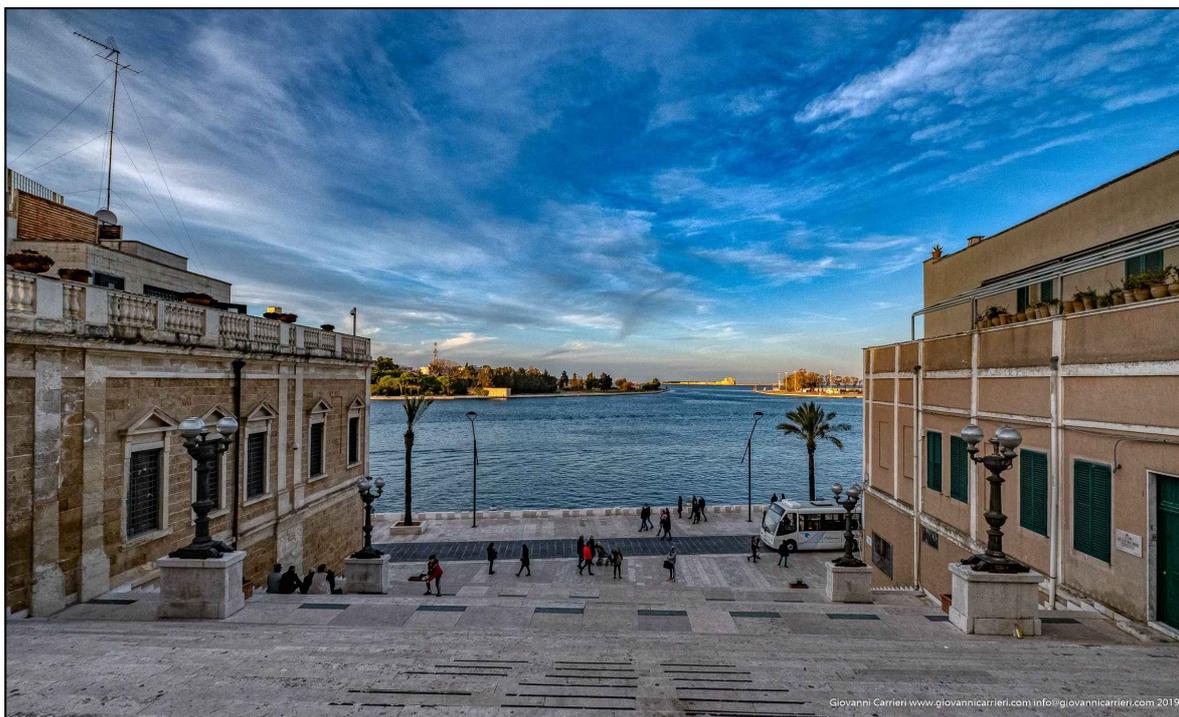


Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale



Giovanni Carrieri www.giovannicarrieri.com info@giovannicarrieri.com 2019

CONVENZIONE SOGESID SPA - ADSP del Mare Adriatico Meridionale Supporto tecnico-specialistico finalizzato alla redazione ed approvazione del Piano Regolatore Portuale del Porto di Brindisi

Titolo elaborato:

STUDIO DEI TRAFFICI

Cod. Elaborato:

21 21 PR 009 0 VAR

Redatto da:



Il Direttore Tecnico e Responsabile della convenzione
Ing. Enrico BRUGIOTTI

Il Project Manager
Ing. Francesco Maria Lopez Y Royo

GRUPPO DI LAVORO SOGESID

Ing. Marco Deri
Ing. Fabio Tamburrino
Ing. Giovanni Borzi
Ing. Francesco Voltasio
Ing. Graziano Talò
Ing. Fabio De Giorgio

RELAZIONI SPECIALISTICHE

Pianificazione e aspetti trasportistici e marittimi



Arch. Pierfrancesco Capolei

Valutazione Ambientale Strategica

Ing. Angelo Micolucci

Committente:

Autorità di Sistema Portuale del
Mare Adriatico Meridionale

Il Direttore del Dipartimento Tecnico dell'AdSP

Ing. Francesco Di Leverano

Data:

Luglio 2022

GRUPPO DI LAVORO AdSP del Mare Adriatico Meridionale

Ing. Francesco Di Leverano
Ing. Marinella Conte
Ing. Cristian Casilli
Geom. Davide Boasso

Rev.	Data	Descrizione	Verificato	Approvato
0	07/2022	Emissione per adozione		

SOMMARIO

1	PREMESSA	2
2	QUADRO DI RIFERIMENTO.....	3
3	TRAFFICI MERCI E PASSEGGERI DEL PORTO DI BRINDISI.....	8
3.1	Volumi e caratteristiche del traffico merci nel porto di Brindisi	9
3.2	Volumi e caratteristiche del traffico passeggeri nel porto di Brindisi	12
4	POSSIBILE EVOLUZIONE DEL TRAFFICO MERCI E PASSEGGERI.....	15

1 PREMESSA

Il presente documento contiene lo studio del traffico per il porto di Brindisi che continua ad esercitare il ruolo di "Porta" verso l'Oriente con collegamenti verso la Grecia e altri paesi ad oriente dell'Italia. Il documento, redatto a corredo del nuovo Piano Regolatore Portuale del porto di Brindisi, è organizzato attraverso una prima parte di costruzione di un quadro di riferimento sull'attuale traffico marittimo che interessa il sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale di cui Brindisi fa parte insieme agli altri porti di Bari, Manfredonia, Barletta e Monopoli. La seconda parte del documento riguarda invece un'analisi di dettaglio sull'andamento del traffico marittimo nel porto di Brindisi mentre la terza parte propone una serie di osservazioni in merito alla possibile futura evoluzione del traffico marittimo legato ai servizi attualmente esistenti sia alla creazione di nuovi servizi/relazioni sia nell'area Adriatico-Ionica sia nell'area infra-Med.

Lo studio è basato sulle statistiche ufficiali relative ai traffici portuali fornite dalla Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mare Adriatico Meridionale (MAM) (www.adspmam.it) e di Assoporti (www.assoporti.it).

2 QUADRO DI RIFERIMENTO

Il sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (MAM), in termini di traffici marittimi, ha registrato nel 2021 una movimentazione totale di merci pari a poco meno di 17 milioni e un traffico passeggeri di molto superiore al milione di unità. L'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mar Adriatico Meridionale risulta tra le più importanti realtà portuali dell'Italia Meridionale sia per il traffico merci sia per quello passeggeri.

La Figura 2-1 riporta l'andamento del traffico merci negli ultimi anni a partire dal 2016. Il traffico risulta abbastanza stabile negli anni con valori attestati intorno ai 17 milioni di tonnellate movimentate riflettendo così l'andamento dell'economia regionale pugliese che continua a registrare una crescita modesta e dove il PIL regionale, secondo le ultime rilevazioni, risulta ancora inferiore rispetto a quello del 2007, ultimo anno pre-crisi. L'impatto della pandemia nell'anno 2020 ha registrato una modestissima contrazione del traffico marittimo mentre l'anno 2018 è stato caratterizzato da una crescita importante dei traffici marittimi arrivando a superare la quota, mai più raggiunta, di 20 milioni di tonnellate movimentate.

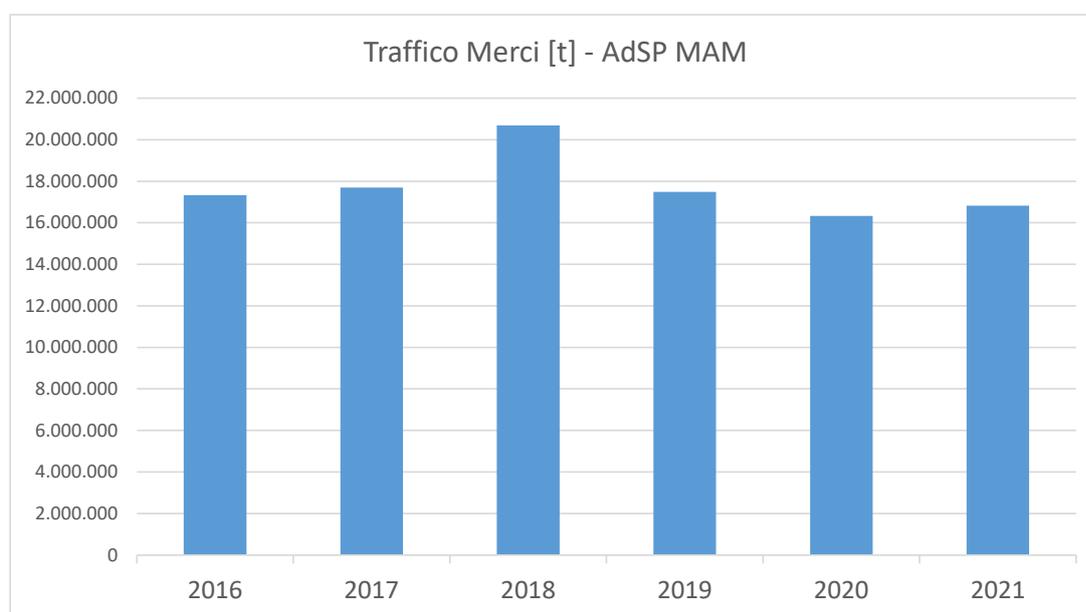


Figura 2-1 Andamento del traffico merci nella AdSP MAM – Fonte dati: statistiche Assoporti.

La Figura 2-2 riporta l'andamento del traffico di merci alla rinfusa, disaggregate in liquide e solide, negli ultimi anni a partire dal 2016. Le rinfuse liquide mostrano una sostanziale tenuta del traffico negli anni con valori attesi intorno ai 3 milioni di tonnellate movimentate. Diverso invece è l'andamento delle rinfuse solide che mostrano invece una costante e sostenuta contrazione dei traffici di circa il 5% l'anno passando dai 7 ai 5 milioni di tonnellate movimentate.

La Figura 2-3 riporta l'andamento del traffico di merci varie, disaggregate in contenitori, traffico Ro-Ro e altre merci, negli ultimi anni a partire dal 2016. Il traffico Ro-Ro risulta di gran lunga la più importante fra queste componenti con un andamento crescente nel medio periodo passando da 6 a circa 8 milioni di tonnellate. L'andamento risulta costante nel tempo ad eccezione dell'anno 2018 dove si osserva un picco singolare di traffico con volumi di traffico superiori ai 10 milioni di tonnellate. Diverso invece è l'andamento del traffico contenitori che risulta stabile negli ultimi anni dopo una sua contrazione a partire dall'anno 2018. L'ultima componente, altre merci varie, è ancora meno importante in termini di volumi movimentati con un andamento di sostanziale stabilità.

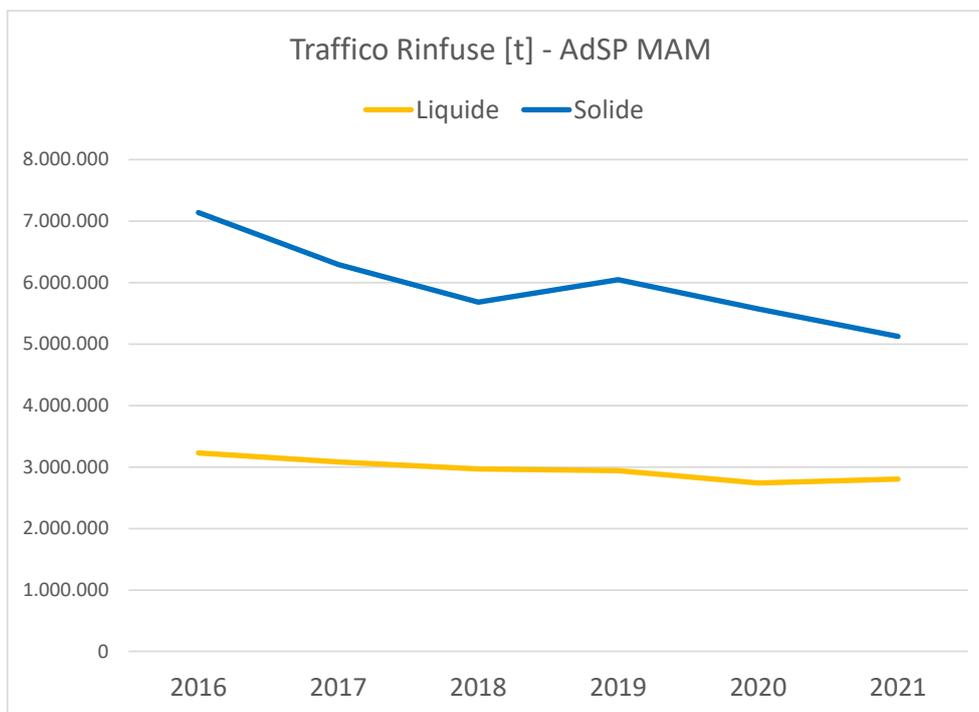


Figura 2-2 Andamento del traffico merci alla rinfusa nella AdSP MAM – Fonte dati: statistiche Assoporti.

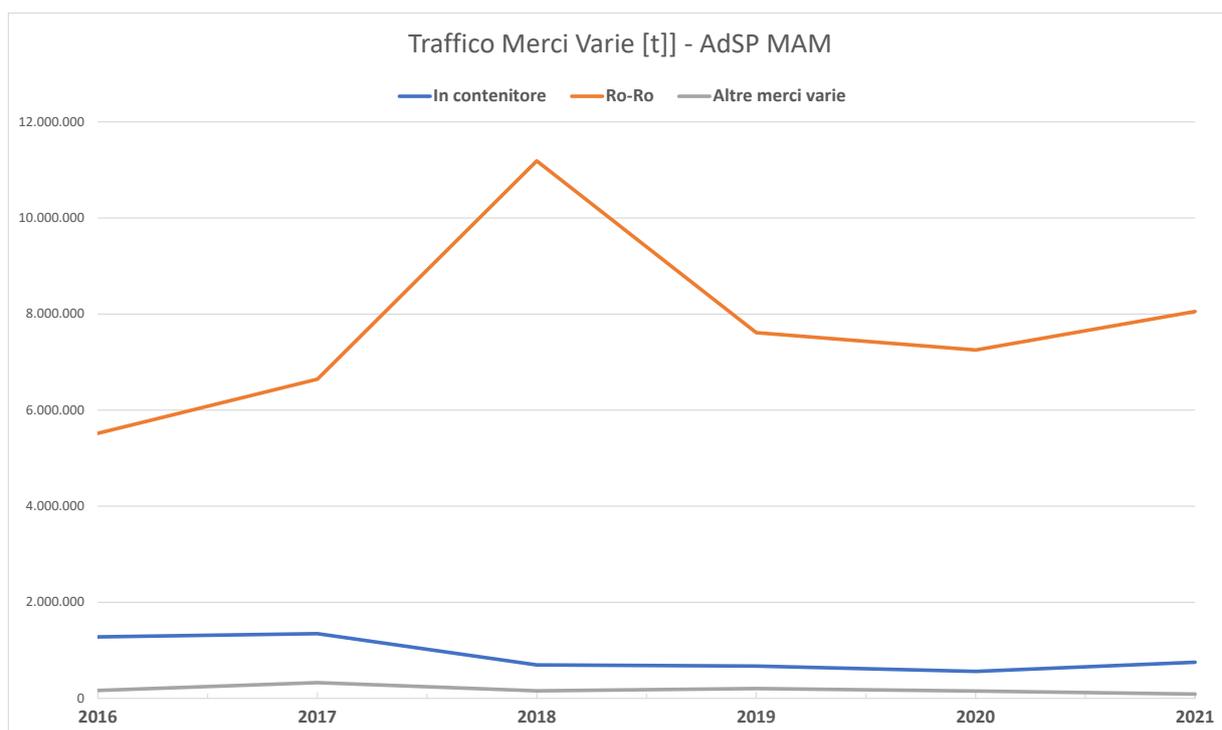


Figura 2-3 Andamento del traffico merci varie nella AdSP MAM – Fonte dati: statistiche Assoporti.

In relazione al peso dei vari scali compresi nell'AdSP MAM, come riportato in Figura n. 4, il porto di Brindisi e quello di Bari sono i due principali porti, rispettivamente con il 45% ed il 43% del traffico merci complessivo. Gli altri tre scali invece hanno quote di traffico molto ridotte attestata tra il 3% ed il 4% del totale.

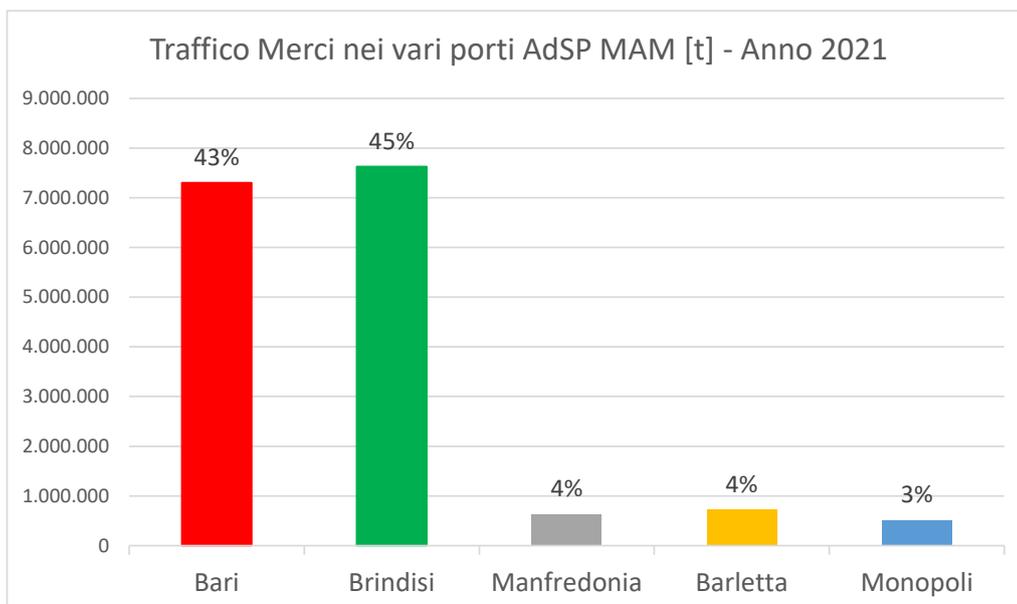


Figura 2-4 Traffico merci nei vari porti della AdSP MAM – Fonte dati: statistiche Assoporti.

La Figura 2-5 permette di confrontare l'andamento del traffico complessivo dei porti di Bari e Brindisi negli anni dal 2016 ad oggi. È evidente come Brindisi ha subito una riduzione dei volumi di traffico a differenza di Bari che invece mostra una crescita continua. Questo differente andamento ha portato, proprio nel 2021, ad una sostanziale equivalenza dei traffici nei due porti.

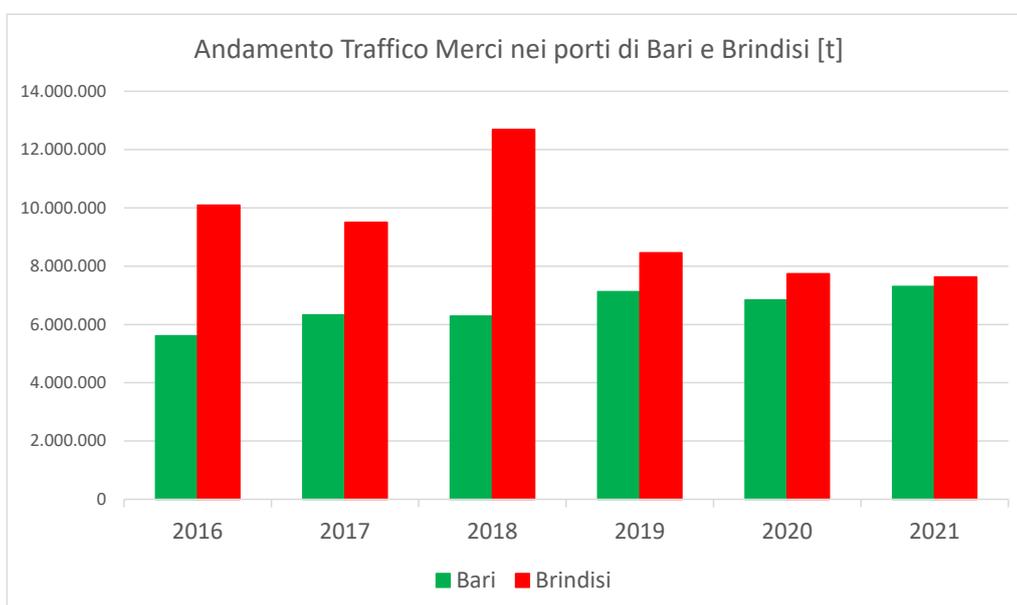


Figura 2-5 Andamento del traffico merci nei porti di Bari e Brindisi – Fonte dati: statistiche Assoporti.

La Figura 2-6 riporta invece l'andamento del traffico passeggeri, disaggregato in passeggeri sui traghetti e crocieristi, per il sistema portuale MAM negli ultimi anni a partire dal 2016. Il traffico risulta in crescita negli anni con valore massimo, attestato intorno ai 2,5 milioni di passeggeri, raggiunto nel 2019. Il traffico dei crocieristi, anche se componente di minor peso, risulta quella che ha trainato la crescita del traffico. L'impatto della pandemia nell'anno 2020 e anche nell'anno 2021, a differenza di quanto accaduto per le merci, ha invece colpito duramente il traffico passeggeri azzerando nel 2020 le crociere e provocando una fortissima contrazione, superiore al 70%, degli spostamenti di persone sui traghetti. Nonostante la

ripartenza del 2021, il traffico passeggeri risulta ancora attestato a circa il 50% del dato osservato nel 2019.

In relazione al peso dei vari scali compresi nell'AdSP MAM, come riportato in Figura 2-7 con i dati dell'anno 2021, il porto di Bari rappresenta il principale porto con una quota pari al 76% del traffico passeggeri complessivo. Il rimanente 24% del traffico interessa il porto di Brindisi mentre gli altri tre scali non sono praticamente presenti in questo mercato.

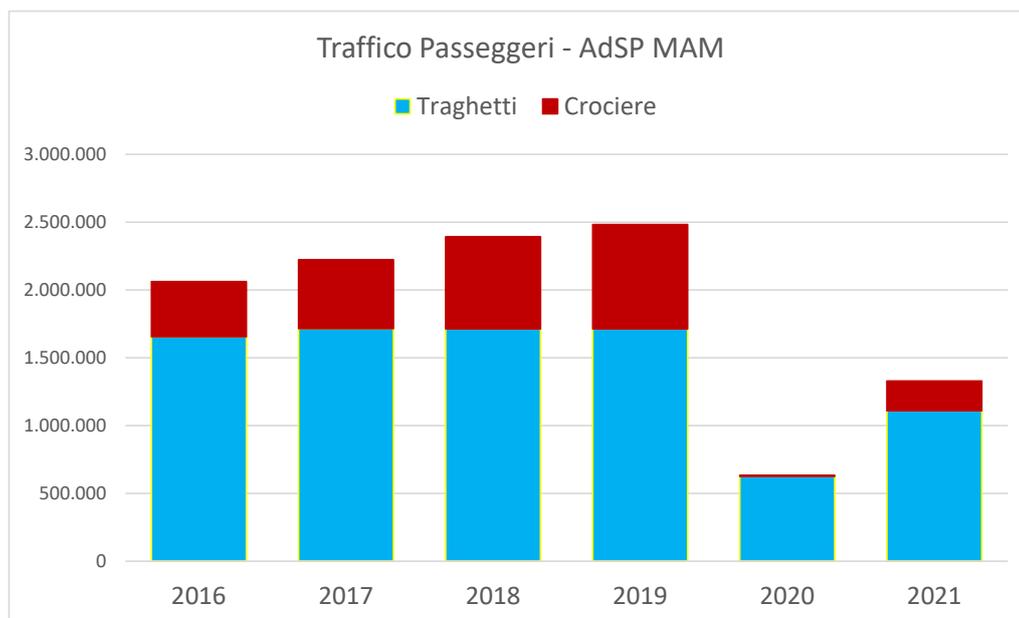


Figura 2-6 Andamento del traffico passeggeri nella AdSP MAM – Fonte dati: statistiche Assoporti.

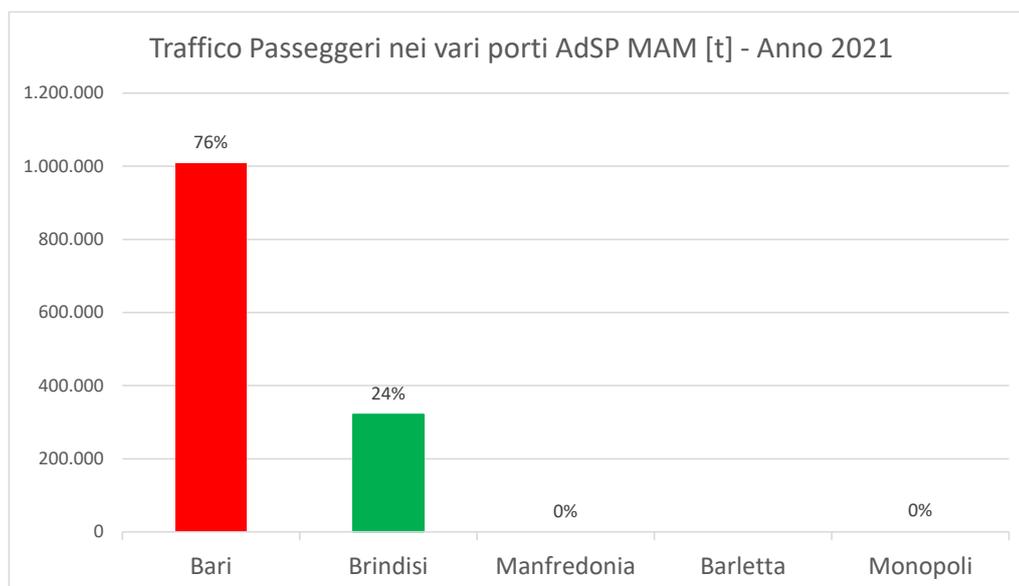


Figura 2-7 Traffico passeggeri nei vari porti della AdSP MAM – Fonte dati: statistiche Assoporti.

La Figura 2-8 permette di confrontare l'andamento del traffico complessivo dei porti di Bari e Brindisi negli anni dal 2016 ad oggi. È evidente come negli anni precedenti la pandemia, entrambi i porti mostrano un andamento crescente anche se molto più rilevante per Bari.

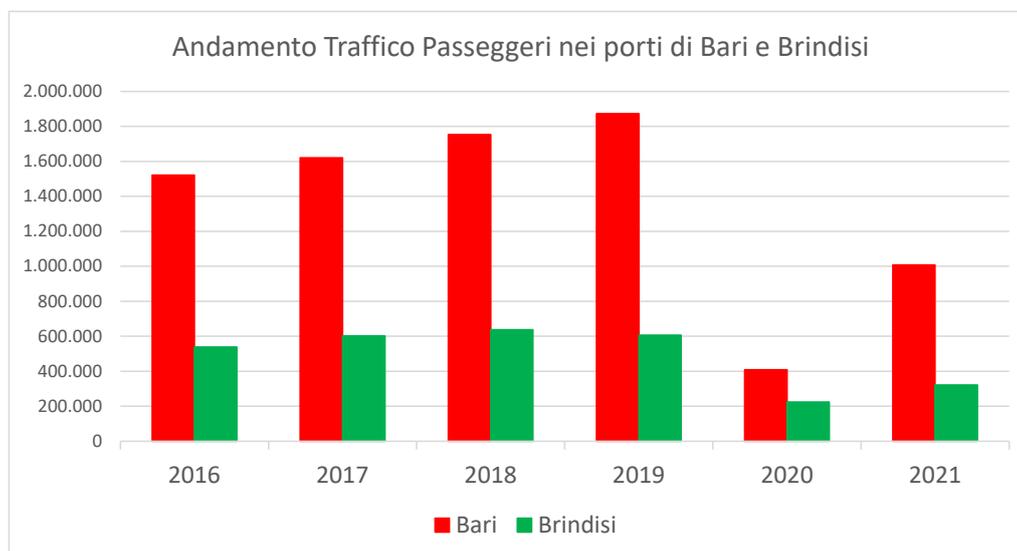


Figura 2-8 Andamento del traffico passeggeri nei porti di Bari e Brindisi – Fonte dati: statistiche Assoporti.

La Tabella 2-1 riporta il dettaglio del traffico merci e passeggeri per i vari porti, disaggregato per ciascuna tipologia di traffico. In generale, si può osservare come tutti i porti minori abbiano un traffico di rinfuse sia liquide sia solide così come Brindisi mentre invece Bari registra l'assenza del traffico di rinfuse liquide. Il traffico contenitori interessa solo il porto di Bari con volumi comunque ridotti. Il traffico Ro-Ro rappresenta la principale componente di traffico sia per Bari sia per Brindisi mentre il traffico crocieristico è concentrato soprattutto a Bari.

Tabella 2-1 Traffico annuale passeggeri e merci nei porti della AdSP MAM – Fonte dati: statistiche Assoporti

Traffico portuale – Anno 2021					
	Bari	Brindisi	Barletta	Manfredonia	Monopoli
Totale (t)	7.304.428	7.626.732	728.657	638.648	521.157
Rinfuse liquide (t)		2.021.960	331.046	127.520	322.774
Rinfuse solide (t)	1.877.708	2.200.662	393.243	470.033	183.347
Contenitori (t)	752.242	-	-	22	-
Ro-Ro (t)	4.664.399	3.387.408	-	-	-
Altre merci varie (t)	10.079	16.702	4.368	41.073	15.036
Pax Traghetti (#)	796.657	312.215	-	-	-
Crocieristi (#)	210.785	8.568	-	169	352
Contenitori (TEU)	70.254	-	-	2	-
Unità Ro-Ro (#)	176.850	124.648	-	-	-

3 TRAFFICI MERCI E PASSEGGERI DEL PORTO DI BRINDISI

Come testimoniano i dati illustrati nella precedente sezione, il porto di Brindisi è un porto commerciale dedicato prevalentemente al traffico delle merci e ricopre un ruolo rilevante rispetto al contesto portuale italiano, soprattutto nel settore del traffico Ro-Ro. Inoltre, il porto svolge funzioni anche industriali con i traffici di rinfuse solide e liquide, legati ad alcuni impianti industriali presenti nell'area di Brindisi.

Nello scenario attuale, l'assetto funzionale del porto può essere ricondotto alle seguenti attività:

- Funzione commerciale – traffico Ro-Ro (Autostrade del Mare), rinfuse liquide e rinfuse solide
- Funzione passeggeri – traffico passeggeri legati ai servizi traghetti verso la Grecia e i paesi sulla costa orientale del mare Adriatico.

Nel complesso, il porto di Brindisi ha raggiunto nel 2021 un traffico superiore ai 7 milioni di tonnellate di merce movimentata mentre il traffico passeggeri risulta attestato intorno ai 300.000 passeggeri in transito. La Tabella 3-1 riporta il dettaglio delle singole componenti del traffico sia per le merci sia per i passeggeri. I dati riportati sono relativi all'ultimo anno disponibile (anno 2021) e mostrano come il traffico Ro-Ro risulti il principale mercato per questo porto arrivando a rappresentare circa il 44% delle merci movimentate annualmente.

Tabella 3-1 Traffico annuale passeggeri e merci nel porto di Brindisi – Fonte dati: statistiche Assoport

Traffico portuale – Anno 2021				
Traffico	Tipologia	Valori assoluti	Quota (%)	Note
Traffico commerciale	Rinfuse liquide (t)	2.021.960	27	Andamento in leggera riduzione negli ultimi anni
	Rinfuse solide (t)	2.200.662	29	Andamento in decisa riduzione negli ultimi anni
	Contenitori (t)	-	-	Traffico assente
	Ro-Ro (t)	3.387.408	44	Andamento in leggera crescita negli ultimi anni
	Altre merci varie (t)	16.702	0	Andamento stabile negli ultimi anni
Traffico passeggeri	Pax Traghetti	312.215	97	Andamento stabile negli ultimi anni
	Crocieristi	8.568	3	Traffico marginale e stabile negli ultimi anni

In relazione al traffico di navi, il numero di toccate nell'anno 2021 è stato pari a 1.693 corrispondente all'ingresso in porto di navi per 37.829.848 di stazza lorda complessiva. Gli accosti sono distribuiti nell'anno, come evidenziato in Figura n. 9, in maniera abbastanza uniforme con un numero di accosti mensile attestato tra 140 e 150. Il picco del traffico navale si registra nel mese di agosto (176 accosti nel 2021) per la crescita del flusso di traghetti. Bisogna osservare come negli altri mesi della stagione estiva invece il numero di accosti rimane simile a quello medio mensile. Questo andamento è tipico di un porto commerciale legato soprattutto al traffico merci. Il dato riportato in Figura n. 9 permette il confronto dell'andamento mensile nei diversi anni dal 2019 al 2021: le osservazioni prima riportate sono valide per gli anni 2019 e 2021 mentre l'anno 2020 risente dell'andamento della pandemia con una forte contrazione dei traffici in marzo, aprile e maggio e una ripresa forte nei mesi successivi.

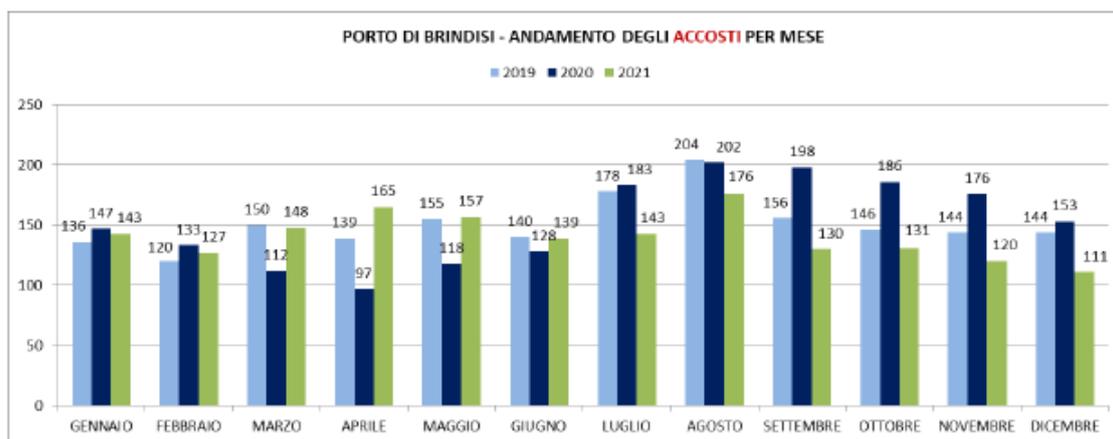


Figura 3-1 Andamento mensile degli accosti nel porto di Brindisi – Fonte dati: pubblicazione AdSP MAM.

3.1 Volumi e caratteristiche del traffico merci nel porto di Brindisi

La Figura 3-2 riporta l'andamento del traffico di merci alla rinfusa, disaggregate in liquide e solide, negli ultimi anni a partire dal 2016. Le rinfuse liquide mostrano una leggera riduzione del traffico negli anni mentre le rinfuse solide mostrano una più decisa contrazione dei volumi movimentati. In entrambi i casi, nell'anno 2021 questi valori si sono attestati intorno ai 2 milioni di tonnellate movimentate, corrispondenti a quote di poco inferiori al 30% del traffico totale. I risultati non positivi registrati sulle rinfuse solide sono ascrivibili in particolare al calo di movimentazione del carbone nello scalo di Brindisi per effetto della riduzione dei livelli di produzione di energia elettrica della centrale Enel Federico II.

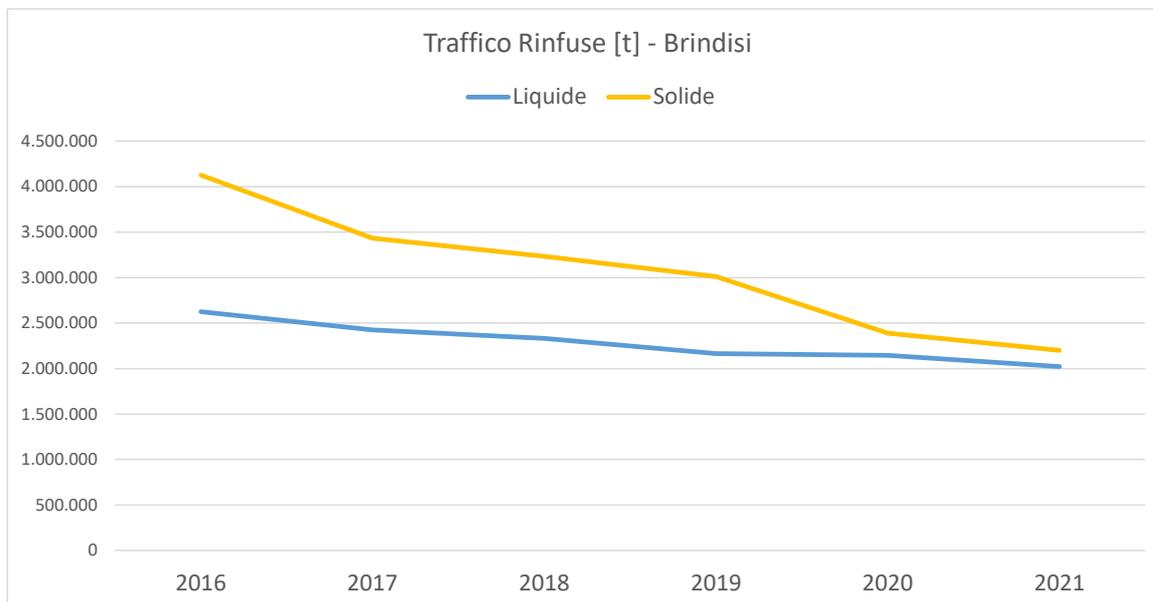


Figura 3-2 Andamento del traffico merci alla rinfusa nel porto di Brindisi – Fonte dati: statistiche Assoporti.

La Figura 3-3 riporta invece l'andamento del traffico di merci varie, disaggregate in contenitori, traffico Ro-Ro e altre merci. I dati sono relativi agli ultimi anni a partire dal 2016. Il traffico Ro-Ro risulta di gran lunga la più importante fra queste componenti con un andamento di leggera crescita nel medio periodo superando i 3 milioni di tonnellate annue movimentate. Il tasso di crescita annuale registrato negli anni sotto osservazione è pari a circa il 4% ed è frutto di un andamento costante nel tempo ad eccezione dell'anno 2018 dove si osserva un picco singolare di traffico con volumi di traffico superiori ai 10 milioni

di tonnellate. Diverso invece è il caso del traffico contenitori che risulta praticamente assente nel porto di Brindisi. L'ultima componente, altre merci varie, è poco rilevante in termini di volumi raggiunti ma risulta un mercato molto importante a servizio dell'esportazione di prodotti industriali realizzati nelle aree industriali del bacino del porto di Brindisi. Questa componente ha un andamento di sostanziale stabilità negli anni.

In relazione alla movimentazione merci in entrata ed in uscita dal porto, si rileva una quantità maggiore di merci in entrata, pari a circa il 70% della movimentazione registrata nell'anno 2021, rispetto a quelle in uscita. Tale situazione è dovuta al ruolo svolto dalle rinfuse liquide e solide dove la direzione prevalente è quella della merce sbarcata, in particolare prodotti petroliferi raffinati e carbone, per rifornire il settore industriale brindisino, tra cui spicca soprattutto la centrale Enel Federico II. Come atteso, il traffico Ro-Ro risulta bilanciato con un numero di imbarchi molto simile a quello degli sbarchi mentre il mercato delle altre merci varie, come in precedenza riportato, risulta soprattutto a servizio della esportazione di merci.

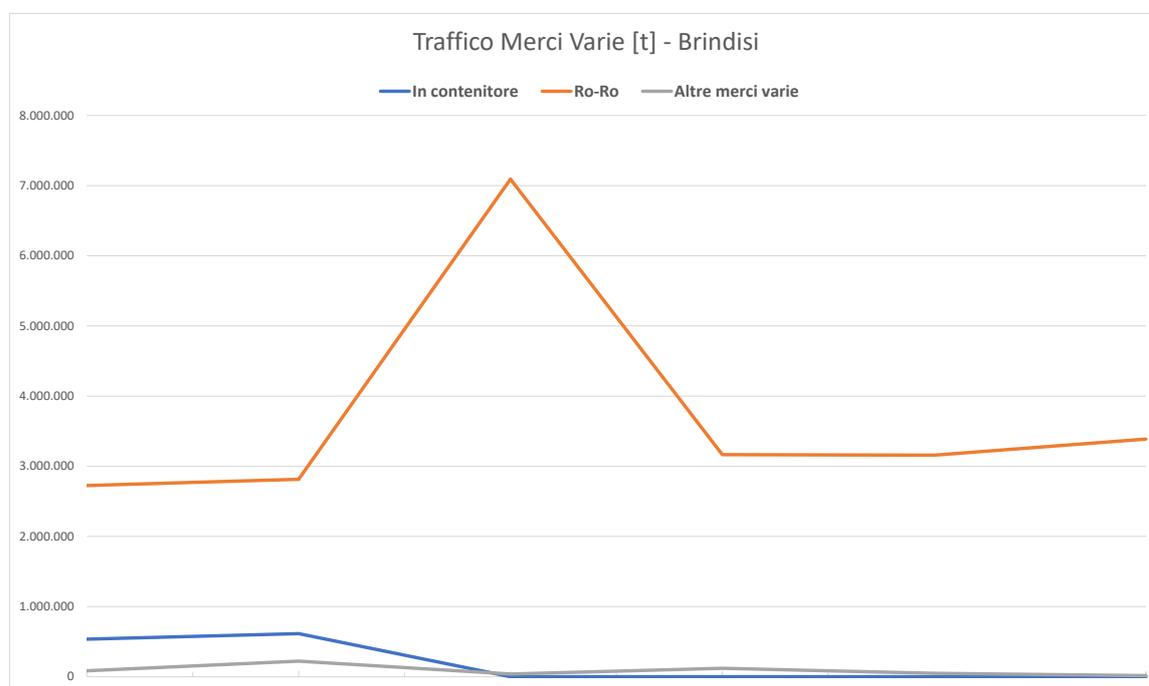


Figura 3-3 Andamento del traffico merci varie nel porto di Brindisi – Fonte dati: statistiche Assoport.

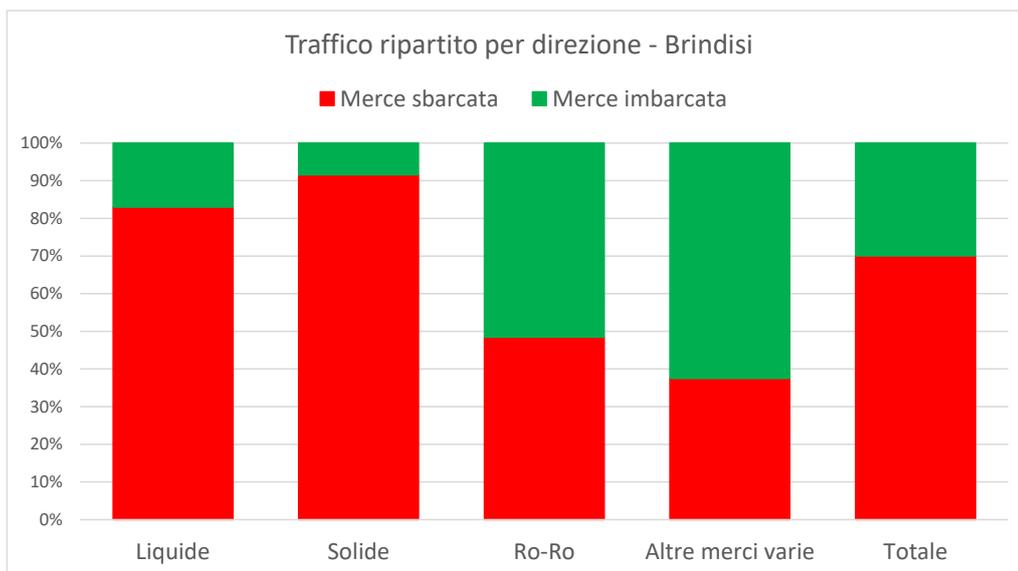


Figura 3-4 Ripartizione del traffico merci per direzione nel porto di Brindisi – Fonte dati: statistiche AdSP MAM.

Di seguito vengono analizzati alcuni dati di dettaglio del traffico Ro-Ro, il più consistente nel porto di Brindisi, cercando di evidenziare le sue caratteristiche peculiari.

Il traffico traghetti è organizzato con servizi verso l'Albania, porto di Valona, e verso la Grecia, porto di Igoumenitsa e di Corfù oltre ad un servizio intra Italia (Ravenna – Brindisi – Catania). Il collegamento con la Grecia risulta il più importante sia per numero di servizi offerti sia per merci trasportate. La Figura n. 13 mostra come negli anni si sia osservata una leggera ma costante crescita in termini di traffico e un numero invece più o meno stabile di unità imbarcate e sbarcate, attestato intorno alle 120.000 unità/anno. La Tabella n. 3 permette di evidenziare come, insieme al traffico di unità Ro-Ro per il trasporto merci, esista anche un movimento di autovetture private imbarcate e sbarcate, di entità pari a circa la metà dei rimorchi e semirimorchi, legate al trasporto passeggeri.

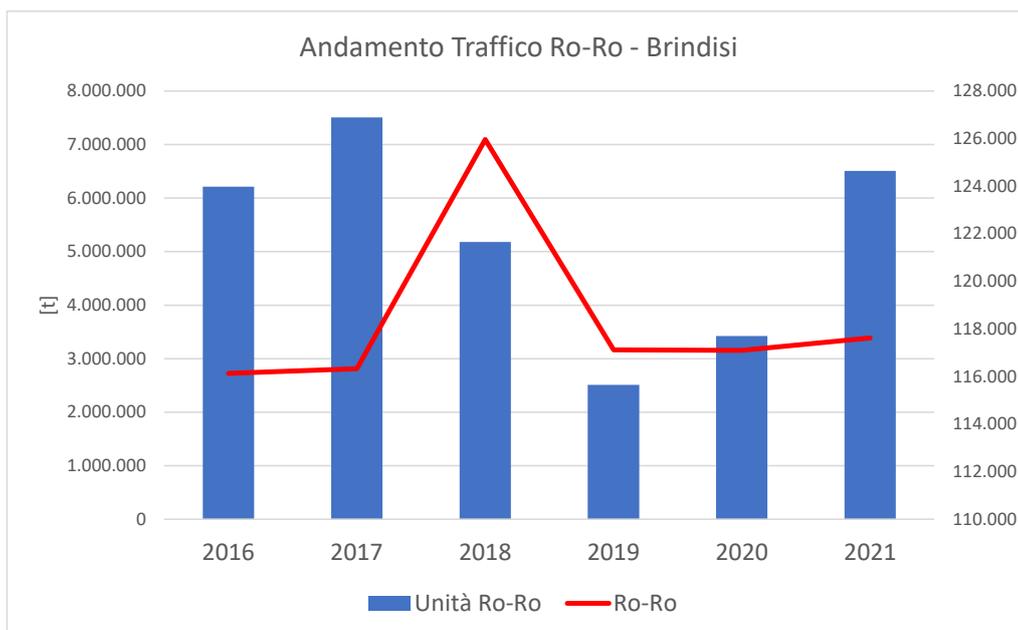


Figura 3-5 Andamento del traffico e delle unità Ro-Ro nel porto di Brindisi – Fonte dati: statistiche Assoporti.

Tabella 3-2 Caratteristiche del traffico rotabili nel porto di Brindisi - Fonte dati: statistiche AdSP MAM.

Traffico rotabili – Anno 2021			
Traffico	Direzione	Valori assoluti	Quota (%)
Unità Ro-Ro	In partenza	63.198	51
	In arrivo	61.450	49
Autoveicoli privati	In partenza	29.406	47
	In arrivo	33.762	53

Entrando in maggior dettaglio nell'analisi, il traffico Ro-Ro di rimorchi e semirimorchi, come riportato nella Figura 3-6 relativa al loro andamento mensile, risulta abbastanza destagionalizzato e costante nel tempo, come atteso per il traffico merci, anche se esistono comunque delle differenze di entità del traffico durante l'anno. In particolare, il traffico risulta costante durante i vari mesi dell'anno con movimenti attestati intorno ai 10.000 automezzi/mese ad eccezione dei soli mesi di agosto e dicembre dove invece si riduce a circa 8.000 automezzi/mese.

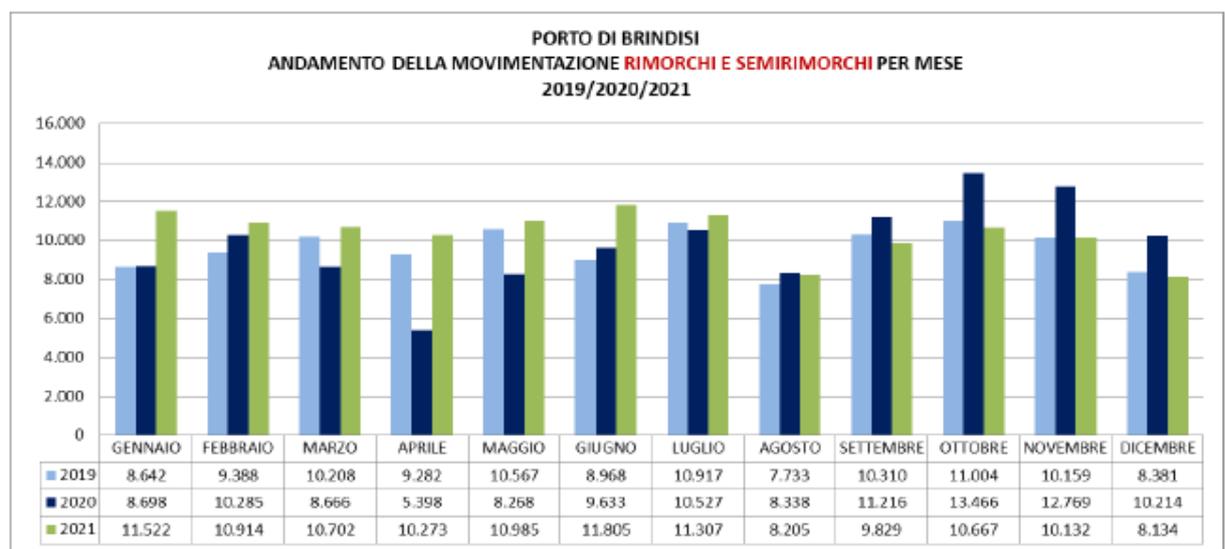


Figura 3-6 Andamento mensile della movimentazione di unità Ro-Ro nel porto di Brindisi – Fonte dati: pubblicazione AdSP MAM.

In linea generale, l'andamento complessivo del traffico merci nel periodo tra l'anno 2016 e il 2021 indica come il sistema portuale brindisino, nel medio periodo, abbia mantenuto fondamentalmente costante la propria vitalità andando a consolidare il proprio ruolo di porto commerciale.

3.2 Volumi e caratteristiche del traffico passeggeri nel porto di Brindisi

Per il trasporto passeggeri, Brindisi ha registrato nell'anno 2021 un traffico complessivo di passeggeri di poco superiore alle 300.000 unità annuali, quasi tutti relativi ai servizi di traghetti mentre il traffico crocieristico è stato molto ridotto. La pandemia incominciata nel 2020 ha fortemente contratto il traffico passeggeri sia per i traghetti sia per le crociere. In questo ultimo caso il traffico si è bloccato completamente non solo nel 2020 ma anche per molti mesi nel 2021. Di conseguenza i dati degli ultimi due anni sono fortemente condizionati dalla pandemia mentre negli anni precedenti il traffico passeggeri mostrava una qualche crescita, dovuta soprattutto al settore delle crociere. Nel 2019, il traffico passeggeri complessivo aveva toccato le 600.000 unità di cui circa 500.000 per i traghetti e poco meno di 100.000 per le crociere. La programmazione prevista per l'anno 2020, saltata per l'arrivo della pandemia, prevedeva una crescita del numero delle navi da crociera del +36% essendo già previsti 57 accosti per tutto il 2020, rispetto ai 42 dell'anno 2019.

Relativamente alla suddivisione dei passeggeri traghetti per tratta, la maggior parte del traffico si concentra sulla rotta per la Grecia con il 66% e per l'Albania per il 34%. Questi dati sono relativi all'anno 2019 e sono presi dal documento del Piano Operativo Triennale Anni 2020 – 2022.

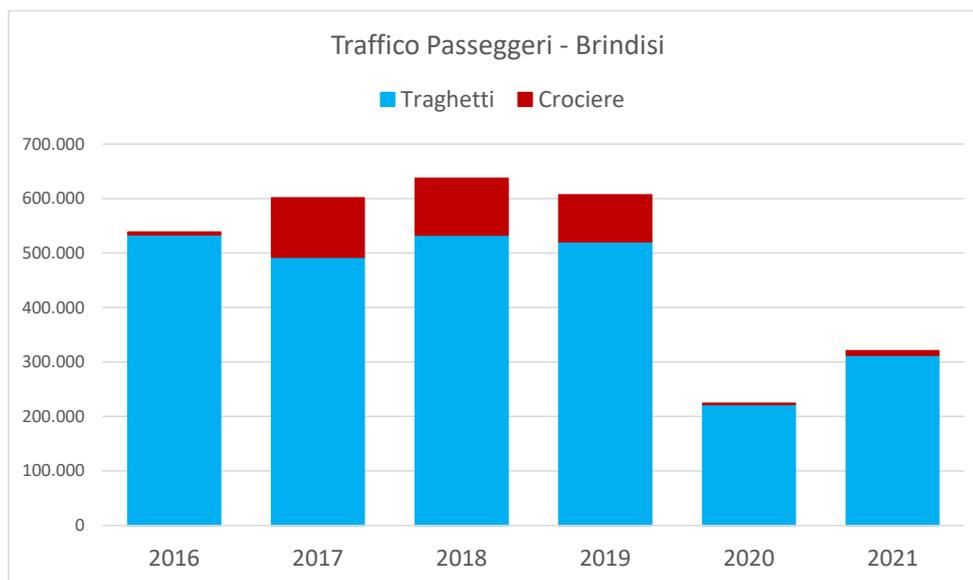


Figura 3-7 Andamento del traffico passeggeri nel porto di Brindisi – Fonte dati: statistiche Assoporti.

La Tabella 3-3 mostra come il traffico passeggeri sui traghetti sia bilanciato tra arrivi e partenze mentre il 65% dei crocieristi è in transito mentre una quota del 35% usa lo scalo di Brindisi come Home Port. Questa caratteristica rende particolarmente interessante il traffico crocieristico per Brindisi.

Tabella 3-3 Caratteristiche del traffico passeggeri nel porto di Brindisi - Fonte dati: statistiche AdSP MAM.

Traffico passeggeri – anno 2021			
Traffico	Tipologia	Valori assoluti	Quota (%)
Passeggeri traghetti	In partenza	151.092	48
	In arrivo	161.123	52
Crocieristi	Home port	2.969	35
	Transiti	5.599	65

In relazione all'andamento mensile del traffico passeggeri, come evidenziato in Figura n. 16 per i traghetti ed in Figura 3-8 per i crocieristi, diversamente dal traffico merci, il traffico risulta fortemente stagionalizzato con una concentrazione molto accentuata durante la stagione estiva ed in particolare nel mese di agosto. Il traffico sui traghetti risulta quadruplicato durante il mese di agosto rispetto al livello medio mensile, attestato intorno ai 20.000 passeggeri/mese mentre luglio presenta un raddoppio dei passeggeri rispetto al livello medio. Per quanto riguarda il traffico di crocieristi, gli anni 2020 e 2021 non possono essere usati per fare osservazioni mentre i dati dell'anno 2019 mostrano come effettivamente il traffico si sviluppi solo nei mesi estivi. Comunque non si rileva un mese particolarmente trafficato rispetto ad altri in quanto la maggior parte dei crocieristi si muove tra giugno e settembre con un volume di passeggeri stabile. La stagione delle crociere a Brindisi è estesa da maggio fino ad ottobre.

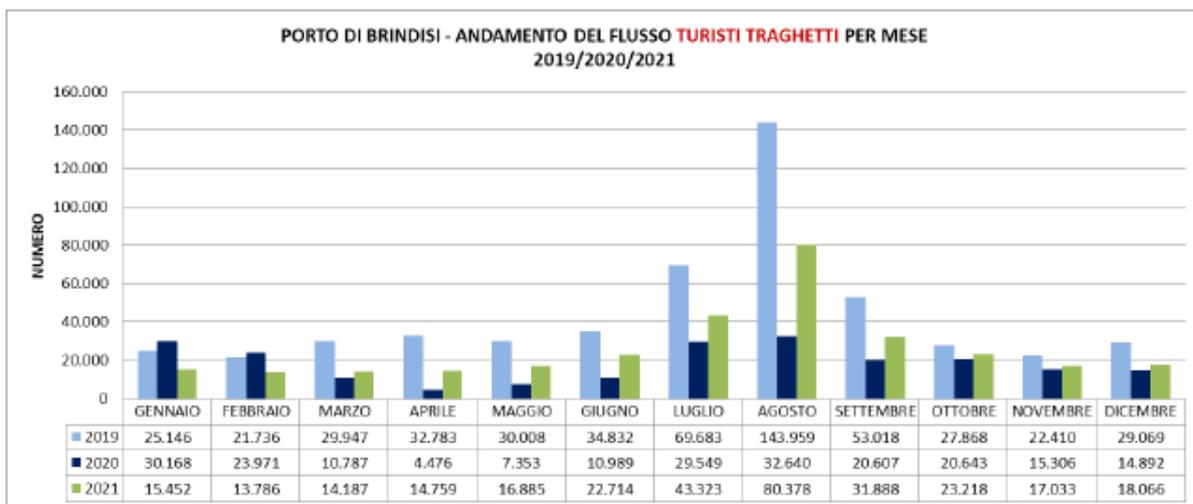


Figura 3-8 Andamento mensile dei passeggeri sui traghetti nel porto di Brindisi – Fonte dati: pubblicazione AdSP MAM.

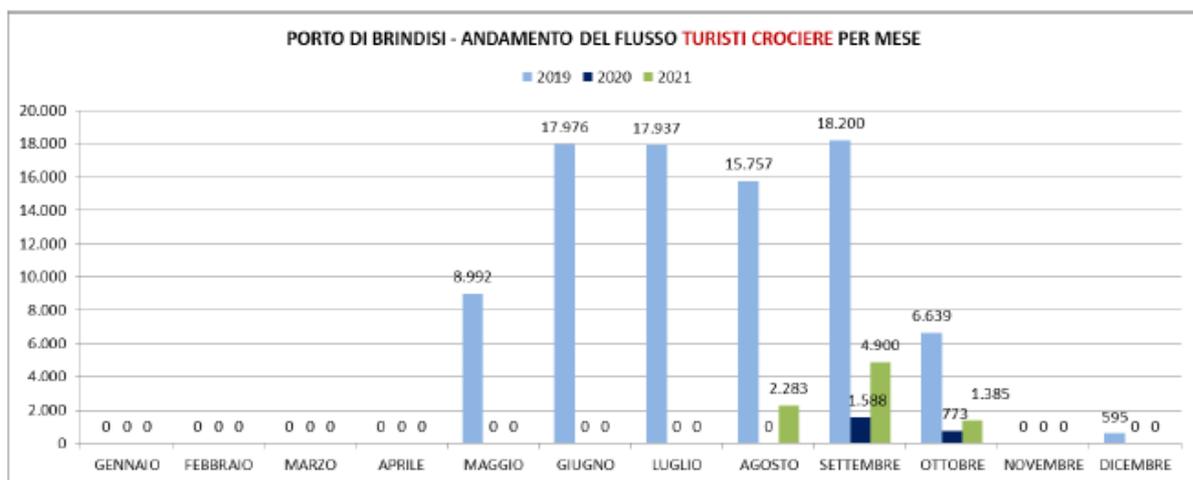


Figura 3-9 Andamento mensile dei crocieristi nel porto di Brindisi – Fonte dati: pubblicazione AdSP MAM.

In conclusione, si può osservare come il porto di Brindisi, in relazione al traffico passeggeri, mostra alcuni aspetti positivi e di tenuta complessiva anche se i volumi di traffico sono ben lontani da quelli del porto di Bari.

4 POSSIBILE EVOLUZIONE DEL TRAFFICO MERCI E PASSEGGERI

La presente sezione dello studio riporta una serie di osservazioni e aspetti in relazione alla possibile evoluzione futura della domanda di trasporto nel porto di Brindisi. Tali osservazioni derivano dall'analisi delle serie storiche e da altre informazioni disponibili in merito alle movimentazioni in atto nel Sistema Portuale stesso e nella relativa area di potenziale influenza.

Le analisi prospettiche svolte e le osservazioni correlate evidenziano come questo scalo, nei prossimi anni, possa essere interessato dal consolidamento dei traffici movimentati con particolare rilievo per quelli relativi al traffico Ro-Ro. In altre parole, il volume dei traffici nel porto di Brindisi potrebbe crescere, anche se con tassi di incremento ridotti, essendo legato ad un contesto di servizi offerti a sviluppo consolidato e maturo con spedizionieri e compagnie di trasporto operanti da anni nello sviluppo di servizi marittimi.

Tali osservazioni sono state condotte nell'ottica di evitare qualsiasi possibile sovrastima del traffico, al fine di alimentare il processo di sviluppo della infrastruttura portuale con dati di input di significatività ed attendibilità elevati. Si è ritenuto tale approccio "conservativo" il più idoneo da adottare in questo momento storico, in cui risulta particolarmente difficile stimare il possibile sviluppo commerciale, per diversi e noti motivi (il periodo di piena ripartenza dopo la pandemia per alcuni traffici, l'impatto nel lungo periodo della pandemia, l'impatto del PNRR sulle infrastrutture in Italia, lo sviluppo politico ed economico dei paesi della penisola balcanica, ecc.).

Per quanto riguarda le componenti di traffico di rinfuse che interessano il Porto di Brindisi (rinfuse solide e rinfuse liquide), bisogna rilevare come l'andamento nel medio lungo periodo risulti in calo mentre le previsioni disponibili a livello internazionale riconoscono a questa tipologia di traffico una crescita anche se limitata. Tenuto conto dell'importanza di questi traffici in questo contesto per il legame esistente con il settore industriale brindisino, la possibile evoluzione del traffico potrebbe portare ad una attesa di consolidamento su livelli di movimentazioni non molto diverse da quelle attuali o di crescita ma non accentuata. Da questo punto di vista, l'infrastruttura portuale dovrebbe comunque preservare le capacità di ricevimento e di lavorazione di questa tipologia di merci vista l'importanza dello scalo portuale nella filiera di approvvigionamento di materie utili alla produzione di energia e altri prodotti.

In relazione al traffico contenitori, risulta importante sottolineare come lo scalo di Brindisi non sia ad oggi interessato da questa tipologia di traffico, anche per la presenza di altri scali non troppo lontani da quello di Brindisi come ad esempio, Bari o ancora meglio i porti di Taranto, Napoli e Salerno, molto bene attrezzati e ben inseriti in questo mercato. Tale situazione risulta quindi strettamente legata alla mancanza di possibili investimenti nel settore dovuti alla ridotta consistenza di un mercato per lo scalo brindisino. Bisogna comunque sottolineare come, in futuro, lo scalo di Brindisi potrebbe accogliere questi traffici in quanto la banchina di levante di Costa Morena, con cassoni fondati a quota -18.00 m s.l.m.m e l'ampio terrapieno a tergo potrebbe essere utilizzata per accogliere navi portacontainer. L'emergere di questa tipologia di traffico, nel lungo periodo, quindi potrebbe derivare soprattutto dalla mancanza di infrastrutture e spazi adeguati in altri scali, tenuto conto che le previsioni internazionali prevedono comunque una crescita di questo mercato.

Il settore del traffico Ro-Ro risulta invece interessato da prospettive sicuramente migliori visto il tasso di crescita nel medio lungo periodo osservato e l'esistenza di alcuni fattori trainanti per questo tipo di servizi. Infatti il traffico delle Autostrade del Mare, risulta, nel Porto di Brindisi, molto organizzato e con servizi interamente dedicati a questo settore. L'osservazione di una crescita possibile deriva quindi dall'analisi dell'andamento delle serie storiche ma anche da alcune iniziative e fattori che potrebbero rafforzare il trasporto combinato strada-mare. Importante appare segnalare come queste iniziative potrebbero subire

nei prossimi anni una accelerazione in ragione dei fondi previsti anche nel PNRR e a seguito di scelte più incisive nell'ambito della politica nazionale del trasporto delle merci.

Risulta utile sottolineare, infine, come l'andamento del traffico delle Autostrade del Mare sia legato non tanto agli scambi commerciali tra la Puglia e i paesi della penisola Balcanica, soprattutto la Grecia, ma dipenda dagli scambi commerciali tra questa area del Mediterraneo orientale e molte altre regioni dell'Italia anche centro settentrionale ed altri paesi europei visto che una quota dei veicoli imbarcati proviene o è diretta verso queste aree. La scelta di usare lo scalo di Brindisi risulta quindi fortemente legata anche alla sua posizione geografica privilegiata che permette di ottimizzare il trasporto combinato strada-mare verso la Grecia e altri paesi limitrofi.

In particolare, la crescita di questi traffici potrebbe interessare i differenti mercati di seguito identificati: il traffico traghetti legato ai servizi attualmente esistenti con origine/destinazione Italia e origine/destinazione Grecia; un nuovo traffico legato alla creazione di nuovi servizi/relazioni sia nell'area Adriatico-Ionica sia nell'area infra-Med distinguendo tra il traffico Ro-Ro con i paesi situati sulla sponda orientale del mare Adriatico quali Croazia ed Albania ed il traffico Ro-Ro con origine/destinazione Turchia.

In relazione alla possibilità di sviluppare servizi di collegamento con altri porti italiani, bisogna riconoscere come si tratta di un traffico associato ad un mercato consolidato (il trasporto automezzi non accompagnati da/verso la Sicilia o il Nord Italia) con margini di crescita abbastanza contenuti. Uno dei principali problemi risulta lo sbilanciamento, in vari modi evidenziato, della domanda di trasporto nelle due direzioni con prevalenza della domanda destinata verso la Sicilia. In questo ambito, l'inserimento nei servizi attuali di navi di maggiori dimensioni (Eco Catania ed Eco Livorno con LOA 238 m e capacità 7.800 ml) sulla rotta Ravenna – Brindisi – Catania comporterà una razionalizzazione dell'offerta con un aumento rilevante della capacità di trasporto offerta senza necessità di inserire ulteriori corse. La possibilità di intercettare una maggiore quota di spostamenti legati al trasporto accompagnato, ad oggi praticamente assente, risulta molto ridotta e poco interessante. Il trasporto accompagnato spesso è associato alla necessità di velocizzare lo spostamento intermodale minimizzando la parte di viaggio in mare. Il servizio esistente risulta perciò molto poco interessante per tempi di viaggio non competitivi rispetto ad altre soluzioni intermodali. Lo scalo intermedio a Brindisi permette anche di fornire un collegamento tra le regioni del Nord Italia e la Puglia. Questo mercato risulta comunque poco interessante sia per la presenza di un collegamento (Ravenna-Brindisi) già esistente di sufficiente capacità sia per la presenza di valide alternative che rendono difficile immaginare una crescita consistente dei traffici su questa relazione. In questo caso, si fa riferimento al traghetto esistente Venezia-Bari o al collegamento esistente di trasporto intermodale via ferro per semirimorchi Bologna Interporto-Bari Lamasinata. In particolare, il corridoio Adriatico su ferro risulta uno degli assi in cui RFI sta maggiormente investendo con interventi legati sia alla velocizzazione del tracciato ma soprattutto all'adeguamento dell'infrastruttura per accogliere treni merci di adeguata capacità. Molti di questi interventi (sagoma P/C 80, modulo 750 m, raddoppio laddove necessario e interventi tecnologici con inserimento ACC-M) sono in corso e RFI prevede un'attivazione di molti di questi a partire già dal 2023.

In relazione invece al potenziamento del traffico sulla rotta principale ad oggi offerta dal porto di Brindisi (traffico automezzi accompagnato e non accompagnato da/verso Igoumenitsa), bisogna rilevare che questi servizi presentano invece interessanti margini di crescita legati non solo all'interscambio di merci tra Italia e Grecia ma soprattutto alla possibilità di incrementare la quota di spostamenti intermodali originati o destinati al porto del Pireo diretti verso l'Italia, la Francia e altri paesi del centro Europa. Il porto del Pireo, gestito direttamente da COSCO Shipping, è diventato nel 2020 il primo hub nel Mediterraneo

per il traffico contenitori, registrando la movimentazione di circa 5,5 milioni di TEU nel 2020. Questo hub è in continua crescita essendo uno dei più importanti terminali europei della cosiddetta Via della Seta. Questa funzione comporta anche l'utilizzo di questo scalo come importante punto di ingresso della merce nel mercato unico europeo e non solo come scalo per il transhipment da/verso servizi con il Far East. Infatti, già in questi anni, si è andata sviluppando la possibilità di sfruttare la posizione strategica del Pireo come primo porto europeo dopo il Canale di Suez da cui utilizzare tutti i modi di trasporto disponibili (marittimi, ferroviari, stradali), per fornire le migliori soluzioni possibili per la movimentazione di carichi con il più breve tempo di viaggio da/verso i Balcani e l'Europa centrale ed orientale. Ad esempio, nel 2020 più di 80.000 TEU sono stati allontanati utilizzando la ferrovia verso il Centro Europa.

Questa componente di traffico potrebbe quindi crescere sia in funzione del continuo e previsto incremento del traffico contenitori al Pireo sia in funzione di un migliore collegamento ottenibile magari inserendo un servizio con Patrasso e/o attivando un collegamento diretto con un altro porto greco.

Altra potenziale componente risulta quella di collegamento verso Croazia, Montenegro e Albania. Tutti questi paesi però rappresentano mercati di ridotto interesse all'attualità e nel prossimo futuro per varie ragioni. Innanzitutto sono paesi che hanno un interscambio commerciale con l'Italia di minore volume rispetto sia alla Grecia sia alla Turchia. In aggiunta, bisogna ricordare che la Croazia sviluppa il trasporto merci da e per l'Italia soprattutto via terra mentre la componente di trasporto intermodale che utilizza la via marittima è abbastanza modesta. L'osservazione del traffico Ro-Ro che interessa il porto di Ancona risulta esplicativo di questo aspetto con volumi di traffico attestati, da parecchi anni, su valori di poco superiori alle 100.000 t/anno. Invece, per l'Albania, bisogna evidenziare come esistano già dei servizi di collegamento da molti porti italiani (su tutti, Ancona, Brindisi e Bari) con servizi relativamente frequenti e ormai consolidati mentre passate esperienze di collegamento aggiuntivo come quello da Ravenna, negli anni 2018 e 2019, hanno avuto poco successo con un fattore di carico delle navi non soddisfacente. Infine risulta importante ricordare come altri paesi situati nei Balcani risultano raggiungibili in maniera migliore utilizzando il porto di Igoumenitsa più che altri porti sulla costa albanese, croata e montenegrina.

La Turchia invece rappresenta un mercato di assoluto rilievo per l'interscambio commerciale sia con l'Italia sia con altri paesi europei con un flusso bilanciato sia in direzione export sia in direzione import. Attualmente la Turchia è collegata da alcuni servizi con i porti di Trieste e Bari. In particolare, Bari è collegato al porto di Yalova con un servizio settimanale operato dalla compagnia DFDS mentre Trieste offre molti più collegamenti tramite sia l'operatore DFDS sia la compagnia turca Ulusoy Sealines. Il primo gestisce collegamenti con Pendik (7 partenze a settimana), con Yalova (1 partenza a settimana) e Mersin (3 partenze a settimana) mentre il secondo offre 3 servizi a settimana da/verso Cesme. Il porto di Trieste risulta avvantaggiato dall'essere un porto franco con alcuni benefici nello sdoganamento e altre operazioni doganali con paesi extra UE. In questa ottica risulta quindi possibile ipotizzare che possano essere istituiti collegamenti diretti con la Turchia sia per fornire servizi complementari a supporto della domanda per creare un nuovo corridoio intermodale di collegamento verso il Sud Italia e altri paesi come la Spagna e la Francia.

La crescita dei traffici Ro-Ro non risulta poi ostacolata dalle condizioni infrastrutturali interne al porto e di accessibilità al sistema viario e ferroviario nazionale. Al momento è in avanzata fase progettuale l'intervento per la realizzazione della cassa di colmata di Costa Morena est, che consentirà di avere un destino per i sedimenti rivenienti dai necessari lavori di dragaggio per aumentare/ripristinare le profondità dei fondali nelle varie aree del porto, in ragione delle strutture di ormeggio da realizzare/esistenti. A tale intervento di infrastrutturazione si lega anche la realizzazione dei nuovi accosti di Sant'Apollinare, anch'essi in avanzata fase progettuale, con i quali sarà incrementata l'offerta dello scalo

brindisino - in termini di punti di ormeggio per navi ro-ro e ro-pax. Risultano in itinere anche una serie di interventi importanti finalizzati alla migliore connessione dell'infrastruttura portuale con la linea ferroviaria nazionale. In particolare, il progetto, portato avanti da RFI, consiste nella realizzazione di un nuovo impianto nel cuore dell'area industriale di Brindisi e a ridosso del Porto, munito di 4 binari a modulo 750 metri, collegata all'infrastruttura ferroviaria nazionale attraverso un nuovo bivio sulla linea Bari-Lecce immediatamente a sud della stazione di Brindisi. Questo intervento consentirà l'effettuazione di treni più lunghi con contestuale snellimento delle attività di manovra e riduzione dei costi per la terminalizzazione. Inoltre, l'intervento permette di allontanare il traffico merci ordinarie e pericolose sia dall'ambito stazione che dal tessuto urbano. Il Piano Commerciale di RFI edizione 2022 prevede che l'intervento sia finanziato con fondi PNRR (Misura 1.7) e venga completato nel 2026. L'attuazione di tale intervento rappresenta il primo intervento in corso di realizzazione tra quelli ("nuovo raccordo ferroviario tra la zona retroportuale e la linea nazionale LE - BO", il "potenziamento del raccordo ferroviario a servizio dell'area retroportuale" ed il "completamento e miglioramento della viabilità della zona industriale a supporto del bacino logistico portuale intermodale di Costa Morena") che il Comune di Brindisi aveva individuato nell'ambito del PIT7 - Brindisi - "Sviluppo di un sistema integrato di servizi di logistica e distribuzione in grado di favorire la connessione tra l'asse nord-sud interno alla Regione e la comunicazione con le altre direttrici dei Corridoi Internazionali n. 8 e n. 10" approvato dalla Giunta Regionale della Puglia nel 2004.

Inoltre, la viabilità per l'accesso alle banchine legate al traffico Ro-Ro è possibile, a differenza ad esempio di quanto avviene a Bari, non attraversando l'area urbana ma avendo un collegamento diretto di ultimo miglio con la viabilità nazionale.

In relazione alla componente traffico passeggeri, bisogna osservare come il traffico crocieristico possa aumentare anche in maniera sostenuta. Tale osservazione deriva dall'andamento dei traffici del mercato crocieristico italiano tra il 2014 e il 2019, ultimo anno senza effetto pandemia. Tale andamento risulta pienamente coerente con quello registrato, nello stesso periodo, nei porti pugliesi e risulta validato dalle più recenti previsioni, antecedenti alla pandemia, di interessante crescita, disponibili per il mercato italiano report Speciale Crociere 2020 di Risposte Turismo. Importante è sottolineare come l'andamento del traffico crocieristico sia legato non solo alla attrattività turistica delle aree limitrofe al porto di Brindisi quanto, piuttosto, alla attrattività dell'Italia e del Mediterraneo nel suo complesso e all'andamento dell'economia dei paesi di provenienza dei crocieristi, principalmente riconducibili ai paesi del Nord America e del Nord Europa. Brindisi inoltre risulta molto ben localizzato rispetto al mercato crocieristico essendo punto di passaggio sia di rotte che attraversano il mare Adriatico sia di rotte che permettono di raggiungere il mar Ionio e il mar egeo con obiettivo la Grecia e la Turchia. La presenza di un aeroporto risulta un ulteriore fattore di possibile spinta per questa tipologia di traffici.

Lo sviluppo delle attività portuali, infine, dovrebbe beneficiare della introduzione delle Zone Economiche Speciali (ZES) e del porto franco (area di Capo Bianco) per il quale si dovrebbe creare un corridoio con l'aeroporto. La ZES è "una zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata, situata entro i confini dello Stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, e che comprenda almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013" al cui interno è possibile istituire "Zone franche intercluse". In questa ottica, le ZES rappresenta un intervento volti a promuovere lo sviluppo delle attività già presenti nell'area brindisina e ad attrarre l'insediamento di nuove imprese. In questo ambito, tenuto conto anche della vicinanza dell'aeroporto, l'area portuale di Brindisi potrebbe avere ricadute positive per lo sviluppo di nuove iniziative di business per gli operatori già insediati sia attrarre nuovi investimenti anche e soprattutto nel settore della logistica.