



# ***Bollettino Statistico anno 2017***

***Analisi dei movimenti portuali e riflessioni***



## ***Premessa***

Il presente bollettino statistico intende fornire analisi sui movimenti portuali registratisi nei porti italiani nel corso del 2017. Anche al fine di meglio inquadrare il tema, si è ritenuto di fornire alcuni principali aggregati economici di carattere generale in quanto esplicativi della situazione in cui i porti italiani si sono trovati ad operare nel corso dell'anno 2017. I movimenti portuali sono lo specchio dell'economia del Paese e il Prodotto Interno Lordo è utile per comprendere le dinamiche di incremento/decremento dei traffici, soprattutto per quanto concerne l'andamento delle merci varie. La produzione industriale fornisce indicazioni sull'andamento dei traffici alla rinfusa. I dati del commercio estero forniscono un quadro generale dei rapporti commerciali del nostro Paese con il resto del mondo.

I dati utilizzati per l'analisi sono forniti dalle Autorità di Sistema Portuale/Autorità Portuali su un modello di rilevazione condiviso dai porti europei. Il 2017 è stato il primo anno post-riforma, caratterizzata, come noto, dalla soppressione e accorpamento delle ex Autorità Portuali e la contestuale istituzione di 15 nuove Autorità di Sistema Portuale che amministrano oltre 50 porti.

L'analisi prosegue confrontando i dati della portualità nazionale con sistemi Paese/portuali nostri concorrenti, Spagna e "Northern Range".

Infine la nota si conclude con alcune considerazioni di carattere generale.

### ***1. Contesto economico***

Per il quarto anno consecutivo nel 2017 il Prodotto Interno Lordo ha registrato un segno positivo pari a +1,5% (+0,1% nel 2014; +1% nel 2015; +0,9% nel 2016). Nel 2017 la domanda interna ha contribuito positivamente alla crescita del PIL per 1,5 punti percentuali e la domanda estera netta per 0,2 punti. In particolare, dal lato della domanda interna, il 2017 ha registrato, in termini di volume, una crescita dell'1,1% dei consumi finali nazionali e del 3,7% degli investimenti fissi lordi. Per quel che riguarda i flussi con l'estero, le esportazioni di beni e servizi sono aumentate del 5,4% e le importazioni del 5,3%.

## Import Export per via marittima e merce in tonnellate secondo la classificazione per nomenclatura unificata statistiche trasporti (NST 2007)

Anni 2016-2017 e variazione percentuale

MERCE	2016			2017			Var. %		
	import	export	totale	import	export	totale	import	export	totale
01-Prodotti dell'agricoltura, della caccia e della silvicoltura; pesci ed altri prodotti della pesca	10.068.781	1.382.567	11.451.348	9.780.152	1.247.777	11.027.929	-2,9%	-9,7%	-3,7%
02-Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	80.046.588	843.449	80.890.037	88.091.566	952.996	89.044.562	10,1%	13,0%	10,1%
03-Minerali metalliferi ed altri prodotti delle miniere e delle cave; torba; uranio e torio	16.281.999	2.619.564	18.901.562	15.414.603	2.730.887	18.145.490	-5,3%	4,2%	-4,0%
04-Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	6.824.381	5.935.697	12.760.078	6.991.318	6.107.180	13.098.498	2,4%	2,9%	2,7%
05-Prodotti dell'industria tessile e dell'industria dell'abbigliamento; cuoio e prodotti in cuoio	1.514.322	588.360	2.102.682	1.564.058	622.046	2.186.104	3,3%	5,7%	4,0%
06-Legno e prodotti in legno e sughero (esclusi i mobili); articoli di paglia e materiali da intreccio; pasta da carta, carta e prodotti di carta; stampati e supporti registrati	3.511.705	1.728.887	5.240.592	3.435.537	1.881.885	5.317.422	-2,2%	8,8%	1,5%
07-Coke e prodotti petroliferi raffinati	18.529.749	25.401.266	43.931.015	16.553.940	27.803.018	44.356.957	-10,7%	9,5%	1,0%
08-Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali; articoli in gomma e in materie plastiche; combustibili nucleari	8.335.690	5.619.610	13.955.300	8.778.644	6.026.610	14.805.254	5,3%	7,2%	6,1%
09-Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	1.056.909	5.050.903	6.107.813	1.259.150	4.479.207	5.738.357	19,1%	-11,3%	-6,0%
10-Metalli; manufatti in metallo, escluse le macchine e gli apparecchi meccanici	17.501.329	6.414.706	23.916.035	17.503.398	5.655.933	23.159.331	0,0%	-11,8%	-3,2%
11-Macchine ed apparecchi meccanici n.c.a.; macchine per ufficio, elaboratori e sistemi informatici; macchine ed apparecchi elettrici n.c.a.; apparecchi radiotelevisivi e apparecchiature per le comunicazioni; apparecchi medicali, apparecchi di precisione e strumenti ottici; orologi	1.747.551	3.090.760	4.838.311	1.876.892	3.138.406	5.015.298	7,4%	1,5%	3,7%
12-Mezzi di trasporto	1.789.551	1.216.758	3.006.309	2.135.661	1.363.213	3.498.874	19,3%	12,0%	16,4%
13-Mobili; altri manufatti n.c.a.	412.595	648.480	1.061.074	430.984	648.193	1.079.177	4,5%	0,0%	1,7%
14-Materie prime secondarie; rifiuti urbani e altri rifiuti	479.002	3.175.415	3.654.418	677.108	3.133.496	3.810.603	41,4%	-1,3%	4,3%
17-Merci trasportate nell'ambito di traslochi (uffici e abitazioni); bagagli e articoli viaggianti come bagaglio accompagnato; autoveicoli trasportati per riparazione; altre merci non destinabili alla vendita n.c.a.	129	282	411	89	65	153	-31,2%	-77,1%	-62,7%
19-Merci non individuabili: merci che per un qualunque motivo non possono essere individuate e quindi non possono essere attribuite ai gruppi 01-16	272	758	1.030	209	470	679	-23,0%	-38,0%	-34,0%
99-Altre merci n.c.a.	18.095	1.150.180	1.168.276	18.651	966.063	984.714	3,1%	-16,0%	-15,7%
<b>Totali</b>	<b>168.118.648</b>	<b>64.867.643</b>	<b>232.986.291</b>	<b>174.511.961</b>	<b>66.757.443</b>	<b>241.269.403</b>	<b>3,8%</b>	<b>2,9%</b>	<b>3,6%</b>



Per quanto concerne la produzione industriale, nel 2017 è aumentata mediamente del 3,0% rispetto all'anno precedente. Per quanto riguarda i settori di attività economica, a dicembre 2017 i comparti che hanno registrato la maggiore crescita tendenziale sono stati quelli della fabbricazione di macchinari e attrezzature (+15,6%), delle altre industrie manifatturiere, riparazione e installazione di macchine ed apparecchiature (+12,1%) e della metallurgia e prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti (+10,1%); diminuzioni si sono registrate invece nei settori della fabbricazione di computer, prodotti di elettronica e ottica, apparecchi elettromedicali, apparecchi di misurazione e orologi (-6,1%), dell'attività estrattiva (-3,5%) e della fornitura di energia elettrica, gas, vapore ed aria (-2,2%).

Per quanto riguarda il commercio estero, nel 2017 sia le esportazioni (+7,4% in valore e +3,1% in volume), sia le importazioni (+9,0% in valore e +2,6% in volume) hanno registrato una crescita. In evidenza la crescita delle esportazioni verso Spagna (+10,2%), Stati Uniti (+9,8%), Svizzera (+8,7%), e in misura minore, Germania (+6,0%) e Francia (+4,9%). Inoltre si è registrata una forte crescita delle vendite verso Cina (+22,2%) e Russia (+19,3%).

Nel 2017, tra gli articoli che hanno contribuito maggiormente all'aumento delle esportazioni figurano: articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici (+16,0%), autoveicoli (+11,3%), sostanze e prodotti chimici (+9,0%), metalli di base e prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti (+8,7%), prodotti alimentari, bevande e tabacco (+7,5%). Da segnalare anche la crescita delle vendite di prodotti delle altre attività manifatturiere (+5,7%) e macchine e apparecchi (+5,4%).

Da segnalare l'andamento del commercio estero per via marittima. Infatti, da una nostra elaborazione sui dati provvisori ISTAT relativi al periodo gennaio-dicembre 2017 (Tavola 1), il commercio estero del nostro Paese via mare ha visto un incremento pari al 3,6% (in tonnellate) rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente. In particolare, le importazioni, sempre via mare, hanno registrato un incremento 3,8%, mentre le esportazioni via mare hanno registrato un aumento del 2,9%.

Le categorie di merci che hanno registrato maggiori incrementi delle importazioni via mare sono state: materie prime secondarie, rifiuti (+41%); mezzi di trasporto (+19,3%); altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi (+19,1%). Quelle che hanno invece registrato un incremento delle esportazioni via mare sono state: carboni fossili, ligniti, petrolio greggio e gas naturale (+13%); mezzi di trasporto (+12%); coke e prodotti petroliferi raffinati (+9,5%); legno, prodotti in legno, carta e



prodotti di carta (+8,8%); prodotti chimici e fibre sintetiche (+7,2%); prodotti alimentari, bevande e tabacchi (+2,9%).

## 2. Movimenti portuali

Per completare il quadro di riferimento è opportuno evidenziare il ruolo e la funzione della portualità italiana nel contesto europeo. Come si rileva dagli ultimi dati disponibili sul sito di Eurostat, che si riportano di seguito, la portualità italiana si posiziona stabilmente al terzo posto per merci movimentate e al primo posto per passeggeri.

Eurostat – Movimentazione merci nei porti nazionali (x 1.000 tonn.)

Paese	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Unione Europea (28 Paesi)	3.786.060	3.742.665	3.719.231	3.790.381	3.840.488	-
Paesi Bassi	550.745	557.264	558.542	571.636	594.272	588.772
Regno Unito	519.495	500.860	503.324	503.171	496.708	484.048
<b>Italia</b>	<b>499.885</b>	<b>476.823</b>	<b>457.078</b>	<b>443.141</b>	<b>458.020</b>	<b>461.990</b>
Spagna	403.834	419.865	397.462	427.672	447.048	451.255

Eurostat – Movimento passeggeri nei porti nazionali (x 1.000 pax)

Paese	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Unione Europea (28 Paesi)	425.172	412.802	398.205	400.029	393.127	395.432
<b>Italia</b>	<b>87.658</b>	<b>81.895</b>	<b>76.735</b>	<b>73.238</b>	<b>72.225</b>	<b>70.268</b>
Grecia	86.189	78.183	72.899	72.918	66.533	65.680
Danimarca	41.993	41.527	40.965	41.266	41.353	41.647
Germania	28.780	29.233	29.481	29.848	30.780	30.067

Come noto i dati prodotti da Eurostat provengono dagli Istituti Nazionali di Statistica e, in considerazione delle difficoltà interpretative dei dati, è opportuno rammentare le principali caratteristiche e finalità dei modelli di rilevazione e della produzione statistica rispettivamente dell'Istituto Nazionale di Statistica e di Assoporti.

Nello specifico, le rilevazioni condotte dall'ISTAT hanno per oggetto la navigazione marittima a scopo di commercio, cioè il trasporto di merci e di passeggeri effettuato a fronte del pagamento del nolo o del prezzo del passaggio. Esse hanno carattere censuario e l'unità di rilevazione è la nave mercantile mentre per merce si intende il peso dei beni trasportati incluso del loro immediato imballaggio, ma al netto del



mezzo di trasporto, sia esso un contenitore, un automezzo o un mezzo trainato. Mentre, la rilevazione Assoporti si fonda su di un modello condiviso sin dal 1993 da principali porti europei. In ogni caso i dati prodotti dai porti con questo modello di rilevazione registrano il “movimentato”, cioè il peso dei beni trasportati tare incluse, in quanto scopo primario e condiviso fin dall’inizio era quello di determinare i flussi di entrata/uscita dal porto e l’incidenza di questi sulle infrastrutture.

Pertanto, deve essere chiaro che le differenze che si possono riscontrare tra le produzioni statistiche provenienti dalle due diverse fonti derivano semplicemente dal fatto che sono due rilevazioni diverse che perseguono finalità diverse. Ciò però non deve far trascurare il fatto che le scelte di politica dei trasporti, soprattutto quelle a livello UE, si fondano sui dati ufficiali prodotti dall’Istituto Nazionale di Statistica. Anche per questo motivo, quindi, si ritiene di interesse per la portualità: che le singole rilevazioni siano coerenti con le rispettive finalità e modalità di rilevazione; non trascurare le differenze (a volte superiori rispetto a ciò che sarebbe presumibile sulla base delle diverse metodologie utilizzate) che a volte si riscontrano tra i dati delle due diverse fonti).

### *2.1 Autorità di Sistema Portuale – Movimenti portuali anno 2017*

Come detto in premessa, il 2017 è stato il primo anno post-riforma e, anche per quanto riguarda il tema delle statistiche, l’istituzione delle Autorità di Sistema Portuale ha comportato uno sforzo informativo non indifferente. Le tavole 2, 3 e 4, riportano, rispettivamente, il riepilogo delle informazioni statistiche relative all’anno 2017, 2016 e variazioni percentuali per singolo condizionamento dei carichi, per i passeggeri, nonché altre informazioni di carattere quantitativo.

Quest’anno, per la prima volta, si è ritenuto di arricchire l’informazione statistica rispetto al passato. Alle informazioni c.d. “tradizionali” (Rinfuse liquide, rinfuse solide, merci varie, TEU e passeggeri) si è ritenuto opportuno aggiungere informazioni di dettaglio circa la “natura” del movimento TEU, distinguendo tra quelli in origine/destinazione e quelli in “transshipment”. Parimenti, si forniscono maggiori dettagli sul movimento passeggeri, considerando separatamente quelli “locali”, quelli “ferry/traghetti” e i crocieristi. Infine, si è aggiunta l’informazione “Unità Ro-Ro”. Il dato registra il numero di rimorchi, semirimorchi, piattaforme, autocarri accompagnati e non accompagnati, camion, ecc.), al fine di fornire una compiuta informazione sul ruolo e sulle funzioni svolte dai porti italiani a beneficio della collettività.







**AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE - MOVIMENTI PORTUALI**  
**Variazione % 2016 - 2017**

Autorità di Sistema Portuale	A		C				A+B+C	TEU			Unità Ro-Ro	Passeggeri			
	Rinfuse Liquide tonn.	Rinfuse Solide tonn.	Merci varie				TOTALE tonn.	"hinterland" numero	"trasbordi" numero	TOTALE numero		Locali numero	Traghetti numero	Crociere numero	TOTALE numero
			In contenitore tonn.	Ro-Ro tonn.	Altre merci varie tonn.	Totale tonn.									
<b>Mar Ligure Occidentale</b>	<b>0,5%</b>	<b>14,3%</b>	<b>14,4%</b>	<b>14,5%</b>	<b>-18,8%</b>	<b>13,0%</b>	<b>8,8%</b>	<b>6,6%</b>	<b>86,3%</b>	<b>13,3%</b>	<b>14,2%</b>	-	<b>0,5%</b>	<b>-7,7%</b>	<b>-3,1%</b>
<i>Genova</i>	4,5%	-6,6%	15,4%	7,8%	-27,5%	12,5%	8,7%	7,3%	86,3%	14,1%	9,9%	-	-0,7%	-9,1%	-3,4%
<i>Savona - Vado</i>	-7,6%	66,9%	-45,8%	34,5%	-12,5%	16,8%	8,8%	-19,3%	-	-19,3%	21,6%	-	7,6%	-6,1%	-2,4%
<b>Mar Ligure Orientale</b>	<b>45,6%</b>	<b>-9,9%</b>	<b>15,1%</b>	<b>71,1%</b>	<b>-10,2%</b>	<b>14,9%</b>	<b>13,6%</b>	<b>8,2%</b>	<b>132,8%</b>	<b>16,9%</b>	<b>62,6%</b>	-	<b>-9,6%</b>	<b>-9,6%</b>	<b>-9,6%</b>
<i>La Spezia</i>	45,6%	-13,0%	13,2%	-	16,7%	13,2%	12,6%	6,8%	132,8%	15,8%	-	-	-	-10,4%	-10,4%
<i>Marina di Carrara</i>	-	-3,0%	71,1%	71,1%	-13,6%	30,3%	20,7%	60,0%	-	60,0%	62,6%	-	-	13,7%	13,7%
<b>Mar Tirreno Settentrionale</b>	<b>5,8%</b>	<b>-18,6%</b>	<b>-12,7%</b>	<b>7,4%</b>	<b>-15,9%</b>	<b>-0,3%</b>	<b>-0,2%</b>	<b>0,7%</b>	<b>-29,2%</b>	<b>-8,3%</b>	<b>8,6%</b>	<b>2,0%</b>	<b>4,7%</b>	<b>-13,9%</b>	<b>1,3%</b>
<i>Livorno</i>	5,6%	-9,0%	-12,7%	16,2%	-17,4%	2,1%	2,7%	0,7%	-29,2%	-8,3%	15,0%	-	1,7%	-13,5%	-2,0%
<i>Piombino</i>	32,5%	-23,4%	-	-9,6%	175,6%	-8,9%	-12,9%	-	-	-	-2,9%	2,0%	50,5%	202,8%	4,3%
<i>Portoferraio-Rio Marina-Cavo</i>	-	-	-	-8,7%	-	-8,7%	-8,7%	-	-	-	-0,1%	2,0%	-	-30,8%	1,7%
<b>Mar Tirreno Centro Settentrionale</b>	<b>-1,1%</b>	<b>-6,0%</b>	<b>45,2%</b>	<b>3,2%</b>	<b>-50,6%</b>	<b>6,6%</b>	<b>-0,3%</b>	<b>27,2%</b>	<b>-</b>	<b>27,2%</b>	<b>6,3%</b>	-	<b>4,1%</b>	<b>-5,7%</b>	<b>-1,4%</b>
<i>Civitavecchia</i>	-25,1%	-5,0%	45,2%	3,2%	-56,2%	7,1%	-0,4%	27,2%	-	27,2%	6,2%	-	4,1%	-5,8%	-1,5%
<i>Fiumicino</i>	1,4%	-	-	-	-	-	1,4%	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Gaeta</i>	4,6%	-14,5%	-	-	-43,4%	-43,4%	-2,8%	-	-	-	-	-	-	139,9%	139,9%
<b>Mar Tirreno Centrale</b>	<b>-2,9%</b>	<b>1,7%</b>	<b>10,7%</b>	<b>7,4%</b>	<b>-5,2%</b>	<b>8,2%</b>	<b>5,4%</b>	<b>8,2%</b>	<b>378,2%</b>	<b>10,6%</b>	<b>5,0%</b>	<b>3,7%</b>	<b>2,5%</b>	<b>-29,9%</b>	<b>-2,0%</b>
<i>Napoli</i>	-2,9%	1,6%	8,7%	-4,6%	-	1,5%	0,5%	1,1%	378,2%	5,5%	-5,3%	2,0%	1,3%	-29,0%	-3,3%
<i>Salerno</i>	-	8,9%	12,7%	17,7%	-5,2%	13,9%	13,8%	17,0%	-	17,0%	19,4%	27,0%	12,1%	-41,1%	13,0%
<i>Castellammare di Stabia</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Mare Tirreno Meridionale e Ionio e dello Stretto (non costituita)</b>	<b>19,9%</b>	<b>11,4%</b>	<b>-16,1%</b>	<b>0,4%</b>	<b>-0,9%</b>	<b>-13,8%</b>	<b>-3,9%</b>	<b>-</b>	<b>-12,5%</b>	<b>-12,5%</b>	<b>-73,7%</b>	<b>36,9%</b>	<b>-6,7%</b>	<b>3,4%</b>	<b>34,9%</b>
<i>A.P. Gioia Tauro - porto di Gioia Tauro</i>	-1,1%	-	-16,1%	714,5%	-	-15,3%	-14,9%	-	-12,5%	-12,5%	162,9%	-	-	-	-
<i>A.P. Gioia Tauro - porto di Crotona</i>	-	1,9%	-	-	-0,9%	-0,9%	1,9%	-	-	-	-	-	-	-54,1%	-54,1%
<i>A.P. Gioia Tauro - porto di Corigliano Calabro</i>	-	0,5%	-	-	-	-	0,5%	-	-	-	-	-	-	-45,9%	-45,9%
<i>A.P. di Gioia Tauro - porto di Taureana di Palmi</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>A.P. di Gioia Tauro - porto di Villa San Giovanni</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Vibo Valentia</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Reggio Calabria</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>A.P. Messina - porti di Messina-Milazzo-Tremestieri</i>	21,0%	29,9%	-	-4,8%	-	-4,8%	14,4%	-	-	-	-73,7%	36,9%	-6,7%	5,5%	35,1%
<b>Mar Ionio</b>	<b>-17,1%</b>	<b>-17,4%</b>	<b>-</b>	<b>-90,1%</b>	<b>6,2%</b>	<b>5,8%</b>	<b>-12,2%</b>	<b>-100,0%</b>	<b>-</b>	<b>-100,0%</b>	<b>-93,7%</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<i>Taranto</i>	-17,1%	-17,4%	-	-90,1%	6,2%	5,8%	-12,2%	-100,0%	-	-100,0%	-93,7%	-	-	-	-
<b>Mare Adriatico Meridionale</b>	<b>-5,4%</b>	<b>-12,8%</b>	<b>4,9%</b>	<b>8,4%</b>	<b>99,3%</b>	<b>9,9%</b>	<b>-2,3%</b>	<b>-5,0%</b>	<b>-</b>	<b>-5,0%</b>	<b>8,0%</b>	<b>-</b>	<b>3,7%</b>	<b>24,9%</b>	<b>7,9%</b>
<i>Bari</i>	-	-14,9%	-2,0%	13,4%	-8,1%	10,0%	0,9%	-4,0%	-	-4,0%	13,2%	-	9,1%	-0,8%	6,5%
<i>Brindisi</i>	-7,6%	-16,8%	14,5%	3,3%	162,9%	9,1%	-5,8%	-40,4%	-	-40,4%	2,4%	-	-7,7%	1968,5%	11,6%
<i>Manfredonia</i>	-14,1%	12,3%	-	-	257,2%	257,2%	13,3%	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Barletta</i>	-4,0%	7,5%	-	-	-44,0%	-44,0%	0,6%	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Monopoli</i>	48,2%	4,4%	-	-	-	-	22,9%	-	-	-	-	-	-	444,8%	444,8%
<b>Mare Adriatico Centrale</b>	<b>-7,6%</b>	<b>25,1%</b>	<b>-10,8%</b>	<b>4,9%</b>	<b>-</b>	<b>1,5%</b>	<b>-1,6%</b>	<b>-9,3%</b>	<b>-</b>	<b>-9,3%</b>	<b>4,6%</b>	<b>-</b>	<b>8,7%</b>	<b>-5,1%</b>	<b>8,0%</b>
<i>Ancona-Falconara</i>	-7,6%	25,1%	-10,8%	4,9%	-	1,5%	-1,6%	-9,3%	-	-9,3%	4,6%	-	8,7%	-5,1%	8,0%
<i>Pescara</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Pesaro</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>San Benedetto del Tronto</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Ortona</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Mare Adriatico Centro Settentrionale</b>	<b>4,8%</b>	<b>6,3%</b>	<b>-4,2%</b>	<b>-6,7%</b>	<b>-1,7%</b>	<b>-3,1%</b>	<b>2,1%</b>	<b>-4,0%</b>	<b>-53,4%</b>	<b>-4,8%</b>	<b>-5,4%</b>	<b>-</b>	<b>-30,8%</b>	<b>9,9%</b>	<b>8,1%</b>
<i>Ravenna</i>	4,8%	6,3%	-4,2%	-6,7%	-1,7%	-3,1%	2,1%	-4,0%	-53,4%	-4,8%	-5,4%	-	-30,8%	9,9%	8,1%
<b>Mare Adriatico Settentrionale</b>	<b>-2,4%</b>	<b>-22,9%</b>	<b>1,1%</b>	<b>44,8%</b>	<b>-5,1%</b>	<b>4,5%</b>	<b>-6,9%</b>	<b>0,9%</b>	<b>-</b>	<b>0,9%</b>	<b>42,8%</b>	<b>6,6%</b>	<b>79,0%</b>	<b>-11,0%</b>	<b>-7,1%</b>
<i>Venezia</i>	-2,4%	-3,8%	1,1%	44,8%	-5,1%	4,5%	-0,3%	0,9%	-	0,9%	42,8%	6,6%	79,0%	-11,0%	-7,1%
<i>Chioggia</i>	-	-100,0%	-	-	-	-	-100,0%	-	-	-	-	-	-	-100,0%	-100,0%
<b>Mare Adriatico Orientale</b>	<b>2,3%</b>	<b>-4,6%</b>	<b>29,5%</b>	<b>4,3%</b>	<b>-0,3%</b>	<b>12,4%</b>	<b>4,2%</b>	<b>26,9%</b>	<b>26,2%</b>	<b>26,6%</b>	<b>4,3%</b>	<b>-</b>	<b>-56,8%</b>	<b>-21,1%</b>	<b>-32,8%</b>
<i>Trieste</i>	2,3%	-16,8%	29,5%	4,4%	12,6%	14,1%	4,6%	27,0%	26,2%	26,7%	4,3%	-	-58,0%	-21,1%	-33,1%
<i>Monfalcone</i>	-	2,6%	-	-0,2%	-8,9%	-7,0%	-0,1%	-11,6%	-	-11,6%	-10,2%	-	289,2%	-	289,2%
<b>Mare di Sicilia Occidentale</b>	<b>-29,0%</b>	<b>-25,7%</b>	<b>24,9%</b>	<b>7,4%</b>	<b>-</b>	<b>7,8%</b>	<b>3,8%</b>	<b>9,5%</b>	<b>-</b>	<b>9,5%</b>	<b>1,8%</b>	<b>5,8%</b>	<b>0,8%</b>	<b>-10,0%</b>	<b>-1,8%</b>
<i>Palermo</i>	-29,0%	-59,0%	24,9%	0,0%	-	0,6%	-2,7%	9,5%	-	9,5%	-2,4%	5,8%	-4,0%	-10,0%	-5,0%
<i>Termini Imerese</i>	-	0,5%	-	451,1%	-	451,1%	180,8%	-	-	-	292,0%	-	628,9%	-	628,9%
<i>Porto Empedocle</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Trapani</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Mare di Sicilia Orientale</b>	<b>5,4%</b>	<b>38,8%</b>	<b>-1,2%</b>	<b>10,5%</b>	<b>-79,6%</b>	<b>9,6%</b>	<b>7,5%</b>	<b>1,9%</b>	<b>-</b>	<b>1,9%</b>	<b>13,2%</b>	<b>-</b>	<b>-4,4%</b>	<b>-33,5%</b>	<b>-16,4%</b>
<i>Catania</i>	-30,3%	30,3%	-1,2%	10,5%	-79,6%	9,6%	10,4%	1,9%	-	1,9%	13,2%	-	-4,4%	-33,5%	-16,4%
<i>Augusta</i>	5,5%	42,4%	-	-	-	-	6,6%	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Mare di Sardegna</b>	<b>4,1%</b>	<b>13,7%</b>	<b>-38,8%</b>	<b>8,0%</b>	<b>-84,2%</b>	<b>-13,9%</b>	<b>-1,8%</b>	<b>-21,2%</b>	<b>-38,7%</b>	<b>-35,8%</b>	<b>2,0%</b>	<b>7,8%</b>	<b>-1,7%</b>	<b>20,4%</b>	<b>1,4%</b>
<i>Cagliari-Sarroch</i>	4,1%	-5,6%	-38,8%	3,8%	-84,2%	-25,4%	-5,3%	-21,2%	-38,7%	-35,8%	0,1%	-	-8,6%	66,8%	24,9%
<i>Olbia</i>	-	-	-	10,3%	-	10,3%	10,3%	-	-	-	3,1%	-	-8,2%	-50,4%	-10,8%
<i>Porto Torres</i>	6,4%	35,4%	-	16,6%	-	16,6%	21,9%	-	-	-	4,3%	-	10,9%	155,2%	13,2%
<i>Golfo Aranci</i>	-	-	-	-14,8%	-	-14,8%	-14,8%	-	-	-	-6,4%	-	15,0%	-56,8%	14,7%
<i>Oristano</i>	12,0%	14,4%	-	70,0%	-	70,0%	14,0%	-	-	-	-	-	-	559,3%	559,3%
<i>Portoscuso-Portovesme</i>	-7,4%	4,4%	-	-	-	-	2,3%	-	-	-	-	8,7%	-	-	8,7%
<i>Santa Teresa di Gallura</i>	-	-	-	-3,3%	-	-3,3%	-3,3%	-	-	-	5,3%	-	-	-	5,3%
<b>TOTALE</b>	<b>3,3%</b>	<b>-5,3%</b>	<b>-2,1%</b>	<b>7,8%</b>	<b>-2,8%</b>	<b>2,0%</b>	<b>1,4%</b>	<b>5,7%</b>	<b>-6,9%</b>	<b>0,7%</b>	<b>-7,1%</b>	<b>15,5%</b>	<b>1,8%</b>	<b>-8,8%</b>	<b>5,4%</b>



Quanto sopra premesso, nel 2017 le movimentazioni portuali nei porti amministrati dalle Autorità di Sistema Portuale, e dalle Autorità Portuali di Gioia Tauro e Messina, sono costituite per circa il: 37,5% da rinfuse liquide; 13,9% da rinfuse solide; 23% da merci in contenitore; 21,2 % da merci Ro-Ro; 4,2% da altre merci varie. Nel complesso le merci varie rappresentano oltre il 48% del totale movimenti.

Il 2017 ha segnato un aumento delle totale movimentazioni di merce pari a +1,4% superando i 500 milioni di tonnellate. Tale risultato è il frutto di andamenti alterni. Infatti, ai risultati positivi registrati per le rinfuse liquide (+3,3%), dei Ro-Ro (+7,8%) si contrappongono risultati negativi per quanto riguarda le rinfuse solide (-5,3%) e le merci in contenitore (-2,1%). Come detto in premessa, l'andamento della produzione industriale è significativo in funzione dell'andamento dei traffici delle rinfuse, in particolare di quelle solide. Anche considerando il caso dell'ILVA di Taranto, il verificarsi di una diminuzione dei traffici delle rinfuse solide in un momento che presenta un incremento della produzione industriale lascia supporre che le materie prime vengano trasportate con modalità diverse da quella tradizionalmente utilizzata. In particolare, data la riduzione dei noli per quanto riguarda il settore dei contenitori, derivante dalla sovra capacità dell'offerta di stiva, non è da escludersi che i contenitori vengano utilizzati anche per il trasporto di materie prime.

Per quanto riguarda invece la movimentazione di contenitori, il segmento di traffico ha complessivamente registrato un lieve segno positivo pari a +0,7% (10.651.399 TEU). Interessante è invece rilevare che i contenitori in "origine/destinazione" hanno registrato un incremento pari a +5,7% (6.786.150 TEU), mentre quelli in "transshipment" hanno registrato un calo del 6,9% (3.865.249 TEU), anche se nei porti di Genova, La Spezia, Napoli e Trieste questo particolare tipo di traffico ha registrato significativi aumenti. Ciò a testimonianza delle difficoltà in cui versano i porti tradizionalmente dedicati a questo tipo di traffico.

Una delle novità della rilevazione di quest'anno è costituita dal nuovo dato "Unità Ro-Ro". Sebbene questo abbia registrato nel corso del 2017 un calo del 7,1% è interessante rilevare il numero dei rimorchi, semirimorchi, piattaforme, autocarri accompagnati e non accompagnati e camion, che usufruiscono dei porti italiani, ben oltre i 4 milioni (4.189.084)

Per quanto concerne il traffico passeggeri si premette che risultano mancanti alcuni dati che possono far variare significativamente i risultati. In particolare i dati sui movimenti "locali" di Villa San Giovanni e Reggio Calabria. Comunque i dati del traffico passeggeri indicano che nel totale dei porti italiani, e nel complesso delle



tipologie di traffico, si è raggiunto un totale di oltre 51 milioni di passeggeri (+5,4%). Di questi, circa il 47% sono i c.d. “passeggeri locali” e circa il 33% sono passeggeri traghetti. I crocieristi rappresentano il 19% del totale. I rispettivi segmenti di traffico nel 2017 hanno registrato un +15,5%, +1,8%. I passeggeri crociere hanno invece registrato una diminuzione pari all’8,8%.

### **3. Scenari internazionali**

Il sistema portuale spagnolo rappresenta il nostro principale concorrente della sponda settentrionale del Mediterraneo e costituisce elemento utile di confronto, in quanto inserito nel contesto europeo, per valutare le capacità/potenzialità del sistema portuale nazionale. La tavola 5 allegata sintetizza i movimenti di merce e passeggeri registrati nel sistema portuale spagnolo nel corso del 2017. Risulta subito evidente che tutte le tipologie di condizionamento dei carichi hanno registrato un significativo incremento (Rinfuse liquide +6,6% - 178,5 milioni di tonnellate; Rinfuse solide +9,8% - 101 milioni di tonnellate; Merci Varie +7% - 252,5 milioni di tonnellate di cui Merci in contenitore +7,8% - 181,4 milioni di tonnellate; TEU +5,1% - 15,9 milioni di TEU e passeggeri +4,7% - 34 milioni). Il complesso delle movimentazioni di merce ha raggiunto il totale di oltre 532 milioni di tonnellate registrando nel 2017 un +7,4%. Alla luce della tabella “Eurostat – Movimentazione merci nei porti nazionali”, al paragrafo 1, il 2017 ha visto il sorpasso del sistema portuale spagnolo su quello italiano. Come questo sorpasso sia stato raggiunto basti evidenziare che dal 2000 al 2016 il sistema portuale spagnolo ha beneficiato di finanziamenti pubblici per oltre 12 miliardi di Euro (Tavola 6). Nel medesimo periodo, in particolare: Algeciras circa 900 milioni di Euro; Barcellona circa 2 miliardi di Euro; Valencia circa 1,5 miliardi di Euro. A ciò si aggiungono gli investimenti effettuati dalle Autorità Portuali Spagnole con risorse proprie derivanti da tasse, canoni e servizi.

I porti italiani, hanno potuto invece godere di fondi destinati dal bilancio statale a opere di ammodernamento e riqualificazione delle proprie infrastrutture stanziati ormai 20 anni fa con le leggi n.413 del 1998 e n.166 del 2002. In particolare, la Legge 413/98 ha autorizzato a contrarre mutui quindicennali o ad effettuare altre operazioni finanziarie in relazione a rate di ammortamento per capitale e interessi complessivamente determinati dai limiti di impegno quindicennali a carico dello Stato per 100 miliardi di lire annue a decorrere dal 2000 (circa 774 milioni di Euro). La Legge 166/2002 ha autorizzato ulteriori limiti di impegno quindicennali di 34 milioni di Euro per l’anno 2003 (circa 510 milioni di Euro) e di 64 milioni di Euro per

**MOVIMENTI MERCE/PASSEGGERI DEL SISTEMA PORTUALE SPAGNOLO**  
**ANNO 2017**

PORTO	A	B	C			A+B+C	E	F
	Rinfuse liquide (tonn)	Rinfuse solide (tonn)	Merci varie			TOTALE (tonn)	TEUs	Passeggeri
			In contenitori (tonn)	Altre merci varie (tonn)	Totale (tonn)		Totale	Totale
							numero	numero
A Coruña	8.788.868	5.057.024	6	914.669	914.675	14.760.567	3	184.069
Alicante	41.230	1.877.179	1.257.821	244.547	1.502.368	3.420.777	164.410	227.212
Almería	31.656	5.622.006	35.963	604.771	640.734	6.294.396	6.684	951.468
Avilés	658.158	2.874.981	-	1.218.726	1.218.726	4.751.865	-	2.512
Bahía de Algericas	29.069.849	1.942.451	57.479.197	7.851.139	65.330.336	96.342.636	4.380.849	5.524.809
Bahía de Cádiz	578.772	1.747.593	643.847	1.014.208	1.658.055	3.984.420	82.188	408.255
Baleares	1.553.347	1.610.653	813.762	11.433.606	12.247.368	15.411.368	120.762	8.248.346
Barcelona	14.483.618	4.465.644	29.976.146	11.213.184	41.189.330	60.138.592	3.006.872	4.136.999
Bilbao	19.783.836	4.543.171	6.466.045	3.403.490	9.869.535	34.196.542	604.870	186.546
Cartagena	27.271.327	5.820.153	1.232.356	315.073	1.547.429	34.638.909	84.328	236.279
Castellón	7.834.596	6.463.715	3.276.381	307.265	3.583.646	17.881.957	240.895	411
Ceuta	998.668	21.900	125.217	741.660	866.877	1.887.445	16.036	1.868.310
Ferrol-San Cibrao	2.315.235	10.455.814	2.231	777.212	779.443	13.550.492	455	20.379
Gijón	899.719	19.192.104	909.140	733.998	1.643.138	21.734.961	76.345	21.813
Huelva	24.904.548	6.487.394	499.350	285.396	784.746	32.176.688	58.166	44.117
Las Palmas	6.847.074	500.380	12.743.107	4.117.642	16.860.749	24.208.203	1.174.187	2.565.417
Málaga	151.492	1.675.098	488.278	497.132	985.410	2.812.000	86.233	808.530
Marín y Ría de Pontevedra	-	915.820	899.521	684.718	1.584.239	2.500.059	88.936	143
Melilla	78.649	7.372	279.707	780.748	1.060.455	1.146.476	36.421	833.885
Motril	1.006.233	404.311	13.489	889.848	903.337	2.313.881	1.458	349.525
Pasajes	-	834.439	111	2.085.216	2.085.327	2.919.766	8	814
Santa Cruz de Tenerife	5.137.625	413.555	3.690.888	3.673.765	7.364.653	12.915.833	466.738	5.884.405
Santander	234.493	3.428.750	80.352	1.860.804	1.941.156	5.604.399	6.895	234.214
Sevilla	422.753	2.201.621	877.118	1.024.169	1.901.287	4.525.661	105.566	23.916
Tarragona	22.036.036	9.515.688	591.658	1.488.083	2.079.741	33.631.465	62.888	51.394
Valencia	3.203.487	2.278.857	56.183.139	11.583.990	67.767.129	73.249.473	4.832.156	1.062.580
Vigo	67.774	261.609	2.590.402	1.047.574	3.637.976	3.967.359	183.756	140.188
Vilagarcía	193.700	421.100	293.810	293.043	586.853	1.201.653	34.508	1.596
<b>TOTALE</b>	<b>178.592.743</b>	<b>101.040.382</b>	<b>181.449.042</b>	<b>71.085.676</b>	<b>252.534.718</b>	<b>532.167.843</b>	<b>15.922.613</b>	<b>34.018.132</b>
Var.% 2016-2017	6,6%	9,8%	7,8%	4,9%	7,0%	7,4%	5,1%	4,7%

**Investimenti pubblici complessivi effettuati nel sistema portuale spagnolo (28 porti sedi di A.P.) ed in particolare nei porti di Algeciras, Barcellona, Valencia**

(milioni di Euro)

	Algeciras	Barcellona	Valencia	Altri porti	Totale investimenti
2000	18	63	31	293	405
2001	23	116	29	333	501
2002	25	71	60	388	544
2003	43	133	73	445	694
2004	49	151	68	513	781
2005	70	214	109	484	876
2006	96	238	188	591	1.113
2007	100	185	132	591	1.009
2008	97	171	183	869	1.320
2009	102	115	180	741	1.137
2010	61	92	172	509	834
2011	41	105	104	326	576
2012	21	86	47	343	497
2013	26	85	25	314	450
2014	24	41	12	423	500
2015	87	67	15	425	594
2016	25	27	11	326	388
<b>Totale 2000-2016</b>	<b>907</b>	<b>1.960</b>	<b>1.439</b>	<b>7.911</b>	<b>12.217</b>



l'anno 2004 (circa 960 milioni di Euro). Nel complesso i porti italiani hanno potuto usufruire di circa 2,2 miliardi di Euro. Da allora non è più stato previsto un piano di intervento organico.

Altro confronto utile a comprendere la capacità competitiva del sistema portuale nazionale è quello con i porti del c.d. “northern range” per quanto concerne il segmento dei contenitori. Innanzitutto la serie storica (Tavola 7) dei movimenti contenitori dal 1994 a oggi nei porti del “northern range” e del Mediterraneo (Unione Europea) mostra che i porti del Mediterraneo nel 2017 registrano una quota di mercato pari al 43,8%. Tale percentuale, nel 1994 era pari al 33,5% (la quota di mercato massima è stata raggiunta nel 2002 con il 44,5%). In valori assoluti i porti del Mediterraneo UE sono passati da 6,3 milioni di TEU del 1994 ai 33,7 milioni di TEU del 2017 con un incremento del 433%. I porti del “northern range”, sempre in termini assoluti, sono passati da 12,6 milioni di TEU del 1994 ai 43,3 milioni di TEU del 2017 con un incremento del 334%. Ciò dimostra un recupero di competitività e la vitalità dei porti Mediterranei, evidenzia inoltre il loro ruolo quali “gateways” da/per i territori dell’Unione Europea.

La serie storica dal 1994 al 2017 (Tavola 8) riferita al confronto tra i porti del “northern range” e i porti italiani mostra che questi ultimi hanno mantenuto nel periodo una quota tra il 17,3% e il 26,7% (quota massima raggiunta nel 2002). Il 2017 presenta una quota di mercato pari al 19,7%, in riduzione rispetto al 2016. Nonostante la vitalità della portualità nazionale, testimoniata dai numeri, risulta evidente la difficoltà dei porti italiani a recuperare le condizioni pre-crisi. Ciò deriva anche dalle condizioni economiche dei mercati di riferimento. Infatti, mentre i porti del “northern range” servono mercati che si estendono ben oltre i confini dell’Unione Europea a oriente fino agli Urali, e quindi hanno potuto contare sulla crescita dei Paesi dell’Europa Orientale e della Russia, i porti italiani, almeno sino a oggi, servono principalmente il mercato italiano di produzione/consumo. Pertanto sin quando non si consoliderà la crescita del mercato interno e, soprattutto, non vi sarà la capacità di penetrare altri mercati esteri con servizi logistici efficienti e politiche di marketing aggressive, simili a quelle praticate dai porti del “northern range”, la situazione rimarrà condizionata dalla situazione economica interna.

#### **4. Conclusioni**

Come già detto, il 2017 è stato il primo anno post-riforma, caratterizzata, come noto, dalla soppressione e accorpamento delle ex Autorità Portuali e la contestuale



## Movimento contenitori in principali porti del Northern Range

Porto	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
NL Rotterdam	4.539.253	4.544.308	4.971.000	5.445.424	6.011.527	6.333.675	6.274.556	6.096.000	6.515.450	7.106.779	8.281.000	9.288.000	9.600.000	10.790.604	10.783.825	9.743.290	11.147.573	11.876.920	11.865.916	11.621.249	12.297.570	12.234.535	12.385.168	13.734.334
BE Anversa	2.208.173	2.329.135	2.653.909	2.969.189	3.265.750	3.614.246	4.082.334	4.218.000	4.777.151	5.445.436	6.064.000	6.488.029	7.019.000	8.175.952	8.662.890	7.309.640	8.468.476	8.664.243	8.635.169	8.578.269	8.977.738	9.653.511	10.037.341	10.450.898
DE Amburgo	2.725.718	2.890.181	3.054.320	3.370.000	3.546.940	3.738.307	4.248.247	4.689.000	5.373.999	6.137.926	7.003.000	8.088.000	8.862.000	9.889.792	9.737.110	7.007.704	7.895.736	9.014.165	8.863.896	9.257.358	9.728.666	8.821.481	8.906.817	8.815.469
DE Brema	1.480.030	1.524.421	1.545.000	1.703.219	1.812.441	2.180.955	2.736.741	2.915.000	2.998.598	3.190.707	3.469.000	3.736.000	4.450.000	4.912.177	5.529.159	4.564.554	4.888.655	5.915.487	6.115.211	5.830.711	5.795.624	5.546.657	5.488.999	5.513.802
FR Le Havre	872.939	970.426	1.020.040	1.184.729	1.319.278	1.378.379	1.464.901	1.523.000	1.720.459	1.977.000	2.132.000	2.119.000	2.126.000	2.635.016	2.488.664	2.240.714	2.358.077	2.215.262	2.303.750	2.486.264	2.554.455	2.559.410	2.518.287	2.875.281
BE Zbrugge	609.600	528.478	549.422	648.153	776.357	850.164	965.345	876.000	958.942	998.000	1.197.000	1.408.000	1.653.000	2.020.722	2.209.715	2.328.193	2.499.756	2.206.681	1.953.170	2.026.270	2.047.000	1.568.938	1.399.309	1.520.406
FR Dunkerque	60.723	70.858	52.860	53.900	81.164	106.928	148.531	150.000	160.691	161.861	200.000	204.000	205.000	197.826	214.487	212.424	201.909	273.056	260.283	290.366	311.836	318.271	346.796	376.751
NL Amsterdam	89.608	91.111	134.873	53.732	35.175	46.222	52.829	48.000	44.966	44.511	39.000	66.000	306.000	386.236	435.129	203.084	60.043	48.515	68.933	65.089	57.399	51.949	51.475	56.191
<b>A Totale principali porti Northern Range</b>	<b>12.586.044</b>	<b>12.948.918</b>	<b>13.981.424</b>	<b>15.428.346</b>	<b>16.848.632</b>	<b>18.248.876</b>	<b>19.973.484</b>	<b>20.515.000</b>	<b>22.550.256</b>	<b>25.062.220</b>	<b>28.385.000</b>	<b>31.397.029</b>	<b>34.221.000</b>	<b>39.008.325</b>	<b>40.060.979</b>	<b>33.609.603</b>	<b>37.520.225</b>	<b>40.214.329</b>	<b>40.066.328</b>	<b>40.155.576</b>	<b>41.770.288</b>	<b>40.754.752</b>	<b>41.134.192</b>	<b>43.343.132</b>

## Movimento contenitori in principali porti italiani

Porto	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Genova	512.098	615.242	825.752	1.179.954	1.265.593	1.233.817	1.500.632	1.526.526	1.531.254	1.605.946	1.628.594	1.624.964	1.657.113	1.855.026	1.766.605	1.533.627	1.758.858	1.847.102	2.064.806	1.988.013	2.172.944	2.242.902	2.297.917	2.622.187
Gioia Tauro	-	15.580	571.951	1.448.531	2.093.669	2.202.951	2.653.000	2.488.322	3.008.698	3.148.662	3.261.034	3.208.859	2.938.176	3.445.337	3.467.824	2.857.440	2.852.264	2.304.987	2.721.108	3.094.254	2.969.802	2.546.805	2.797.070	2.448.570
La Spezia	846.000	965.483	871.100	615.804	731.882	843.233	910.142	974.646	975.005	1.006.641	1.040.438	1.024.455	1.136.664	1.187.040	1.246.139	1.046.063	1.285.155	1.307.274	1.247.218	1.300.432	1.303.017	1.300.442	1.272.425	1.473.571
Livorno	371.173	423.729	416.622	501.146	535.490	457.842	501.339	501.912	519.751	540.642	638.586	658.506	657.592	745.557	778.864	592.050	628.489	637.798	549.047	559.180	577.470	780.874	800.475	734.085
Trieste	143.168	150.013	176.939	204.318	174.080	189.311	206.134	200.623	185.301	120.438	174.729	198.319	220.310	265.863	335.943	276.957	281.643	393.186	408.023	458.597	506.019	501.222	486.499	616.156
Venezia	114.656	127.878	168.805	211.969	206.389	199.803	218.000	246.196	262.337	283.667	290.898	289.860	316.641	329.512	379.072	369.474	393.913	458.363	429.893	446.428	456.068	560.301	605.875	611.383
Napoli	200.035	234.767	246.206	299.144	319.686	333.638	397.000	430.097	444.162	433.303	347.537	373.626	444.982	460.812	481.521	515.868	534.694	526.768	546.818	477.020	431.682	438.280	483.481	509.876
Cagliari	32.973	26.001	24.450	25.485	25.626	21.769	21.631	34.544	73.657	313.943	501.194	639.049	687.657	547.336	307.527	736.984	629.340	603.236	627.609	702.143	717.016	748.647	723.037	463.940
Salerno	162.313	173.880	208.818	219.451	250.850	266.613	276.000	321.304	374.868	417.477	411.615	418.205	359.707	385.306	330.373	269.300	234.809	235.209	208.591	263.405	320.044	359.328	388.572	454.686
Ravenna	180.856	193.374	190.784	188.223	172.524	173.405	181.387	158.353	160.613	160.360	169.432	168.588	162.052	206.786	214.324	185.022	183.577	215.336	208.152	226.692	222.548	244.813	234.511	223.369
Ancona	31.262	26.873	44.792	69.117	75.066	71.270	83.934	90.030	94.315	75.841	65.077	64.209	76.458	87.193	119.104	105.503	110.395	120.674	142.213	152.394	164.882	178.476	185.846	168.578
Civitavecchia	-	-	1.039	5.546	8.831	12.443	12.617	16.190	21.388	25.365	36.301	34.615	33.538	31.143	25.213	28.338	41.536	38.165	50.965	54.019	64.386	66.731	74.208	94.401
Bari	-	-	1.770	3.275	1.445	4.998	1.373	1.577	11.997	24.341	20.192	10.008	49	64	113	55	680	11.121	29.398	31.346	35.932	60.063	71.593	68.695
Marina di Carrara	-	-	947	2.369	2.600	10.635	10.635	9.197	10.478	8.672	7.837	6.222	4.493	2.330	4.710	6.168	7.793	5.455	99	356	384	68	32.780	52.452
Catania	-	-	4.043	8.858	13.693	14.921	12.851	10.804	12.984	13.662	11.751	15.343	16.372	22.504	18.036	21.791	20.560	17.659	22.087	30.255	33.162	49.595	49.198	50.111
Savona-Vado	30.222	46.707	20.081	13.465	14.495	25.004	36.905	50.092	54.796	53.543	83.891	219.876	227.197	242.720	252.837	196.317	196.434	170.427	75.282	77.859	85.311	98.033	54.954	44.057
Palermo	-	-	30.759	25.095	20.459	16.189	17.128	15.179	11.286	15.272	24.040	27.984	27.234	31.767	32.708	30.111	33.495	28.568	22.784	20.647	14.344	12.896	12.160	13.310
Taranto	-	-	-	-	1.297	845	3.400	197.755	471.570	658.426	763.318	716.856	892.303	755.934	786.655	741.428	581.936	604.404	263.461	197.317	148.519	-	375	-
<b>B Totale principali porti italiani</b>	<b>2.624.756</b>	<b>2.999.527</b>	<b>3.804.858</b>	<b>5.021.550</b>	<b>5.913.675</b>	<b>6.078.687</b>	<b>7.044.108</b>	<b>7.273.347</b>	<b>8.224.460</b>	<b>8.906.201</b>	<b>9.476.464</b>	<b>9.699.544</b>	<b>9.858.538</b>	<b>10.602.230</b>	<b>10.547.568</b>	<b>9.512.496</b>	<b>9.775.571</b>	<b>9.525.732</b>	<b>9.617.554</b>	<b>10.080.357</b>	<b>10.223.530</b>	<b>10.189.476</b>	<b>10.570.976</b>	<b>10.649.427</b>
<b>A+B</b>	<b>15.210.800</b>	<b>15.948.445</b>	<b>17.786.282</b>	<b>20.449.896</b>	<b>22.762.307</b>	<b>24.327.563</b>	<b>27.017.592</b>	<b>27.788.347</b>	<b>30.774.716</b>	<b>33.968.421</b>	<b>37.861.464</b>	<b>41.096.573</b>	<b>44.079.538</b>	<b>49.610.555</b>	<b>50.608.547</b>	<b>43.122.099</b>	<b>47.295.796</b>	<b>49.740.061</b>	<b>49.683.882</b>	<b>50.235.933</b>	<b>51.993.818</b>	<b>50.944.228</b>	<b>51.705.168</b>	<b>53.992.559</b>
<b>% porti italiani</b>	<b>17,3%</b>	<b>18,8%</b>	<b>21,4%</b>	<b>24,6%</b>	<b>26,0%</b>	<b>25,0%</b>	<b>26,1%</b>	<b>26,2%</b>	<b>26,7%</b>	<b>26,2%</b>	<b>25,0%</b>	<b>23,6%</b>	<b>22,4%</b>	<b>21,4%</b>	<b>20,8%</b>	<b>22,1%</b>	<b>20,7%</b>	<b>19,2%</b>	<b>19,4%</b>	<b>20,1%</b>	<b>19,7%</b>	<b>20,0%</b>	<b>20,4%</b>	<b>19,7%</b>

Fonte: elaborazione Asoportri su dati diversi





istituzione di 15 nuove Autorità di Sistema Portuale che amministrano oltre 50 porti, nonché da significative modifiche nella *governance* dei porti che hanno restituito centralità al Ministro e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nei processi di pianificazione.

Un primo effetto della riforma viene evidenziato dai dati di traffico delle diverse AdSP che modificano la tradizionale gerarchia dei porti italiani. Solo per fare un esempio, l'AdSP del Mare Tirreno Meridionale e Ionio e dello Stretto (seppur non ancora costituita) risulterebbe il terzo sistema portuale nazionale per merci movimentate, al quarto posto figura l'AdSP del Mar di Sardegna. Questa rivoluzione è potenzialmente in grado di modificare il "peso" delle singole AdSP al momento delle scelte strategiche.

Per altri versi, i dati testimoniano la necessità di rilanciare la portualità nazionale con piani di investimento in opere strategiche in grado di consentire un recupero del gap infrastrutturale che questo Paese registra nei confronti dei propri concorrenti. Tali interventi, sia in opere infrastrutturali, sia in opere immateriali, come ad esempio l'innovazione e digitalizzazione dei processi e delle operazioni portuali, consentirebbero un ammodernamento e un efficientamento complessivo del sistema.

Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica prevede attenzione su aspetti che fanno ben sperare sul futuro della portualità italiana. Infatti, il PSNPL afferma che:

- Il sistema portuale e logistico può e deve essere un fondamentale contributore alla ripresa economica del Paese;
- Il sistema portuale e logistico può e deve essere uno strumento attivo di politica euro-mediterranea;
- Il sistema portuale e logistico può e deve essere un architrave della politica di coesione e della crescita del Mezzogiorno;
- Il sistema portuale e logistico può e deve essere garanzia e motore della promozione della sostenibilità.

Esso inoltre pone:

- attenzione e priorità a tutti i segmenti del traffico portuale in ragione della loro capacità di contribuire alla crescita economica e sociale;



- attenzione e priorità alla manutenzione e messa in sicurezza di un patrimonio infrastrutturale spesso obsoleto;
- attenzione e priorità all'innovazione ed allo sviluppo tecnologico.

Infine il PSNPL offre una “vision” per il settore portuale e logistico in 10 obiettivi:

1. Semplificazione e snellimento delle procedure e dei controlli;
2. Efficientamento dei servizi portuali e l'aumento della competitività degli operatori;
3. Miglioramento dei servizi di trasporto e migliorare l'accessibilità ai porti;
4. Incentivazione dell'integrazione delle catene logistiche;
5. Potenziamento infrastrutturale dei porti e dei loro collegamenti terrestri;
6. Incentivazione dell'innovazione tecnologica della portualità nazionale;
7. Efficientamento energetico e sostenibilità ambientale dei porti;
8. Finanziamento della gestione e degli investimenti dei Sistemi Portuali;
9. Coordinamento, programmazione e promozione nazionale del Sistema Mare;
10. Adeguamento della *governance* dei porti (attuato con D.L. 169/2016).

I confronti precedentemente evidenziati, con riferimento al sistema portuale spagnolo e ai porti del “northern range”, individuano aspetti sui quali sarebbe opportuno intervenire. Innanzitutto si dovrebbe prevedere un maggior ruolo e autonomia delle AdSP per quanto concerne la loro capacità di intervenire con maggiore efficacia nei processi logistici fino alla possibilità di porre in essere azioni di marketing aggressive per conquistare mercati esteri di produzione e consumo. A questo fine sembra necessaria una reale autonomia finanziaria delle AdSP non seconda a quelle dei sistemi portuali nostri concorrenti. Tra l'altro, su questo tema, non sfuggono le possibili implicazioni del Reg.352/2017 in materia di diritti d'uso delle infrastrutture portuali e di diritti per i servizi portuali.

Ai fini del rilancio della portualità nazionale è anche necessario farne valere il ruolo e le funzioni presso le competenti sedi dell'Unione Europea, in particolare la Commissione. Innanzitutto con riferimento alla prossima revisione delle reti TEN-T. Sembra utile rammentare che l'Articolo 170, comma 1 (ex articolo 154 del Trattato CE), afferma che “Per contribuire al raggiungimento degli obiettivi di cui agli articoli 26 e 174 e per consentire ai cittadini dell'Unione, agli operatori economici e alle collettività regionali e locali di beneficiare pienamente dei vantaggi derivanti dall'instaurazione di uno spazio senza frontiere interne, l'Unione concorre alla costituzione e allo sviluppo di reti transeuropee nei settori delle infrastrutture dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia.”. Da ciò si evince che le TEN-T sono



uno strumento e non un obiettivo. Non si dimentichi, tra l'altro, che le risorse dell'Unione sono pubbliche e dovrebbero essere quindi utilizzate a beneficio della collettività e non si comprende come mai per l'individuazione dei porti "core" i passeggeri non sono stati presi quale riferimento. A ciò si aggiunge che i dati evidenziano che la gran parte dei passeggeri utilizzano la modalità marittima per soddisfare le loro esigenze di mobilità, anche locale.

Tali azioni dovrebbero essere altresì accompagnate da altre, finalizzate ad ottenere una omogenea applicazione delle norme europee nelle materie di diretta applicazione nei porti (es. concessioni, diritti portuali, aspetti doganali e di security).

Oliviero Giannotti  
Assoporti

Roma, 21 marzo 2018