



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale

Piano Regolatore Portuale del Porto di Monfalcone Variante Localizzata

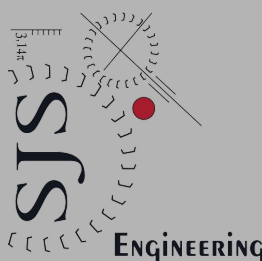
Il Responsabile del
procedimento

Dott. Marco Padrini

Il Presidente dell'Autorità di
Sistema Portuale

Dott. Zeno D'Agostino

Progettisti



Archest

Titolo Elaborato

STUDIO DEI TRAFFICI

Codice Elaborato

Elaborato

P.1.a

Revisione	Data	Descrizione
1	Novembre 2019	Emissione per Adozione
0	Settembre 2019	Prima emissione

INDICE

1	PREMESSA.....	3
2	INTRODUZIONE.....	5
3	LO SCENARIO GLOBALE DEI TRAFFICI E DEI SERVIZI DI TRASPORTO MARITTIMO DAL 2009 AD OGGI.....	7
3.1	TRAFFICO MARITTIMO GLOBALE DI RINFUSE LIQUIDE.....	12
3.2	TRAFFICO MARITTIMO GLOBALE DI RINFUSE SOLIDE.....	14
3.3	TRAFFICO MARITTIMO GLOBALE DI CONTAINER.....	15
3.4	TRASPORTO DI PASSEGGERI NEL MONDO.....	18
3.5	TRASPORTO DI AUTO NUOVE CON NAVI CAR-CARRIERS	20
3.6	PREVISIONE DEL COMMERCIO MARITTIMO MONDIALE TRA IL 2018 ED IL 2040.....	27
4	LO SCENARIO EUROPEO DEI TRAFFICI E DEI SERVIZI DI TRASPORTO MARITTIMO DAL 2009 AD OGGI.....	30
4.1	TRAFFICO MARITTIMO DI RINFUSE LIQUIDE IN EUROPA.....	36
4.2	TRAFFICO MARITTIMO DI RINFUSE SOLIDE IN EUROPA	37
4.3	TRAFFICO MARITTIMO DI CONTAINER IN EUROPA	39
4.4	TRAFFICO MARITTIMO DI PASSEGGERI IN EUROPA.....	41
4.5	TRAFFICO MARITTIMO DI CARICO ROTABILE (RO-RO) IN EUROPA.....	44
4.5.1	Traffici RO-RO in Europa	44
4.5.2	Vendite autoveicoli in Europa	46
4.6	PREVISIONE DEL COMMERCIO MARITTIMO EUROPEO TRA IL 2018 ED IL 2040.....	48
5	LO SCENARIO ITALIANO DEI TRAFFICI E DEI SERVIZI DI TRASPORTO MARITTIMO DAL 2009 AD OGGI.....	50
5.1	L'ECONOMIA ITALIANA DAL 2009 AD OGGI	50
5.2	IL TRAFFICO MARITTIMO ITALIANO.....	51
5.3	LO SCENARIO DEI TRAFFICI MARITTIMI ITALIANI DAL 2009 AD OGGI.....	55
5.4	ANDAMENTO DEI TRAFFICI PER CATEGORIA MERCEOLOGICA DAL 2009 AD OGGI.....	65
5.4.1	Rinfuse solide	66
5.4.2	Rinfuse liquide	66
5.4.3	Merci in contenitori	67
5.4.4	Ro-Ro.....	68
5.4.5	Container.....	69

5.4.7	Veicoli.....	71
6	LO SCENARIO DEI TRAFFICI E DEI SERVIZI DI TRASPORTO MARITTIMO NEL PORTO DI MONFALCONE DAL 2009 AD OGGI.....	79
6.1	ANDAMENTO DEI TRAFFICI PER CATEGORIA MERCEOLOGICA DAL 2009 AD OGGI.....	79
6.2	ANDAMENTO DEI TRAFFICI PER CATEGORIA MERCEOLOGICA DAL 2009 AD OGGI.....	84
6.2.1	Rinfuse solide.....	85
6.2.2	Ro-Ro.....	85
6.2.3	Merci varie.....	86
7	SVILUPPI FUTURI DEL PORTO DI MONFALCONE	88
7.1	PREVISIONE DEL COMMERCIO MARITTIMO NEL PORTO DI MONFALCONE TRA IL 2018 ED IL 2040.....	88
7.2	COMPARAZIONE DEGLI SCENARI DI TRAFFICO	90
7.3	LO SVILUPPO FUTURO DEL PORTO.....	92
7.3.1	Rinfuse Solide.....	92
7.3.2	Container.....	94
7.3.3	Ro-Ro e Veicoli.....	95
7.3.4	Altre Merci non Specificate	98

1 PREMESSA

Il 26 marzo 2018 il raggruppamento temporaneo (RT) costituito da Modimar s.r.l. (mandatario), SJS Engineering s.r.l. (mandante) e Archest s.r.l. (mandante) è risultato aggiudicatario del servizio tecnico di pianificazione, progettazione e coordinamento tecnico scientifico del Piano Regolatore Portuale (PRP di seguito) del porto di Monfalcone, a seguito di procedura di gara aperta con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa (CIG 72915823D1) esperita dalla regione Friuli Venezia Giulia – Direzione centrale infrastrutture e territorio – servizio porti e navigazione interna (RFVG), pubblicata sulla GURI-serie speciale n. 138 del 29 novembre 2017. Il relativo contratto fra la RFVG e il RT è stato stipulato il 26 giugno 2018, n. rep. 9836.

Considerato che il PRP vigente del porto di Monfalcone è del 1979, e che l'evoluzione del porto nell'ultimo ventennio ha subito accelerazioni in diverse direzioni, funzionali, di assetto e di contesto, incluso quello dei vettori marittimi, e che nello stesso periodo è emersa l'insufficienza infrastrutturale a supportare una forte e vivace crescita del porto, la necessità di un nuovo PRP risultava ben prima del bando di gara, quanto mai cogente.

Con DPR n. 57/2018 entrato in vigore il 14 giugno 2018, il porto di Monfalcone è entrato a fare parte dell'Autorità di Sistema Portuale del mar Adriatico Orientale (ADSP nel seguito) uscendo dalla afferenza diretta della RFVG, ma sancendo finalmente una virtuosa coerenza di coordinamento e complementarità con il Porto di Trieste che de facto era già in essere da anni.

Come sancito nella riunione del Comitato consultivo del Porto di Monfalcone (L.R: 12/2012, Art. 8) del 22 febbraio 2019, sono quindi variate le condizioni ed il contesto normativo che regola la procedura di redazione, adozione ed approvazione del PRP, che ora è Piano Regolatore di Sistema Portuale, divenuta opera molto più complessa ed articolata, con tempi di analisi e contestualizzazione ben più lunghi di quanto previsto per la redazione del PRP del solo porto di Monfalcone.

In particolare ai sensi dell'art. 5 della Legge 28 gennaio 1994 n°84, così come modificato dall'art. 1 del D.Lgs. 13 dicembre 2017 n°232, il Piano Regolatore di Sistema Portuale si compone di un Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (nel seguito DPSS) e dei PRP di ciascun porto. La redazione, adozione ed approvazione del PRP di ciascun porto è condizionata alla redazione, adozione ed approvazione del DPSS.

Nel caso del porto di Monfalcone non essendo stata ancora avviata la redazione del DPSS non è quindi possibile procedere con la redazione di un nuovo PRP.

Fermo restando che l'opera di coordinamento fra RFVG, Comuni e Province di Trieste e Monfalcone, ADSP del mar Adriatico Orientale, Capitanerie di Porto, Compagnie ed Operatori portuali e gli altri Portatori di interesse ai Porti dell'ADSP è de facto attiva e costante e che gli indirizzi di pianificazione e sviluppo del Porto di Monfalcone sono ampiamente condivisi e supportati dai suddetti attori, la suddetta riunione del Comitato consultivo ha sancito l'urgenza indifferibile dello strumento di "Variante Localizzata al PRP" del porto di Monfalcone come unico ed efficace strumento per attuare rapidamente un intervento decisivo, fondamentale ed indifferibile per lo sviluppo del porto di Monfalcone che scongiuri il rischio di stallo di una intera filiera economica ad esso legata, quale quello qui rappresentato.

Il presente "progetto" contiene quindi tutti gli elementi conoscitivi, progettuali e gli annessi studi specialistici per definire la Variante Localizzata al PRP del Porto di Monfalcone.

Con il progredire del tempo dall'ultimo seminale studio condotto dalla regione Friuli Venezia Giulia (RFVG) nel febbraio 2016 a cura della TLS Europe, si è resa necessaria un'attenta valutazione dell'intensa dinamica dell'economica e dei trasporti che ha caratterizzato l'ultimo quadriennio.

Lo studio suddetto analizzava lo storico dei dati fino al 2014, l'ultimo degli anni in cui erano disponibili i dati economici e dei traffici al tempo della sua redazione.

Entrati nel primo trimestre 2019, si è reso imperativo tenere in conto l'andamento degli ultimi anni, sia per confrontare le previsioni dello studio RFVG-TLS con l'effettivo andamento, ora divenuto storico, degli anni immediatamente successivi (2015-2016-2017) sia per correggere le conseguenti stime nel medio lungo periodo.

Il porto di Monfalcone ha confermato quelle che al tempo erano stime di crescita, nonostante le contingenze di mancata realizzazione dei necessari e urgenti interventi ("out performed the forecast" in lingua anglosassone).

Lo studio di aggiornamento dei traffici condotto nell'ambito della variante localizzata ha assunto quindi una valenza maggiore che di un semplice aggiornamento e pertanto ad esso è dedicato un intero studio e non un paragrafo della relazione "*P.1 descrizione scenario sviluppo e studio alternative*".

Il presente studio prende il nome di "*P.1.a – studio dei traffici*" e, "ripartendo" dall'anno 2009 post-crisi del 2008, delinea il quadro completo dell'intero periodo dei nove anni dal 2009 al 2017. Definisce alla fine consequenzialmente lo scenario di crescita del porto di Monfalcone.

2 INTRODUZIONE

Nelle pagine che seguono sono riportate le analisi condotte sull'andamento del traffico delle merci via mare dell'ultimo decennio e su quello atteso nei prossimi anni.

La portualità e la logistica sono divenuti settori rilevanti per le dinamiche evolutive dell'odierna economia globale: il settore del trasporto marittimo, legato alla crescita economica delle aree del mondo, dei cambiamenti strutturali e permanenti nella domanda di materie prime, risente delle crisi e trova energia nei momenti di sviluppo economico di un paese.

Le rotte transoceaniche cominciano a svolgere ormai un ruolo di primo piano, connettendo i luoghi della produzione a quelli del consumo in un complessivo riordino della suddivisione internazionale del lavoro a seguito dei processi di globalizzazione.

A partire dal 2009 la Cina è divenuta il paese con la maggiore quota del commercio a livello globale. Sono, infatti, soprattutto le economie dei Paesi come Cina e India a registrare i più robusti segni di espansione, soprattutto dopo la crisi, mentre la crescita delle economie avanzate, di quelle europee soprattutto, risulta meno incisiva.

Gli scali nordeuropei, grazie a reti ferroviarie e fluviali molto sviluppate, costituiscono comunque i porti di arrivo e partenza della maggior parte dei flussi commerciali con l'Oriente; le compagnie di Shipping, passando per i porti italiani, risparmierebbero 4/5 giorni di navigazione ma ne perderebbero molti di più per le operazioni di sdoganamento, movimentazione, imballaggio e consegna della merce con costi e incertezze superiori. Tutto ciò, quindi, pesa molto sull'andamento complessivo della movimentazione delle merci, soprattutto quelle in container, del sistema portuale italiano.

Confrontando i dati relativi alle merci in navigazione internazionale ed alle merci in navigazione di cabotaggio, risulta evidente il forte grado di internazionalizzazione delle attività del sistema portuale italiano.

Se da un lato, lo Shipping – come tutti i settori più esposti all'internazionalizzazione – ha risentito della crisi economica, dall'altro è riuscito ad agganciare la ripresa, appena questa ha trovato conferma nel ritorno dei traffici su quelle rotte tra Europa e Asia che il sistema portuale italiano, naturale porta di accesso dal Mediterraneo ai mercati del Nord Europa, è chiamato ad intercettare.

Tutti i dati raccolti hanno permesso, quindi, di delineare i trend dei traffici globali e di calarli poi nelle varie aree geografiche fino alla definizione di quella quota parte di mercato che interessa il porto Monfalcone.

Secondo degli scenari previsionali prudenziali delineati nel documento, negli anni a venire lo scalo vedrà consolidata la propria posizione nel mercato di riferimento rispetto alle categorie merceologiche attualmente gestite e vedrà nuove possibilità di traffico per quelle merci la cui domanda risulta in crescita e la cui gestione, da parte delle infrastrutture portuali esistenti, nazionali e non, risulta pressoché al limite.

Delineare l'andamento dei traffici, cioè confermare la gestione di alcune merci, in crescita, e l'acquisizione di nuovi mercati, ha permesso di definire il ruolo del Porto di Monfalcone all'interno del complesso sistema del trasporto via mare riferito, in questo caso, non solo al Nord Adriatico ma anche al sistema Mediterraneo col quale costituiscono un unico sistema complesso di mutue relazioni commerciali con il resto del mondo.

Una volta definito il traffico ed il ruolo del porto, è stato possibile verificare che la configurazione proposta, quindi il tombamento del dente lato mare e la realizzazione di una nuova cassa di colmata, fosse geometricamente e dimensionalmente rispondente alle necessità operative e attrattive del porto. La realizzazione delle colmate ha permesso anche di risolvere il problema della gestione del materiale di risulta del dragaggio, divenuto necessario per la fruibilità delle banchine e del porto in generale.

I dati delle merci trasportate via mare sono stati reperiti dalle fonti di seguito elencate:

- "United Nations Conference of Trade and Development" (UNCTAD) e "The World Bank" per quanto concerne i traffici marittimi internazionali;
- "Eurostat" relativamente ai traffici marittimi europei;
- "Assoporti – Associazione dei Porti Italiani" per quanto riguarda i traffici marittimi nazionali;
- "Fondo Monetario Internazionale" e "ISTAT" per quanto riguarda i valori di PIL.

3 LO SCENARIO GLOBALE DEI TRAFFICI E DEI SERVIZI DI TRASPORTO MARITTIMO DAL 2009 AD OGGI

Nel 2017 il trasporto marittimo è ancora protagonista degli scambi commerciali mondiali che, sulla base dei dati raccolti, hanno registrato un aumento, confermando le previsioni.

Infatti, i volumi degli scambi via mare nel 2017 sono *umentati del 4%* rispetto al 2016, raggiungendo la quota di *10,7 miliardi di tonnellate*, un tasso di crescita più elevato rispetto al +2,6% dell'anno precedente e al +1,8% del 2015. I volumi scambiati via mare nel triennio 2015-2017, hanno mostrato una crescita media annuale pari al 2,2% circa, di poco inferiore all'aumento medio annuale dell'2,3% registrato nel triennio precedente 2012-2014.

UNCTAD per il 2018 stima un aumento del volume di scambi pari al +3,0% mentre *l'incremento medio annuo previsto tra il 2018 e il 2023 sarà del 3,8%* e riguarderà tutti i segmenti del trasporto marittimo ed in particolare il traffico container e le rinfuse solide, forti della ripresa economica mondiale e del miglioramento globale del commercio.

I Paesi emergenti continuano a rappresentare la parte più significativa del trasporto marittimo, con particolare riferimento all'Asia che ha chiuso il 2017 con le percentuali maggiori sia dei volumi commerciali marittimi caricati (il 42% del commercio marittimo mondiale è originario dell'Asia), sia di quelli scaricati (il 61% del commercio marittimo mondiale è stato destinato all'Asia). Le altre regioni geografiche, classificate in ordine decrescente, sono l'Europa, l'America, l'Oceania e l'Africa.

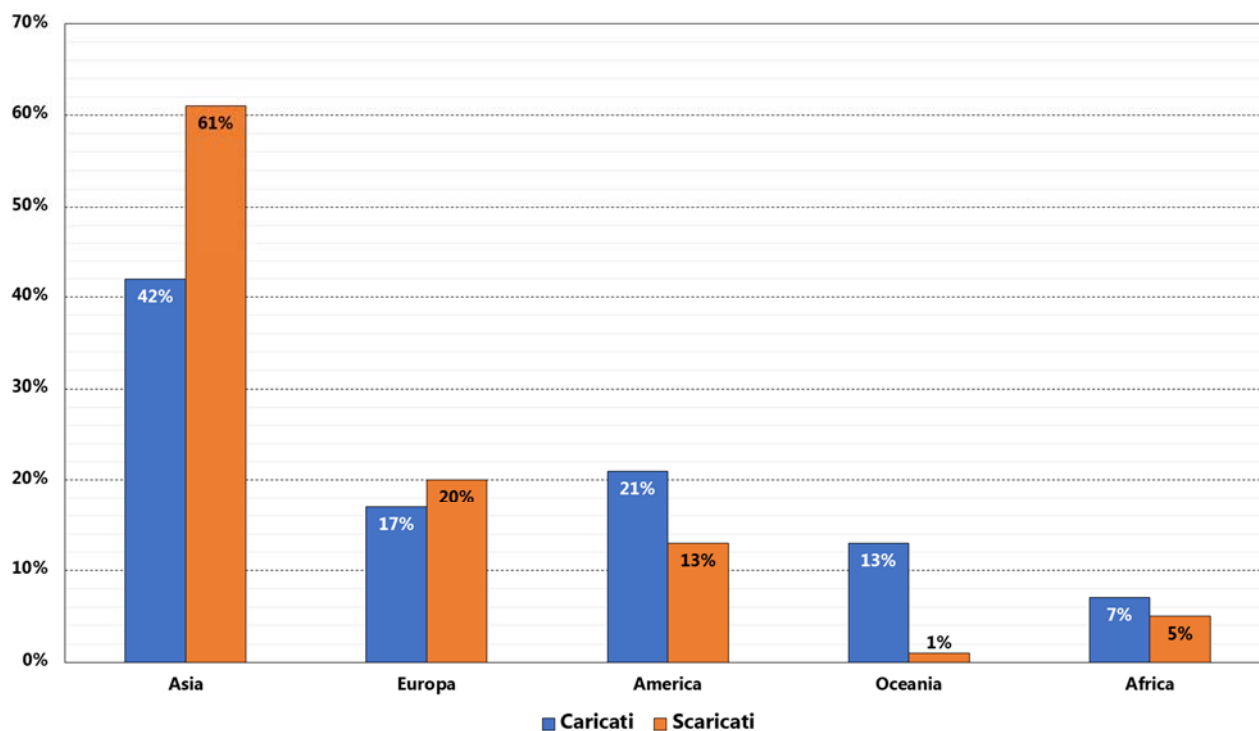


Figura 1: Commercio marittimo mondiale per Regione nel 2017 (espresso in percentuale del totale mondiale)

Sulla base dei dati riportati nella tabella che segue, l'Europa è stata, nel 2017, la seconda potenza mondiale in termini di importazioni con una quota del 20% rispetto al totale, mentre l'America nel 2017 ha rappresentato la seconda potenza mondiale in termini di esportazioni via mare (quota del 21%).

Tabella 1: Export/Import del 2017 delle diverse regioni geografiche

Regione Geografica	Esportazioni milioni di tonnellate (%)	Importazioni milioni di tonnellate (%)
Mondo	10.702,10 (100%)	10.666,00 (100%)
Asia	4.494,88 (42%)	6.506,26 (61%)
Europa	1.819,36 (17%)	2.133,20 (20%)
America	2.247,44 (21%)	1.386,50 (13%)
Oceania	1.391,27 (13%)	106,66 (1%)
Africa	749,15 (7%)	533,30 (5%)

I Paesi in via di sviluppo (America Latina, Africa ed Asia) continuano a rappresentare la maggior parte dei flussi commerciali marittimi globali, sia in termini di esportazioni (merci caricate) che di importazioni (merci scaricate). Infatti, nel 2017, questi Paesi hanno spedito via mare il 60% del commercio mondiale di merci e hanno scaricato il 63% del totale. La figura sottostante mostra l'andamento delle esportazioni e delle importazioni dei Paesi in via di sviluppo nell'ultimo ventennio.

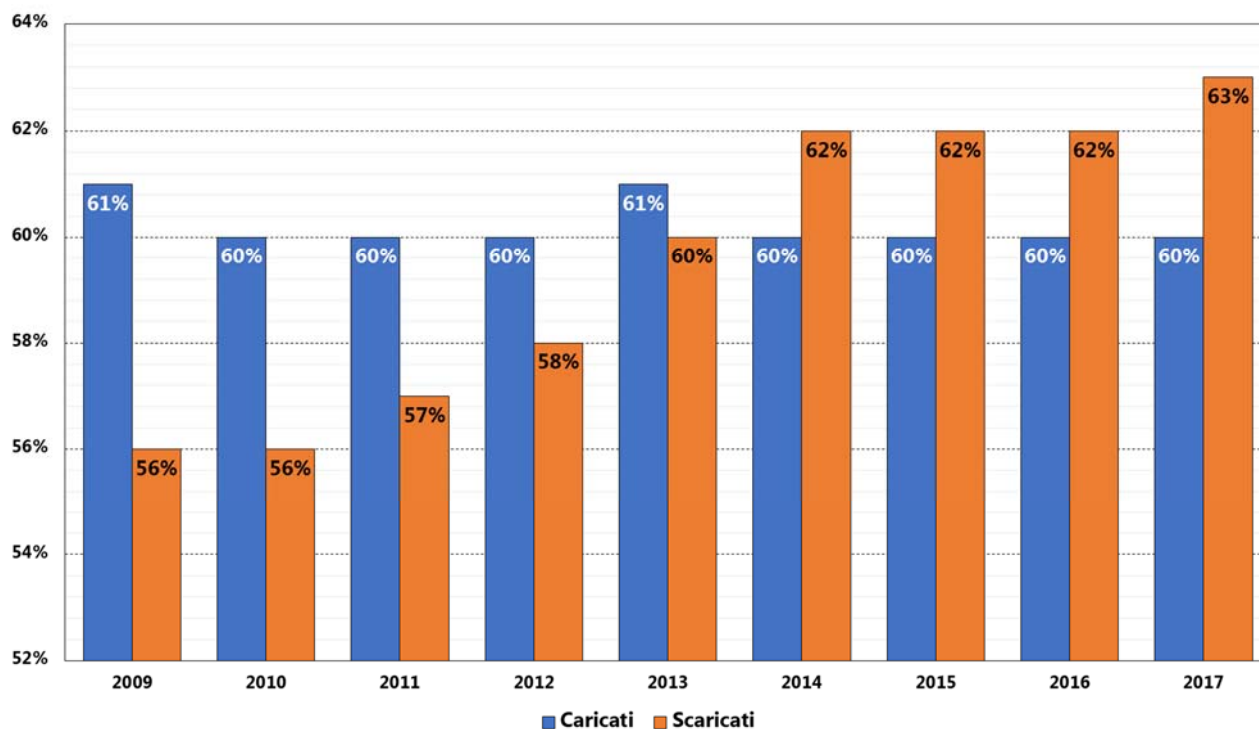


Figura 2: Percentuale di importazioni e di esportazioni dei Paesi in via di sviluppo dal 2009 al 2017

Inoltre, dall'analisi dei dati di *UNCTAD* è possibile osservare come i Paesi sviluppati (Stati Uniti, Paesi dell'Unione Europea e Giappone) abbiano registrato, negli ultimi anni, una crescita delle quote di esportazione e di importazione, comunque inferiore rispetto alla crescita registrata negli stessi anni dai Paesi in via di sviluppo. La tabella che segue mostra i valori in percentuale degli incrementi sia delle importazioni che delle esportazioni dai diversi Paesi nell'ultimo triennio (2015-2017).

Tabella 2: Incrementi percentuali rispetto all'anno precedente in termini di importazioni ed esportazioni

Esportazioni				Regione Geografica	Importazioni			
2015	2016	2017	Medio		2015	2016	2017	Medio
2,5	1,8	4,7	3,0	Mondo	2,5	1,8	4,7	3,0
2,3	1,1	3,5	2,3	Paesi Sviluppati	4,3	2,0	3,1	3,1
2,4	2,3	5,7	3,5	Paesi in via di Sviluppo	0,6	1,9	7,2	3,2
0,8	0,6	4,2	1,9	America del Nord	5,4	0,1	4,0	3,2
1,8	1,9	2,9	2,2	America Latina	-6,4	-6,8	4,0	-3,1
2,9	1,1	3,5	2,5	Europa	3,7	3,1	2,5	3,1
1,5	2,3	6,7	3,5	Asia	4,0	3,5	9,6	5,7
5,5	2,6	2,3	3,5	Africa, Asia dell'Est e altri Paesi Emergenti	-5,6	0,2	0,9	-1,5

Le tonnellate di merci trasportate sono costituite da materie prime secche spostate alla rinfusa, carico generale, breakbulk e container che rappresentano la quota maggiore (70,6%), seguite dai traffici in cisterna (petrolio greggio, prodotti petroliferi e gas), che detengono una quota del 29,4%.

Nello specifico, come risulta nella figura seguente, i volumi dei traffici marittimi globali del 2017 sono costituiti da:

- rinfuse secche (minerali di ferro, carbone e grano), che rappresenta la quota maggiore (30% del totale);
- petrolio greggio, prodotti petroliferi e gas, che detengono una quota del 29% del totale;
- merci in container, che rappresentano la quota del 17% del totale;
- altre merci secche che rappresentano la quota 24% del totale.

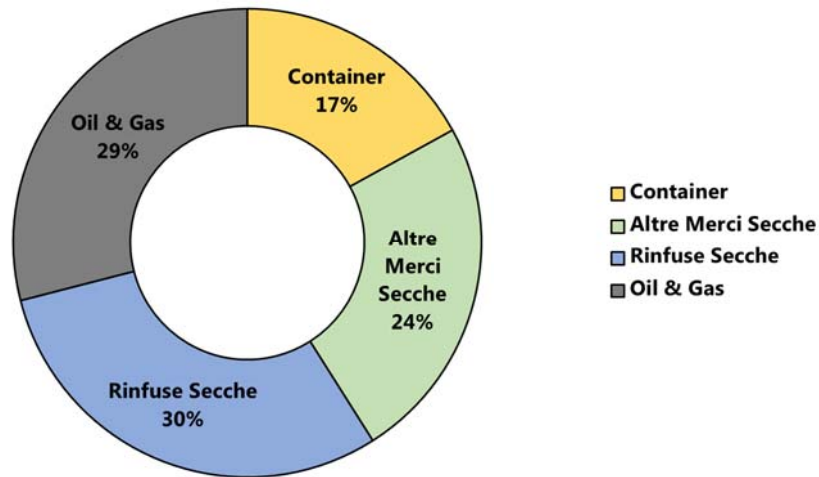


Figura 3: Volumi scambiati via mare nel 2017 per tipologia di merce

La figura che segue riporta l'andamento storico dei traffici marittimi dal 2009 al 2017 per le principali categorie di merci considerate.

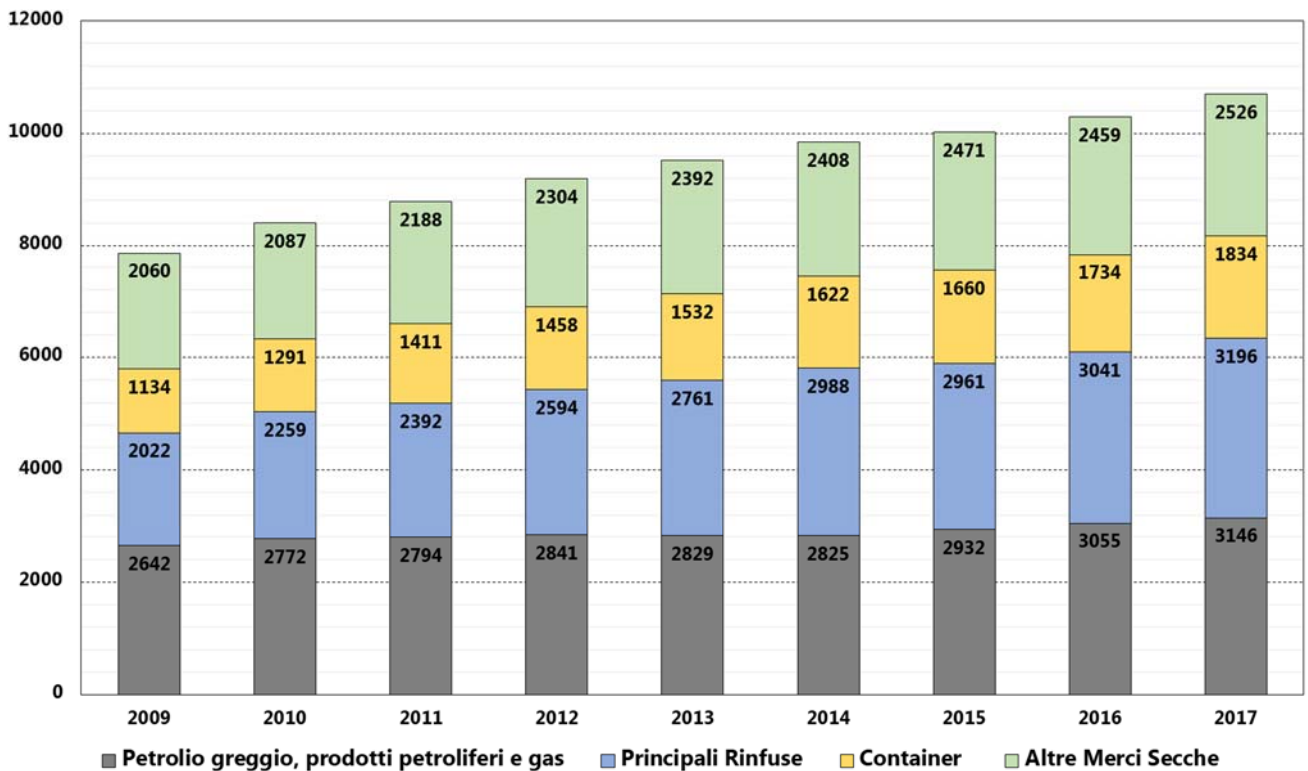


Figura 4: Andamento storico dei traffici marittimi 2009-2017 (quantità espresse in milioni di tonnellate)

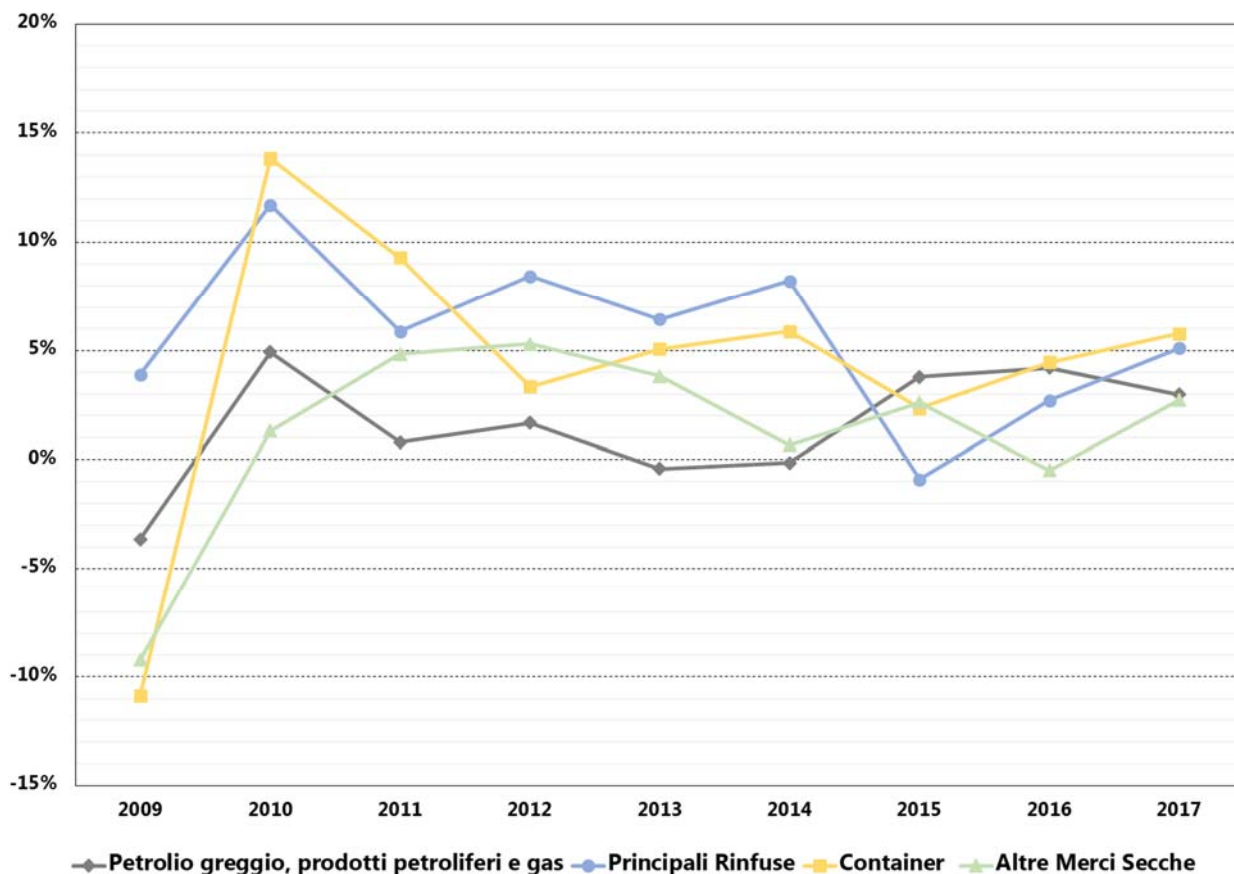


Figura 5: Tasso annuo di crescita dal 2009 al 2017

Tabella 3: Tasso annuo di crescita dal 2009 al 2017

Tipologia	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Petrolio Greggio, prodotti petroliferi e gas	-3,6%	4,9%	0,8%	1,7%	-0,4%	-0,1%	3,8%	4,2%	3,0%
Principali Rinfuse	3,9%	11,7%	5,9%	8,4%	6,4%	8,2%	-0,9%	2,7%	5,1%
Container	-10,8%	13,8%	9,3%	3,3%	5,1%	5,9%	2,3%	4,5%	5,8%
Altre Merchi Secche	-9,2%	1,3%	4,8%	5,3%	3,8%	0,7%	2,6%	-0,5%	2,7%

Come si evince dai grafici sopra, nel periodo 2009-2017 si sono registrati incrementi medi annui di traffici marittimi, soprattutto per quanto riguarda il traffico via mare di merci in container e di rinfuse solide, anche se ancora al di sotto della crescita media annuale delle singole categorie di merci scambiate via mare nel precedente quadriennio. Occorre però osservare che, nel 2015, il traffico

marittimo di rinfuse solide è diminuito di circa l'1% rispetto all'anno precedente mentre, nel 2017, il medesimo settore ha registrato una crescita di +5,1%.

L'indicatore CAGR (Compound Annual Growth Rate), tasso annuo di crescita composto nel periodo 2009-2017, ha evidenziato una crescita pari a circa il 2% per i traffici marittimi di petrolio greggio, prodotti petroliferi e gas, una crescita pari al 5,22% per i traffici relativi alle rinfuse solide, una crescita pari a circa il 5,5 % per i traffici di container ed una crescita pari a circa il 2,30% dei traffici relativi ad altre merci secche nel periodo di riferimento. Considerando i traffici marittimi nella loro globalità, si è registrata una crescita pari a circa il 3,50% all'interno del medesimo arco temporale.

La flotta mondiale è aumentata del 3,1% raggiungendo la quota di 93 mila navi pari a 1.860 miliardi di tonnellate di stazza lorda. L'incidenza maggiore è delle dry bulk carrier, seguita dalle oil tanker.

Nell'Unione Europea il 90% dei traffici con i paesi terzi ed il 42% di quelli interni avvengono via mare. L'Europa riveste nel settore del trasporto marittimo un'indiscussa leadership, più del 40% della flotta mondiale è Europea. Ogni anno più di 3,5 miliardi di tonnellate di carico attraversano i porti dell'Unione Europea.

Di seguito, si riporta una breve descrizione dell'andamento delle tipologie merceologiche di maggiore interesse, cioè del traffico di rinfuse solide e di container, a livello globale.

3.1 TRAFFICO MARITTIMO GLOBALE DI RINFUSE LIQUIDE

Nel grafico che segue si riportano i dati relativi ai volumi caricati e scaricati di petrolio greggio e di prodotti petroliferi e gas nel mondo nel periodo compreso tra il 2009 ed il 2017.

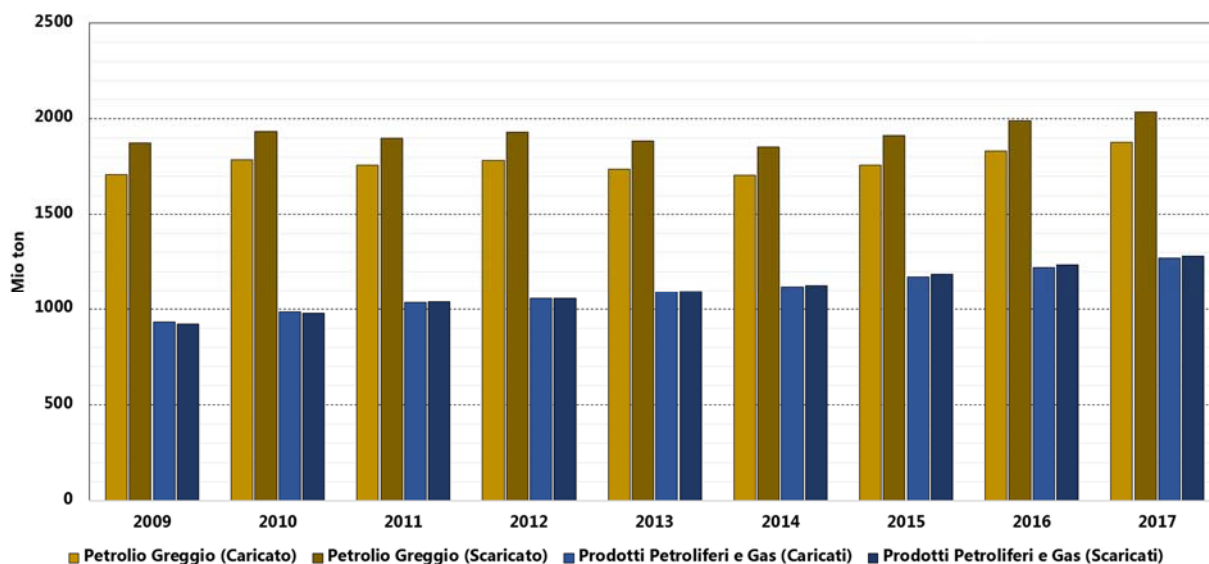


Figura 6: Andamento storico del traffico globale di rinfuse liquide (2009-2017)

Il grafico seguente mostra, nel medesimo periodo di riferimento, i volumi complessivi di rinfuse liquide movimentate nel mondo. Si nota come, dal 2014 al 2017 sia stata in atto una crescita costante dei volumi scambiati.

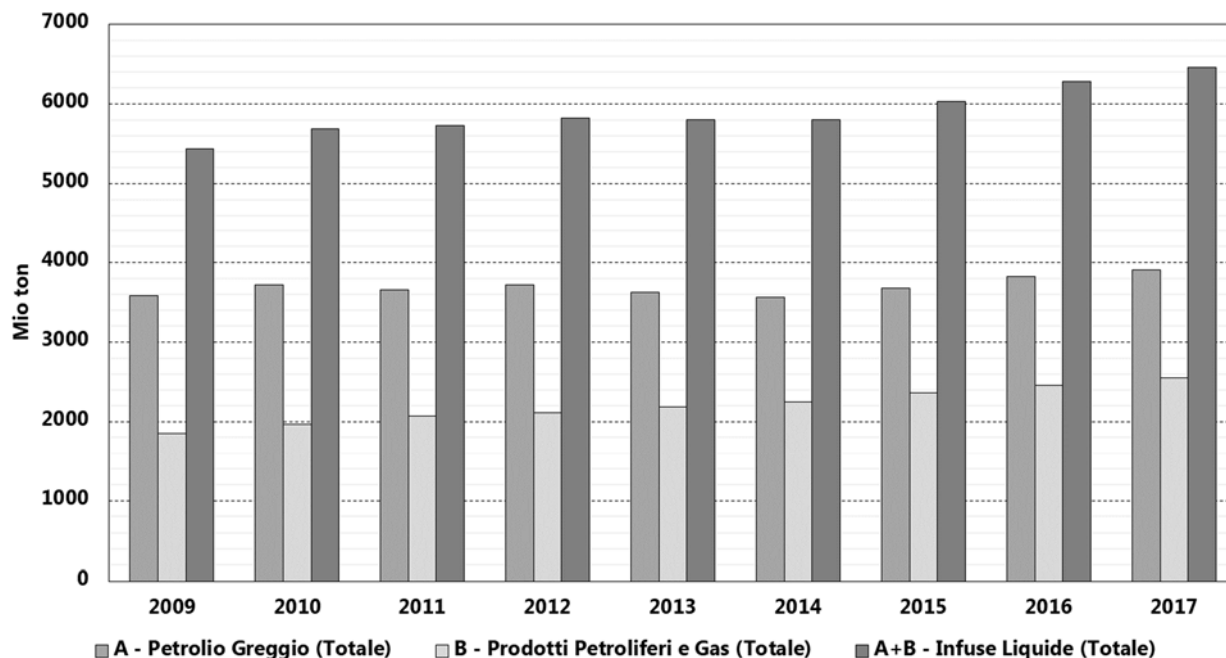


Figura 7: Andamento storico del traffico globale di rinfuse liquide (2009-2017)

Dall'analisi del grafico che segue è possibile desumere che, nel periodo compreso tra il 2009 ed il 2017, la movimentazione di prodotti petroliferi e gas ha conosciuto una crescita continua, seppur con diversi tassi di incremento dei volumi annuali.

Nel 2017, il tasso di crescita nel settore dei prodotti petroliferi e gas si è attestato ad un valore pari a +3,8%. Per ciò che concerne la movimentazione del petrolio greggio, nel 2013, dopo alternanze di periodi di crescita e decrescita dal 2009, i volumi di traffico hanno registrato una crescita continua fino al 2017, il cui picco si è avuto nel 2016 con un tasso pari a +4,1%. Il tasso di crescita dei volumi di petrolio greggio movimentati nel 2017 è pari a +2,3%.

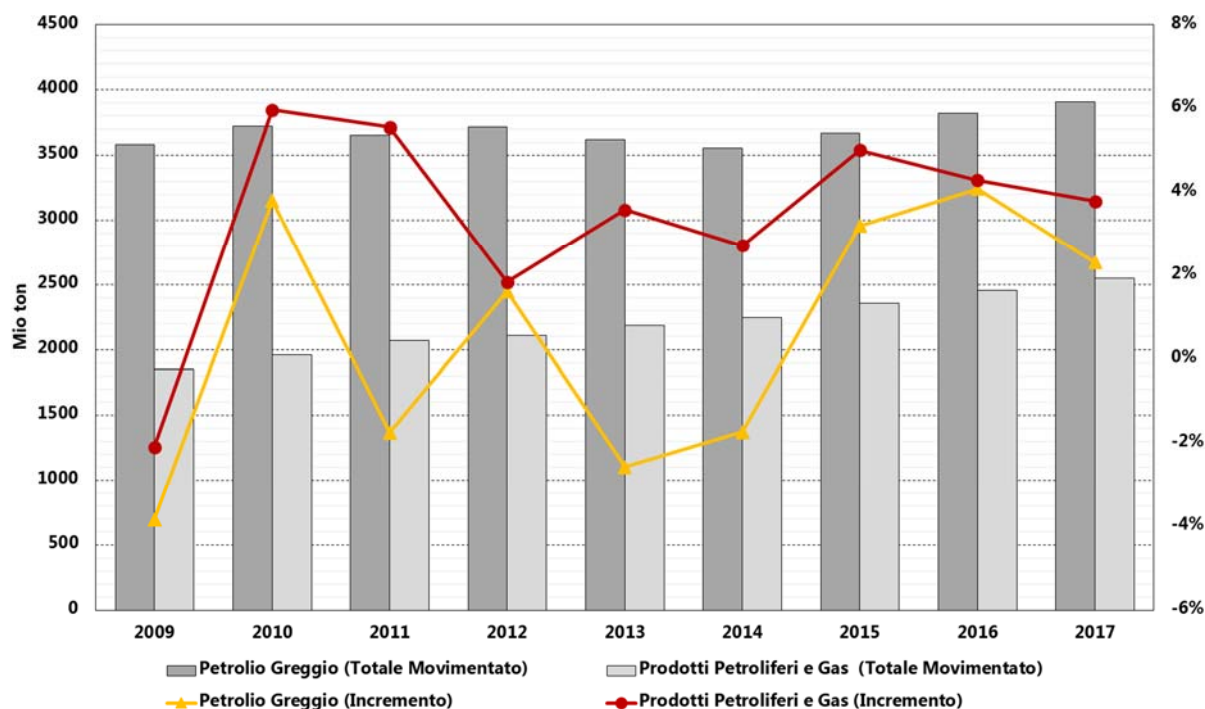


Figura 8: Andamento storico del traffico globale di rinfuse liquide (2009-2017)

3.2 TRAFFICO MARITTIMO GLOBALE DI RINFUSE SOLIDE

Le rinfuse solide rappresentano la tipologia merceologica più significativa del commercio marittimo internazionale.

Dopo una limitata crescita registrata nel 2016, il commercio globale di rinfuse solide è cresciuto di circa il 5% nel 2017, portando i volumi totali di rinfuse solide a **3 miliardi di tonnellate**.

Questa espansione è dovuta soprattutto ad un forte aumento delle importazioni di minerale di ferro verso la Cina e ad una crescita del commercio mondiale di carbone.

Una panoramica dei principali componenti delle rinfuse solide è presentata nella tabella seguente.

Tabella 4: Principali componenti delle rinfuse solide nel 2016 e nel 2017

Componente	2016	2017	CRESCITA 2017-2016
	milioni di tonnellate (% totale)	milioni di tonnellate (% totale)	
Rinfuse Secche	3.040,9 (100%)	3.196,3 (100%)	5,11%
Di cui:			
Minerali Ferrosi	1.418,1 (46,6%)	1.472,7 (46,1%)	3,85%
Carbone	1.141,9 (37,6%)	1.208,5 (37,8%)	5,83%
Grano	480,9 (15,8%)	515,1 (16,1%)	7,11%

Gli esportatori di rifiuti solidi sono geograficamente piuttosto diversificati. I Paesi principali sono Argentina, Australia, Brasile, Canada, Indonesia, Sud Africa e Stati Uniti. I nuovi fornitori provenienti dai paesi emergenti e che esportano più di una categoria merceologica sono Liberia, Perù e Sierra Leone. Per quanto riguarda le importazioni, invece, risulta una maggiore concentrazione della domanda proveniente soprattutto dalle regioni dei Paesi emergenti in via di sviluppo in Asia, in particolare Cina ed India, che registrano negli ultimi anni una crescita costante.

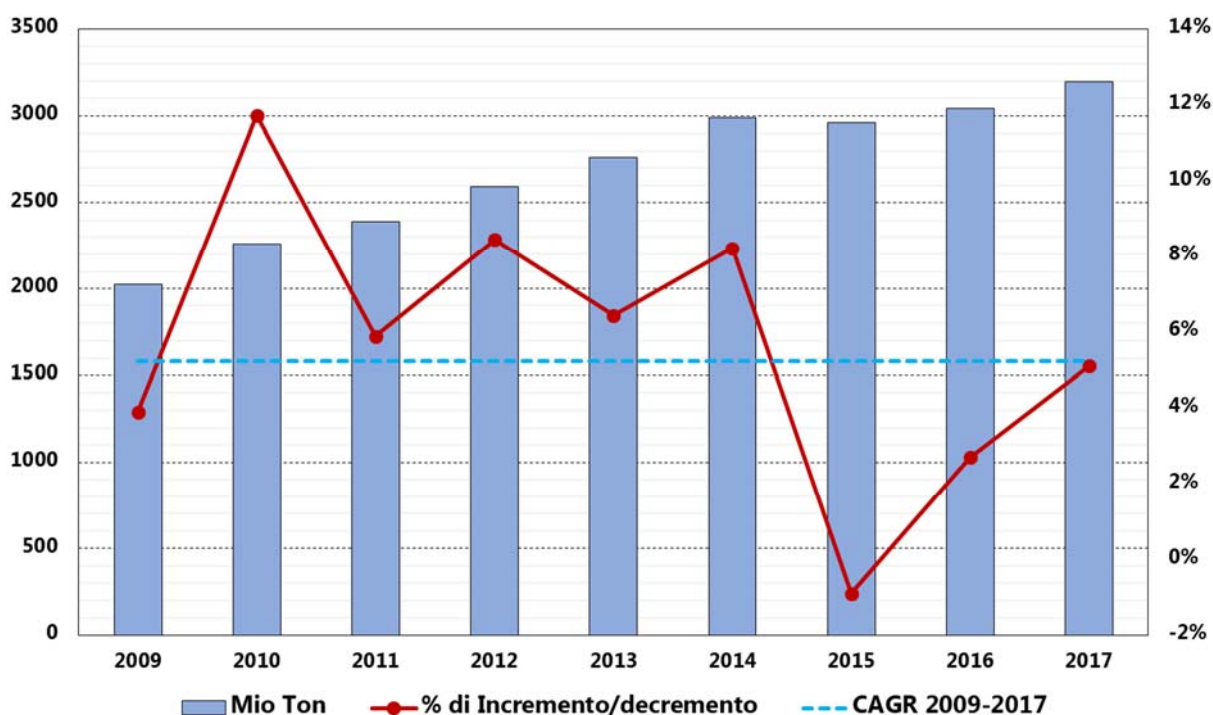


Figura 9: Andamento storico tasso di crescita del traffico globale di rifiuti solidi (2009-2017)

Dall'analisi del grafico sopra riportato è possibile desumere che, nel periodo compreso tra il 2009 ed il 2015, il settore abbia conosciuto una crescita continua, sebbene non caratterizzata da tassi di incremento del traffico costanti. Dopo quello del 2010, i due principali picchi di crescita sono stati registrati nel 2012 e nel 2014 (rispettivamente +8,4% e +8,2%). Nel 2015 è stata registrata una decrescita (con tasso di decremento pari a -0,9%) che è stata seguita da un incremento dei traffici proseguito fino al 2017, anno in cui il tasso di crescita registrato è stato pari al +5,1%.

3.3 TRAFFICO MARITTIMO GLOBALE DI CONTAINER

Dopo gli anni difficili del 2015 e del 2016, che hanno registrato degli incrementi modesti del commercio marittimo di merci in container, nel 2017 il traffico marittimo containerizzato mondiale ha superato i **700 milioni di TEU complessivi**, registrando una crescita di circa il 6% rispetto al 2016. Nella figura che segue è riportato l'andamento del traffico containerizzato dal 2009 al 2017 (a sinistra i milioni di tonnellate, a destra la percentuale di crescita/descrescita).

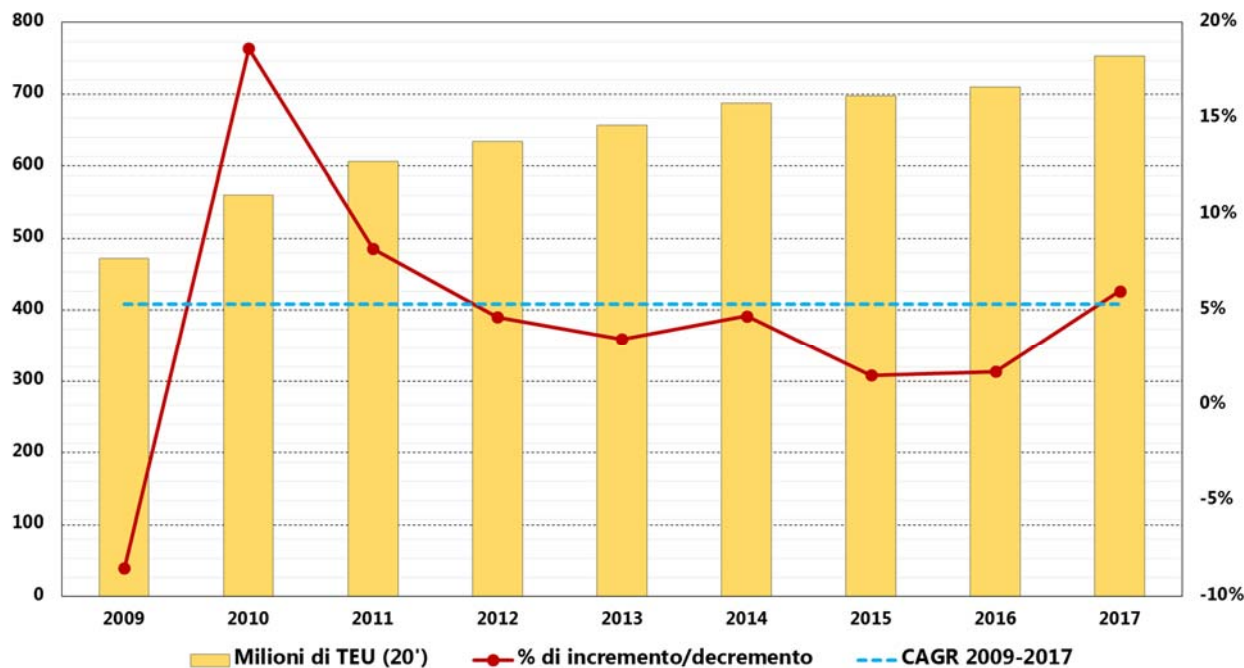


Figura 10: Andamento storico del traffico di container 2009-2017

Come si evince dal grafico sopra riportato, nel triennio 2015-2017 si è registrato un aumento medio annuo composto del 2,6% circa, di poco inferiore rispetto all'incremento medio annuo composto registrato nel precedente triennio 2012-2014 e pari a circa il 2,7%.

Le previsioni statistiche avanzate da *UNCTAD* lasciano intendere che tra il 2018 ed il 2023 l'incremento medio annuo del traffico marittimo di container crescerà, grazie soprattutto all'aumento del fabbisogno di consumo negli Stati Uniti, al miglioramento dei prezzi delle materie prime, alla forte domanda di importazioni dalla Cina ed alla rapida crescita del commercio intra-asiatico.

A conferma di ciò, la crescita degli scambi nel 2017 si è rafforzata sulle principali rotte commerciali est-ovest, segnatamente sulle rotte Asia-Europa, sulle rotte transpacifiche e sulle rotte transatlantiche. Infatti, i volumi sulle rotte transpacifiche (sia in direzione est che in direzione ovest) sono aumentati del 4,7%, mentre i volumi sulla rotta Asia orientale-Nord America (in direzione est e ovest) sono aumentati del 7,1%. Complessivamente, la rotta commerciale transpacificca è rimasta la più trafficata, con volumi totali che raggiungono 27,6 milioni di TEUs, seguiti da 24,8 milioni di TEUs sulla rotta Asia-Europa e 8,1 milioni di TEUs sulla rotta transatlantica.

La figura riportata di seguito rappresenta l'andamento storico dei flussi containerizzati dal 2009 al 2017, con una previsione anche per il 2018.

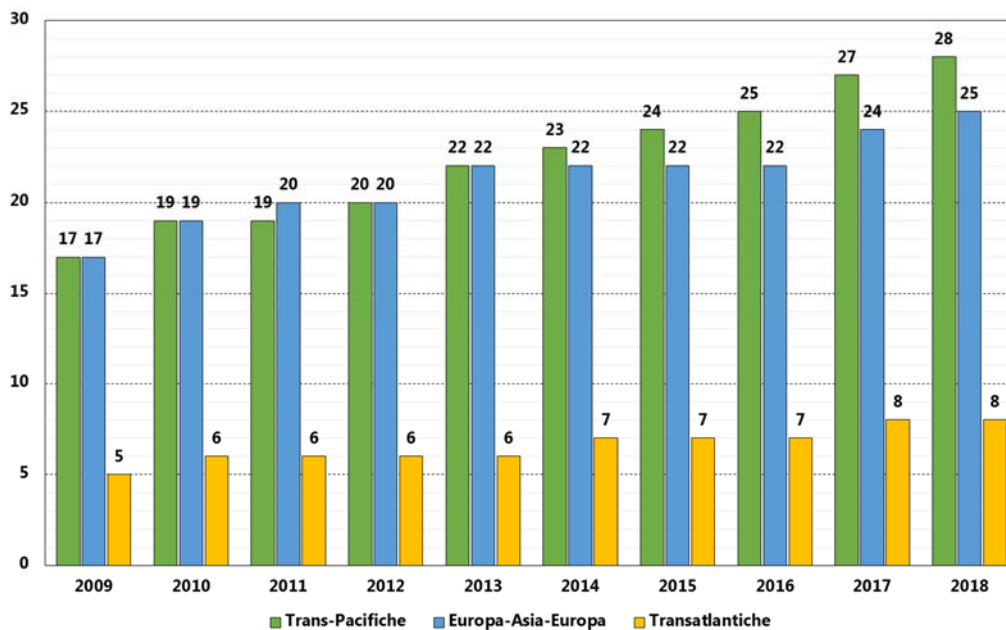
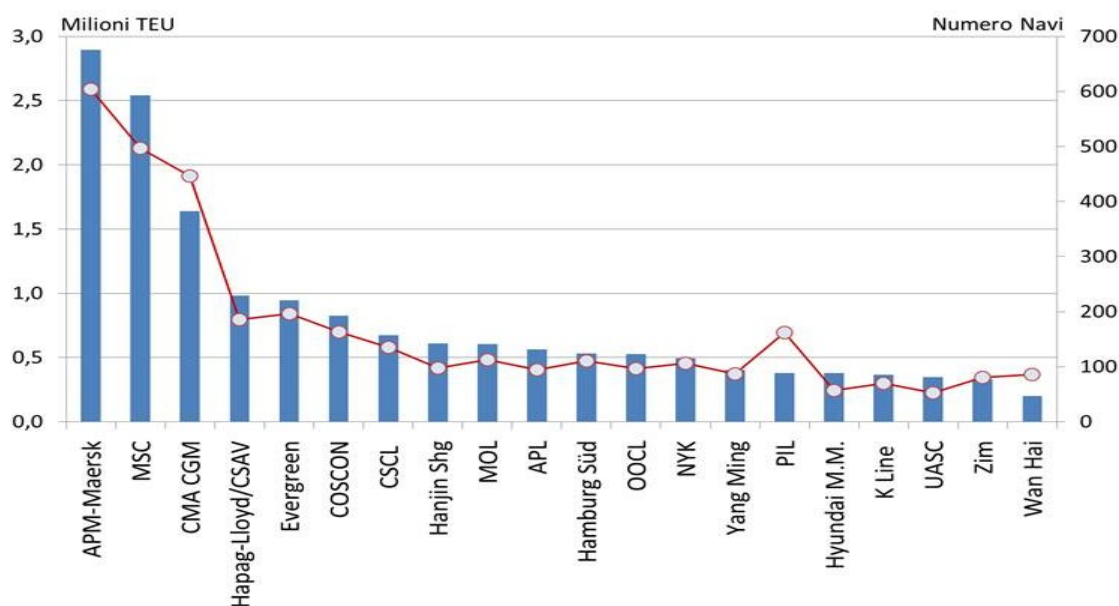


Figura 11: Andamento storico del traffico marittimo di container per rotte (espresso milioni di TEUs)

Il gigantismo navale è ormai un fenomeno conosciuto: la grande capacità delle navi (oggi fino a 20.000 TEUs) consente alle grandi compagnie di ridurre i costi del trasporto marittimo lungo le rotte intercontinentali. La figura che segue riporta la capacità in milioni di TEUs dei principali operatori del trasporto container mondiale e indica anche la flotta (espressa in numero di navi) di proprietà e a noleggio operate dal 2015 al 2017.

Figura 12: Capacità in milioni di TEUs dei principali operatori di trasporto container



Rank, Compagnia		Fine 2015		Fine 2016		Maggio 2017			
		N. navi	Capacità	N. navi	Capacità	N. navi	Capacità	Market Share (%)	Dimensione Media delle Navi
1	Maersk	629	3.103.266	655	3.323.064	621	3.201.871	16.0	5.156
2	Mediterranean Shipping Company	487	2.734.409	458	2.802.830	469	2.935.464	14.6	6.259
3	CMA-CGM	553	2.449.350	460	2.227.600	441	2.220.474	11.1	5.035
4	China Ocean Shipping (Group) Company	285	1.616.462	254	1.508.207	277	1.603.341	8.0	5.788
5	Hapag-Lloyd	187	999.950	171	987.892	180	1.038.483	5.2	5.769
6	Evergreen	197	955.108	188	990.792	186	995.147	5.0	5.350
7	Orient Overseas Container Line	111	583.969	101	594.550	107	666.558	3.3	6.230
8	Hamburg-Süd	138	670.029	127	638.906	116	594.008	3.0	5.121
9	Yang Ming	101	543.772	101	584.839	100	588.389	2.9	5.884
10	United Arab Shipping Company	51	452.510	59	565.433	56	546.220	2.7	9.754
11	Nippon Yusen Kaisha	101	493.443	95	498.076	97	538.754	2.7	5.554
12	Mitsui Osaka Shosen Kaisha Lines	99	549.987	78	467.389	82	515.880	2.6	6.291
13	Hundai Merchant Marine	56	384.403	67	455.841	69	458.247	2.3	6.641
14	Kawasaki Kisen Kaisha Limited – K Line	71	397.557	63	351.890	64	363.019	1.8	5.672
15	Pacific International Lines	134	336.327	132	360.939	132	361.752	1.8	2.741

Tabella 5: Dati relativi ai principali operatori di trasporto container tra il 2015 al 2017

Fonte: Dati Alphaliner, rielaborazione dati e rappresentazione grafica TLS Europe

I fattori sui quali si gioca la competitività tra le compagnie è il costo e la qualità del servizio dall'origine alla destinazione finale. Le grandi compagnie si stanno attrezzando per fornire servizi integrati di trasporto e logistica dall'origine alla destinazione finale. In questa prospettiva intervengono direttamente anche nella gestione dei grandi terminal container, in modo esclusivo o attraverso alleanze con altri operatori del trasporto o della gestione dei terminal.

3.4 TRASPORTO DI PASSEGGERI NEL MONDO

Nella tabella che segue si riportano i dati relativi ai traffici crocieristici nel mondo dal 2009 al 2017. Nell'ultimo anno, nel mondo sono stati movimentati più di 26 milioni di passeggeri.

Rank	Paese	Milioni di Passeggeri
1	United States	11,90
2	China	2,40
3	Germany	2,19
4	United Kingdom	1,93
5	Australia	1,34
6	Canada	0,92
7	Italy	0,77
8	Spain	0,51
9	France	0,50
10	Brazil	0,45

Tabella 6: Top 10 Paesi per passeggeri movimentati (2017)

Il grafico che segue mostra come il traffico crocieristico globale espresso in milioni di passeggeri movimentati.

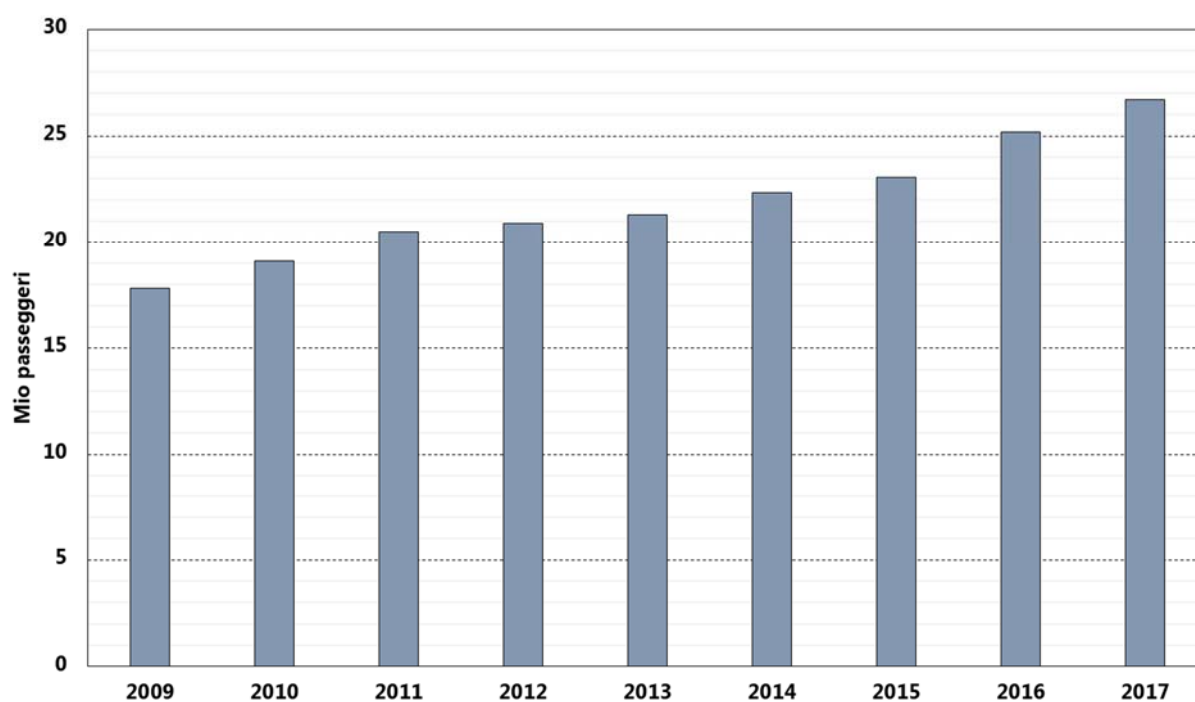


Figura 13: Andamento del numero di passeggeri movimentati nell'ambito dei traffici crocieristici nel mondo (2009-2017)

Dal 2010 il traffico di passeggeri sulle rotte crocieristiche è in continua crescita. Tale crescita ha registrato il suo minimo a cavallo tra il 2012 ed il 2013 (tasso di incremento circa 1,9-2%) ed il suo massimo nel 2016, anno in cui il tasso di incremento è stato pari al 9,3%.

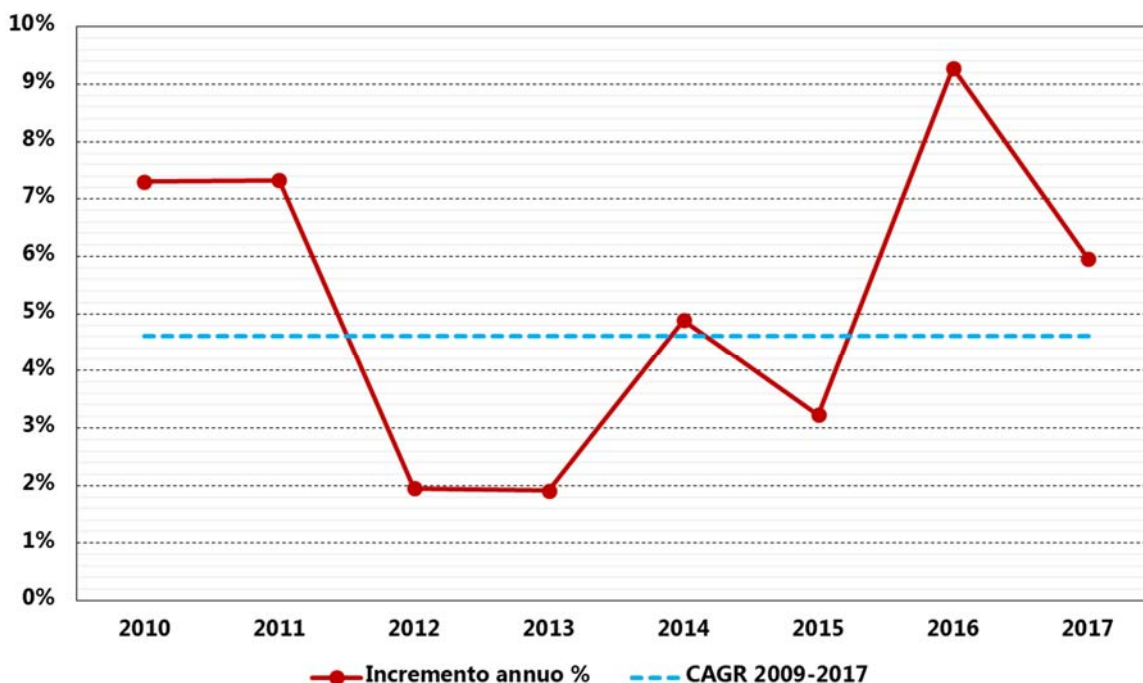


Figura 14: Tasso di incremento del numero di passeggeri movimentati nell'ambito dei traffici crocieristici nel mondo (2010-2017)

3.5 TRASPORTO DI AUTO NUOVE CON NAVI CAR-CARRIERS

Affinché si possa avere un quadro generale delle possibili prospettive future del porto di Monfalcone, risulta di grande importanza analizzare lo stato attuale dei traffici preponderanti. Viene dunque analizzata la situazione del trasporto delle auto ed altri veicoli sia per i collegamenti intercontinentali, che intra-Europei, che tra l'Europa e le aree adiacenti, in quanto questo settore risulta essere uno dei più importanti e fra quelli in via di sviluppo nel porto in questione.

Citando quanto pubblicato da ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), "l'andamento dell'industria autoveicolistica, a fine 2016, ha conseguito risultati positivi; la domanda mondiale di autoveicoli (Vetture + VCL + autocarri + autobus) ha riguardato complessivamente 94,1 milioni di unità, con una crescita del 4,8% rispetto al 2015 e del 14,6% sul 2012. La crescita del mercato degli autoveicoli nel 2016 è stata sostenuta in particolare dalle vendite in: UE28/Efta (+7%), Messico (+19%) e Cina (+14%)".

Il rapporto ANFIA rimarca che "la domanda di autoveicoli in UE-EFTA, dopo anni di segni negativi, è in crescita dal 2014, mentre nel resto dell'Europa risulta ancora debole: -2,5% in Russia e -0,3% in Turchia; in recupero nel resto dell'Europa Orientale (+19%). Nei paesi del Centro Sud America, il mercato dopo la contrazione del 19% nel 2015, dovuta soprattutto al Brasile (-27%), nel 2016 registra un ulteriore calo (-10%). La domanda di autoveicoli nell'area Asia/Pacifico sale dell'8% e registra andamenti differenti a seconda dei mercati: Iran, Cina (il 30% della domanda globale) e India hanno risultati positivi, mentre

Giappone e Corea del Sud risultano in leggero calo. L'intera area equivale al 50% della domanda globale, un'area che ospita il 60% della popolazione mondiale, oltre 4,4 miliardi di abitanti su 7,3 miliardi, con tassi di crescita economica del 6,7% per Cina e del 6,8% India (dati FMI, aprile 2017)".

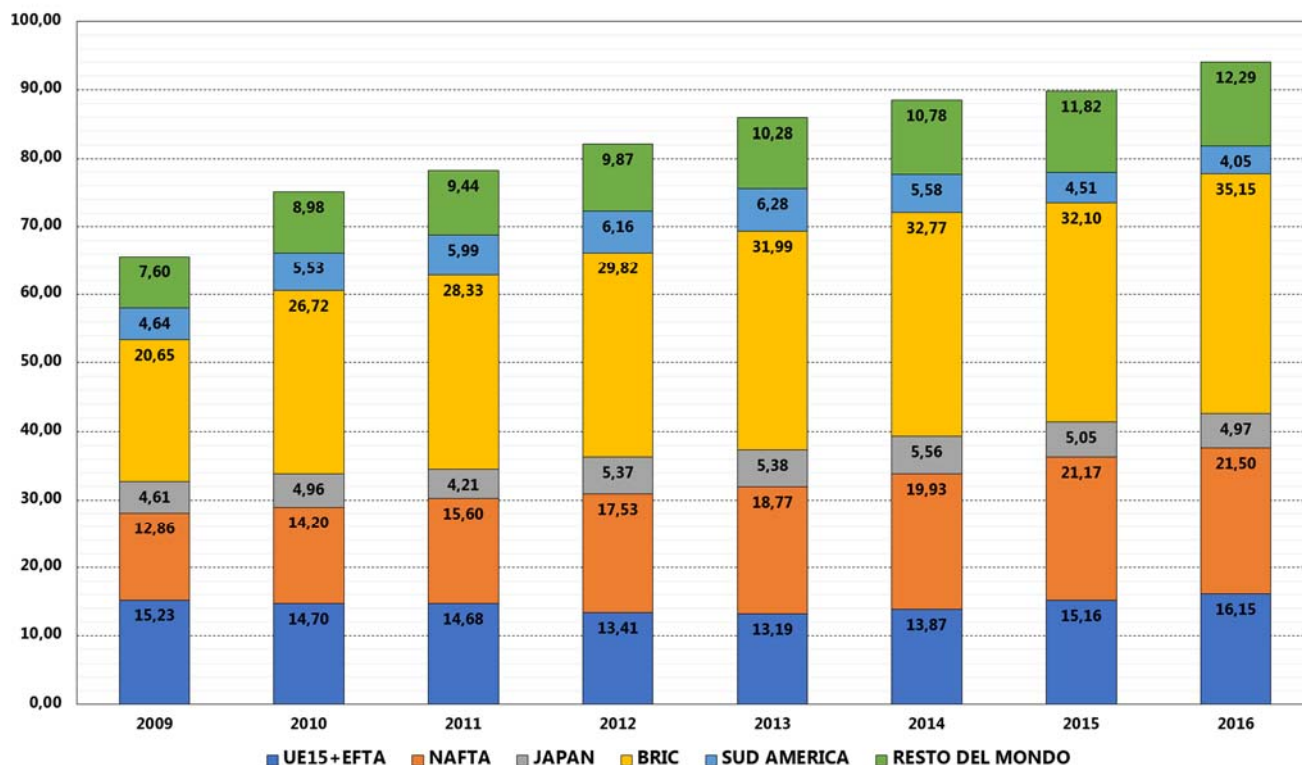


Figura 15: Vendite mondiali di autoveicoli nel periodo 2009-2016 (volumi espressi in milioni di unità)

Per ciò che concerne l'anno 2017, l'OICA (International Organization of Motor Vehicle Manufacturers) ha registrato vendite di autoveicoli in scala globale per un totale di 97 milioni di unità: 26 milioni delle unità vendute sono automobili mentre le restanti vendite per 71 milioni di unità riguardano i veicoli commerciali.

Circa la produzione mondiale di autoveicoli, il rapporto ANFIA riporta quanto segue:

"La produzione mondiale di autoveicoli, sostenuta dall'andamento positivo della domanda, nel 2016 ha totalizzato oltre 95 mln di unità, pari ad una crescita del 4,7% sul 2015, la crescita più ampia dal 2012, determinata soprattutto dal buon andamento della produzione in Cina, +14,5%. Nel 2016 l'incremento produttivo mondiale è stato di oltre 4,2 milioni di autoveicoli, di questi 3,5 sono stati prodotti in Cina. Nel 2016, rispetto all'anno precedente, tutte le macro-aree di produzione risultano in crescita, con la sola eccezione del Sud America (-10%)".

Per quanto riguarda il 2016, ANFIA riporta che "il 54% degli autoveicoli è prodotto in Asia-Oceania, il 23% in Europa (20% in UE) e il 19% nell'area Nafta, il 4% nel Resto del Mondo. La Cina è il primo paese produttore del mondo (con il 30% della produzione mondiale), seguita da Stati Uniti (13%), Giappone (10%), Germania (6,5%), India, Sud Corea, Messico, Spagna, Canada, Brasile, Francia, e Thailandia. I paesi BRIC con 36 milioni di autoveicoli (+11% sul 2015) rappresentano il 37,8% della produzione mondiale,

grazie ancora alla crescita dei volumi produttivi in Cina (+14,5%) e in India (+8%), mentre Russia e Brasile registrano cali rispettivamente 5,4% e del 11%, comunque dimezzati rispetto ai cali conseguiti nel 2015”.

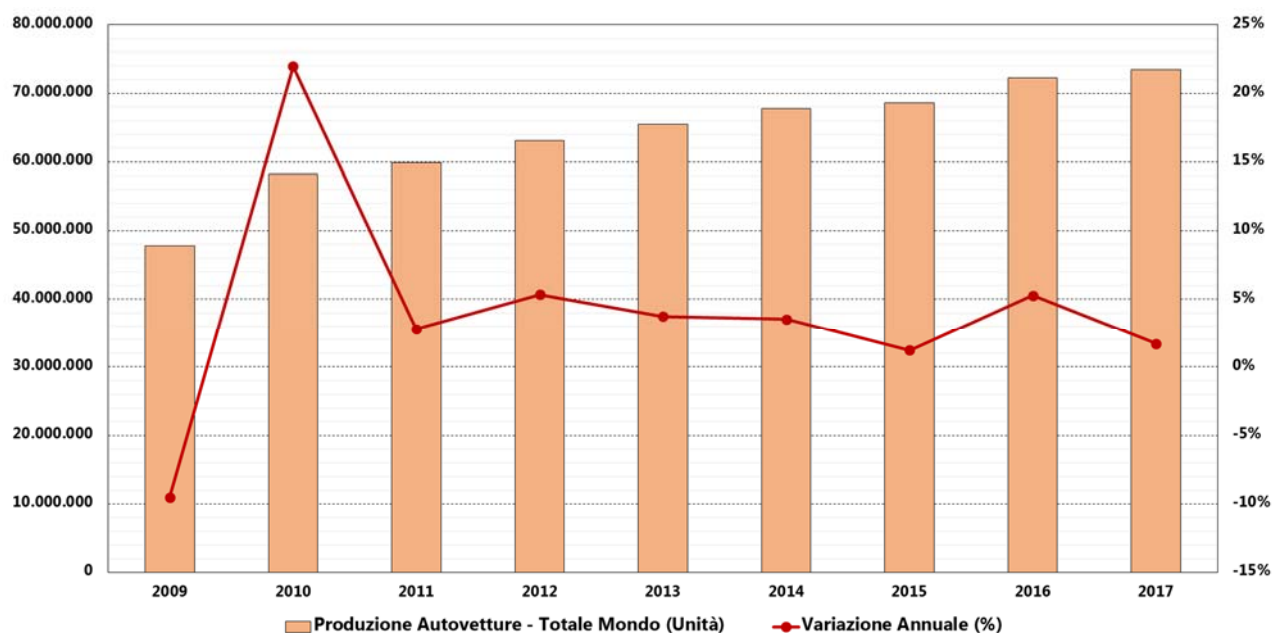


Figura 16: Produzione mondiale di autovetture nel periodo 2009-2017

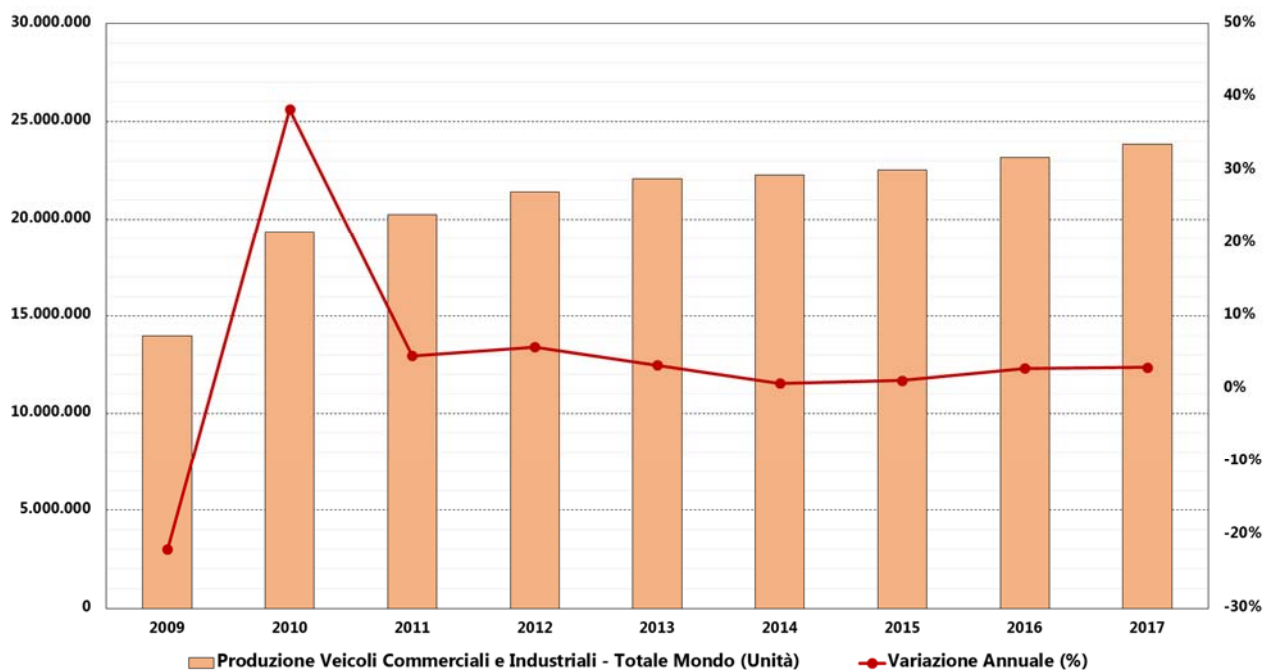


Figura 17: Produzione mondiale di veicoli commerciali e industriali nel periodo 2009-2016

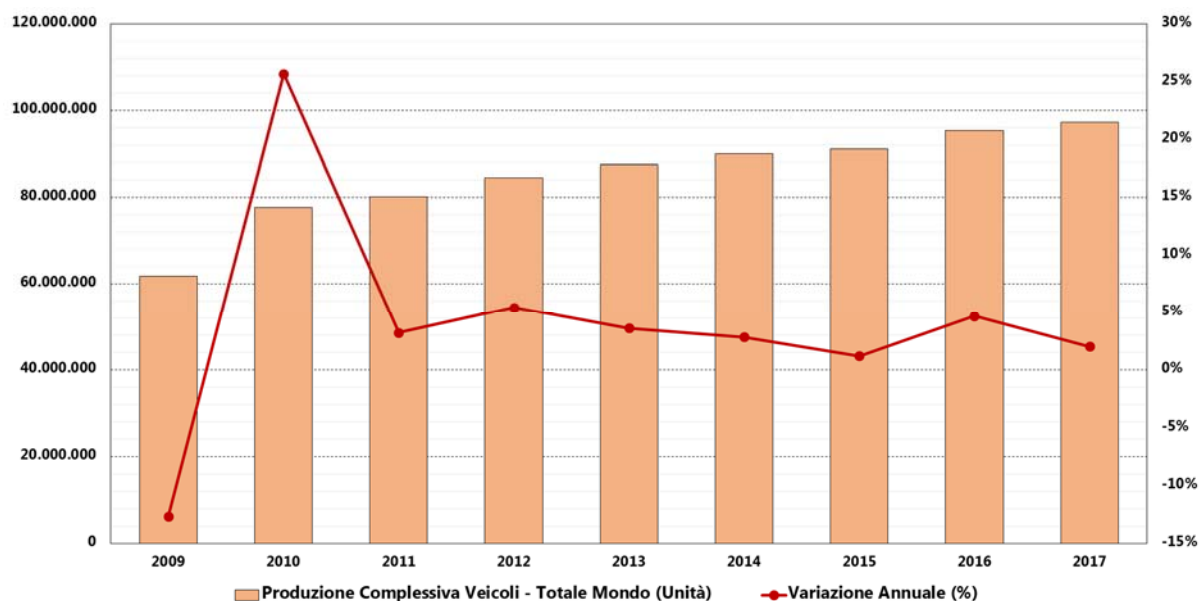


Figura 18: Produzione mondiale complessiva di autoveicoli nel periodo 2009-2016

Il primo Paese al mondo per produzione di veicoli è la Cina, la quale nel 2017 ne ha prodotti circa 29 milioni. Seguono Europa e Stati Uniti, produttori rispettivamente di circa 22 e 11 milioni di veicoli. In Europa, il principale produttore è la Germania, con 5,6 milioni di veicoli prodotti nel 2017. Nello stesso anno, l'Italia ne ha prodotti circa 750.000.

Rank	Paese	Auto Unità	Veicoli commerciali Unità	Totale Unità
1	Cina	24.806.687	4.208.747	29.015.434
2	USA	3.033.216	8.156.769	11.189.985
3	Giappone	8.347.836	1.345.910	9.693.746
4	Germania	5.645.581	0	5.645.581
5	India	3.952.550	830.346	4.782.896
6	Sud Corea	3.735.399	379.514	4.114.913
7	Messico	1.900.029	2.168.386	4.068.415
8	Spagna	2.291.492	556.843	2.848.335
9	Brasile	2.269.468	430.204	2.699.672
10	Francia	1.748.000	479.000	2.227.000

Tabella 7: Produzione di veicoli nei principali Paesi mondiali (2017)

Nella produzione di autoveicoli la prima azienda a livello mondiale è la Volkswagen con 10,4 milioni di veicoli prodotti nel 2017, seguita da Toyota e Renault-Nissan. L'Azienda italo-americana FIAT/Chrysler è all'8° posto con una produzione di circa 4,8 milioni di veicoli. La figura che segue riporta l'elenco dei primi 10 Paesi nella produzione di auto e dei rispettivi Brand.

Rank	Paese	Unità prodotte
1	Toyota	10.466.051
2	Volkswagen	10.382.334
3	Hyundai	7.218.391
4	G.M.	6.856.880
5	Ford	6.386.818
6	Nissan	5.769.277
7	Honda	5.236.842
8	FIAT/Chrysler (FCA)	4.600.847
9	Renault	4.153.589
10	PSA	3.649.742

Tabella 8: Classifica dei produttori relativa al 2017

Oltre la produzione, negli anni tra il 2014 e il 2017 anche le importazioni e le esportazioni di veicoli in Europa e nel mondo hanno registrato una costante crescita. I protagonisti del mercato globale sono aziende con stabilimenti dislocati in vari continenti.

Accade spesso che il mercato di distribuzione sia lontano dalle aree di produzione; questo richiede servizi con grande capacità di trasporto a prezzi competitivi anche per il trasporto intercontinentale.

L'Unione Europea è al primo posto nelle esportazioni con circa il 55% del mercato. In particolare, al primo posto nel panorama mondiale per le esportazioni di auto si posiziona la Germania, seguita da Giappone e Stati Uniti.

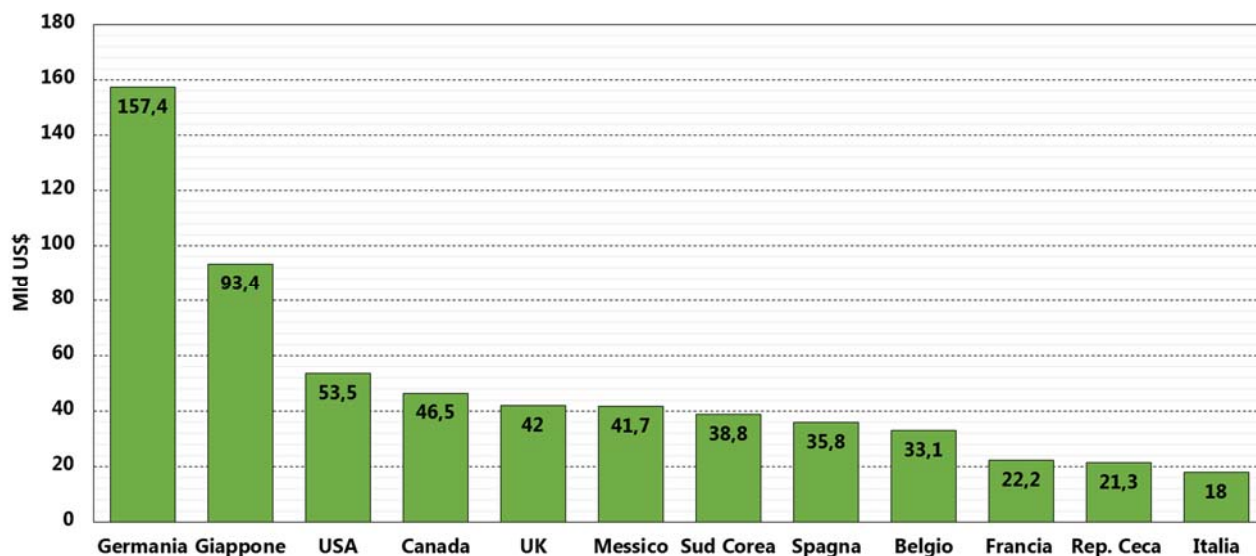


Figura 19: Top Paesi esportatori di autovetture (2017)

Come rilevabile dalla figura che segue, nelle importazioni, gli Stati Uniti sono leader del mercato mondiale con il 35% sul totale. Il numero dei Paesi importatori di veicoli è maggiore di quello degli esportatori, con molti altri che detengono piccole quote di mercato.

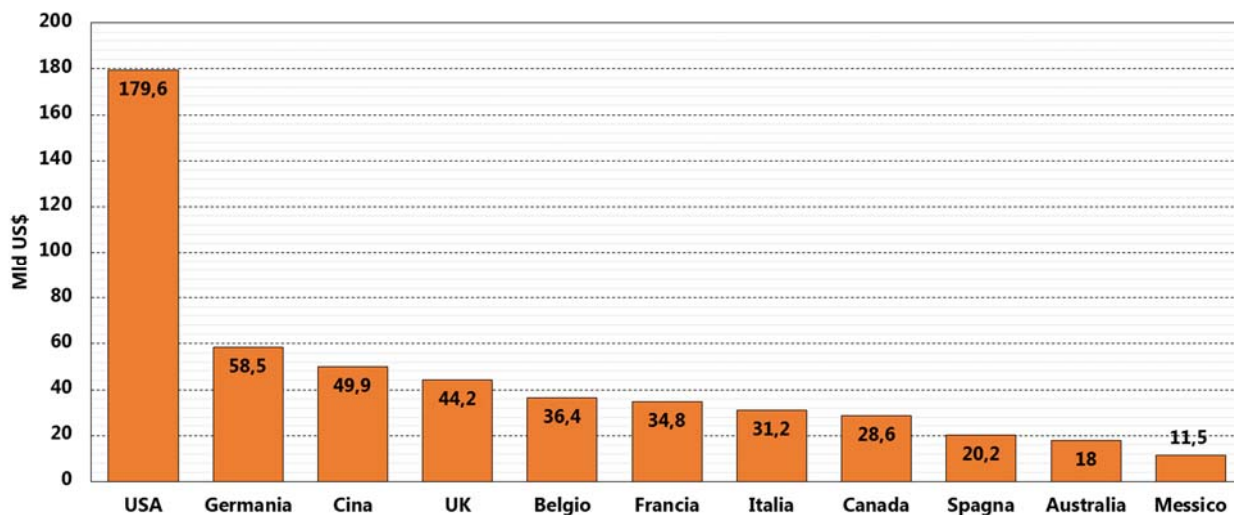


Figura 20: Top Paesi importatori di autovetture (2017)

Le esportazioni UE di veicoli interessano tutti i continenti: in particolare, le destinazioni caratterizzate dal maggiore volume di traffici sono il Nord America e l'Asia.

I porti del Nord Europa detengono la quota maggiore dei traffici di autoveicoli da e per l'UE, circa il 73%. Gli ultimi anni sono stati segnati da un'ingente crescita che ha interessato soprattutto i porti principali. Nel 2017 il porto belga di Zeebrugge, il più grande porto per la movimentazione di veicoli in

Europa, ha stabilito un nuovo record con circa 2,7 milioni di unità gestite. Subito dopo si posiziona il porto di Brema con 2 milioni di veicoli movimentati. Anche i porti del meridione però hanno mostrato una notevole forza con incrementi fino al 25% tra i porti di Barcellona, di Valencia e di Koper.

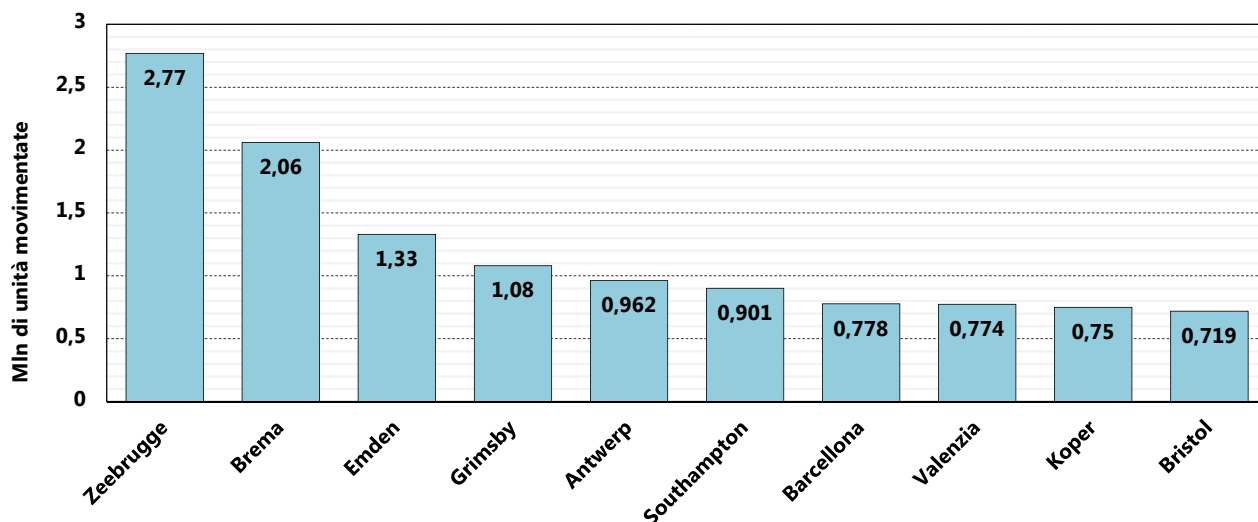


Figura 21: Movimentazione di veicoli leggeri nei principali porti europei (2017)

Il traffico di veicoli in entrata-uscita dall'Europa via mare è molto sbilanciato a favore dei porti del Nord, che possono garantire un'offerta più qualificata (terminal, aree ed efficienza dei servizi, tariffe) per questo tipo di traffici.

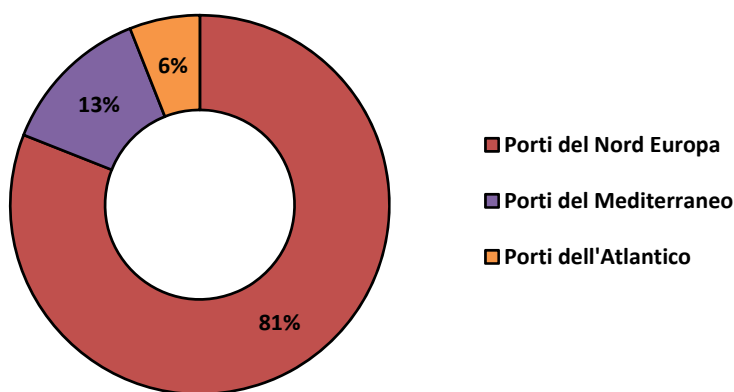


Figura 22: Movimentazione di veicoli leggeri nei principali porti europei

A livello nazionale, la movimentazione delle auto nuove nei porti italiani è in crescita. Il porto di Livorno è al primo posto per movimentazione di veicoli, in crescita rispetto al 2016 del 17%, con la movimentazione di più di 400 mila unità.

3.6 PREVISIONE DEL COMMERCIO MARITTIMO MONDIALE TRA IL 2018 ED IL 2040

Il commercio marittimo globale sta conseguendo risultati positivi, aiutato dalla ripresa dell'economia mondiale. Le previsioni per il breve e medio termine sono complessivamente positive; si prevede, infatti, che il PIL mondiale crescerà di oltre il 3% nel periodo 2018-2023 (Fonte: *Fondo Monetario Internazionale, 2018*) e il volume degli scambi di merci aumenterà del 4,4 % nel 2018 e del 4% nel 2019 (Fonte: *Organizzazione mondiale del commercio, 2018*).

Secondo le previsioni dell'*UNCTAD*, il commercio marittimo mondiale si espanderà tra il 2018 ed il 2023 con una crescita media annua pari al 3,8%, sulla base dei dati statistici elaborati e degli ultimi dati sulla crescita del PIL, previsti dal Fondo Monetario Internazionale per lo stesso periodo. Si prevede che il traffico marittimo di rinfuse solide registrerà un tasso di crescita annuale del 4,9% tra il 2018 e il 2023, mentre le spedizioni marittime containerizzate aumenteranno del 6%, supportate da tendenze economiche positive, dall'aumento delle importazioni verso la Cina e da un costante aumento del traffico marittimo lungo le rotte commerciali non principali.

Nel complesso, queste previsioni sono coerenti e paragonabili a quelle formulate nel passato, che indicavano, per il periodo 2005-2017, l'aumento del commercio marittimo con un tasso di crescita medio annuo del 3,5%, soprattutto per ciò che riguarda il traffico di rinfuse solide e di merci in container. Questi valori previsti, infatti, sono stati confermati dai dati di commercio marittimo effettivamente registrati tra il 2005 ed il 2017.

Volendo spingere fino al 2040 l'orizzonte di osservazione e di previsione, è possibile stimare la crescita dei traffici marittimi relativi alle principali categorie merceologiche sulla base del tasso composto di crescita media (CAGR) registrato nel periodo di osservazione finora considerato (2009-2017) e del quale sono disponibili dati statistici.

Nella tabella che segue si riportano gli indicatori CAGR relativi alle principali categorie merceologiche nel periodo 2009-2017.

Categoria Merceologica	Indicatore CAGR 2009-2017
Petrolio greggio, prodotti petroliferi e gas	1,96%
Principali Rinfuse	5,22%
Container	5,49%
Altre Merci Secche	2,29%
Complessivo	3,49%

Tabella 9: Indicatori CAGR relativi alle principali categorie merceologiche (2009-2017)

Utilizzando gli indicatori di cui sopra, applicandoli ciascuno alla categoria di riferimento associata, per ottenere una proiezione cautelativa delle variazioni di traffico mondiale al 2020, al 2030 e al 2040, si ottengono i dati di seguito rappresentati.

Categoria Merceologica	2017 (milioni di tonnellate)	2020 (milioni di tonnellate)	2030 (milioni di tonnellate)	2040 (milioni di tonnellate)
Petrolio greggio, prodotti petroliferi e gas	3.146	3.331	3.947	4.563
Principali Rinfuse	3.196	3.696	5.364	7.032
Container	1.834	2.136	3.142	4.148
Altre Merci Secche	2.526	2.700	3.279	3.857
Totale (Tutte le Merci)	10.702	11.823	15.560	19.297

Tabella 10: Previsioni volumi traffico delle principali categorie merceologiche

Per quanto riguarda il traffico crocieristico, il numero di passeggeri movimentati nel mondo agli orizzonti temporali prima definiti (2020, 2030 e 2040) è stato ugualmente determinato prendendo come riferimento l'indicatore CAGR associato, calcolato nel periodo 2009-2017. In particolare, il numero di passeggeri movimentati nel mondo nel periodo di riferimento ha registrato un tasso composto di crescita media pari a circa il +4,6%.

Anno	Numero Passeggeri (milioni di unità)
2017	26,7
2020	30,4
2030	42,7
2040	55,0

Tabella 11: Previsioni movimentazione passeggeri nel mondo

Per ciò che concerne i volumi di produzione e di vendite di veicoli nel mondo, le proiezioni agli orizzonti temporali prima definiti (2020, 2030 e 2040) sono state ugualmente determinate prendendo come riferimento gli indicatori CAGR associati calcolati nel periodo 2009-2017.

In particolare, la produzione complessiva di veicoli nel mondo nel periodo di riferimento ha registrato un tasso composto di crescita media pari a circa il 5,2%.

Anno	Produzione Complessiva Veicoli nel Mondo (unità)
2017	97.302.534
2020	112.423.033
2030	162.824.695
2040	213.226.358

Tabella 12: Previsioni produzione mondiale veicoli

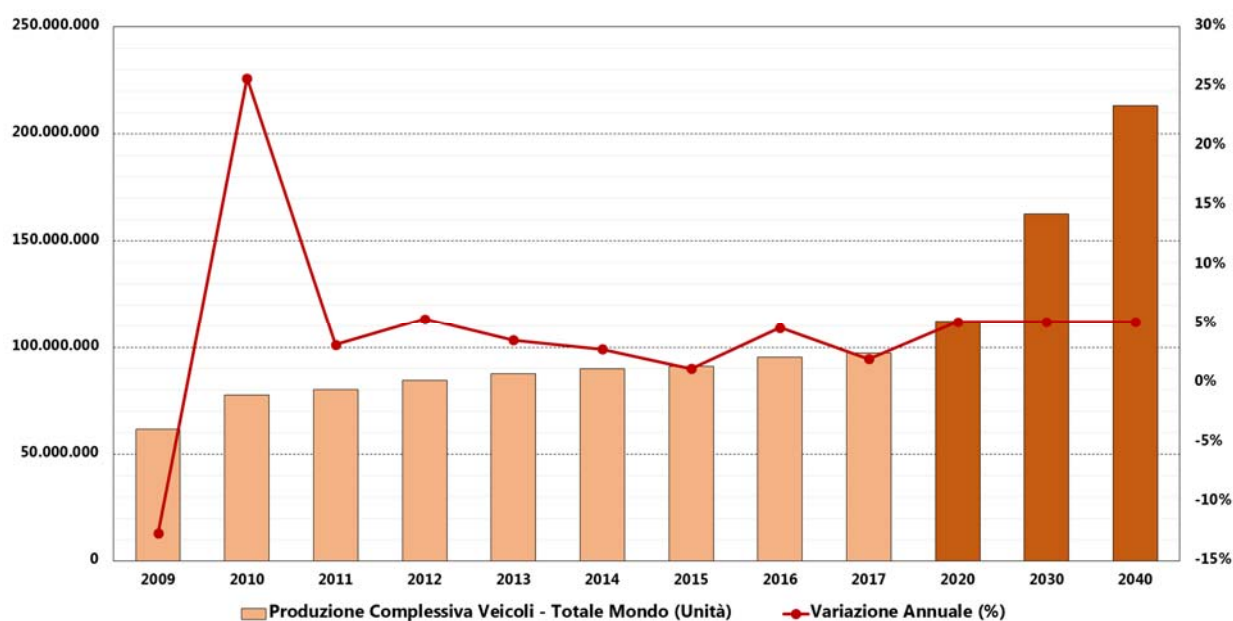


Figura 23: Previsioni produzione mondiale veicoli

4 LO SCENARIO EUROPEO DEI TRAFFICI E DEI SERVIZI DI TRASPORTO MARITTIMO DAL 2009 AD OGGI

I volumi degli scambi via mare nel 2017 sono *umentati del 2,6%* rispetto al 2016, raggiungendo la quota di circa *4 miliardi di tonnellate*, un tasso di crescita più elevato rispetto al +0,6% registrato nell'anno precedente e al +1,3% del 2015.

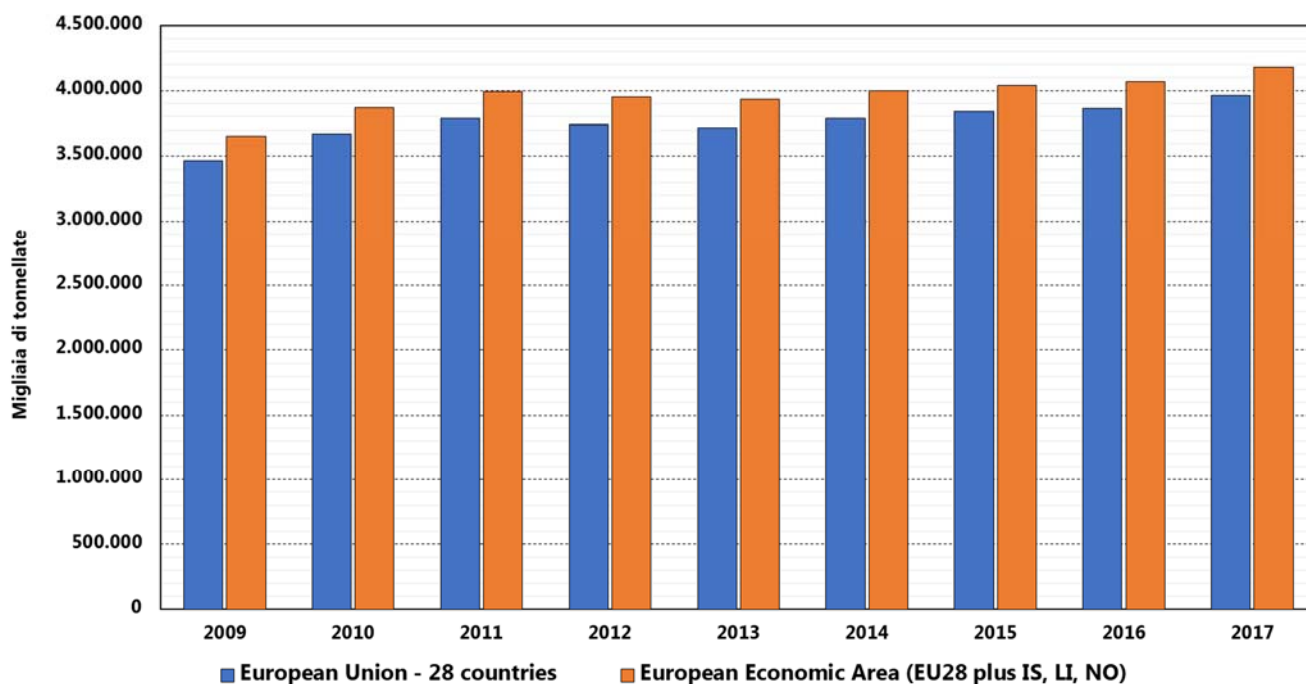


Figura 24: Merci movimentate nei porti europei dal 2009 al 2017

È interessante notare come nel 2008, il volume degli scambi commerciali via mare si attestasse su una quota paragonabile a quella del 2017. Il mercato ha risentito della crisi del 2008-2009 facendo registrare, alla fine del 2009, un abbattimento dei traffici del -12,1%, che, in altri termini, cubavano circa 500 milioni di tonnellate di merci.

2009 (migliaia di ton)	2010 (migliaia di ton)	2011 (migliaia di ton)	2012 (migliaia di ton)	2013 (migliaia di ton)	2014 (migliaia di ton)	2015 (migliaia di ton)	2016 (migliaia di ton)	2017 (migliaia di ton)
3.466.788	3.670.995	3.786.060	3.742.665	3.719.231	3.790.381	3.840.488	3.861.617	3.961.164

Tabella 13: Volumi complessivi di merci movimentate nei porti europei (EU28 2009-2017)

La tabella sopra riportata e la figura che segue mostrano come, negli anni a seguire, il gap tra l'assetto europeo dei traffici marittimi pre-crisi sia stato gradualmente colmato nel 2017.

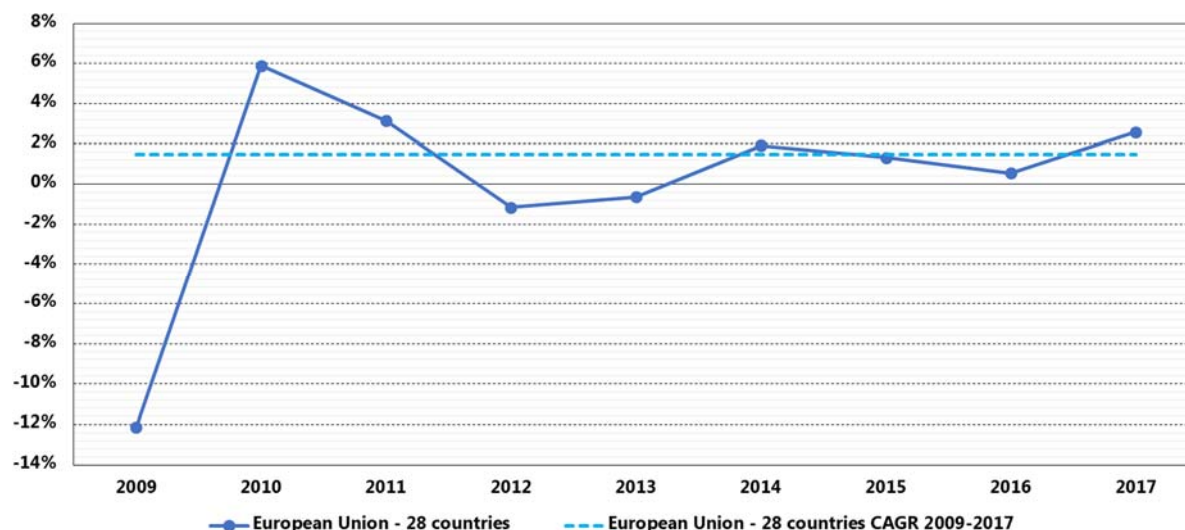


Figura 25: Tasso di incremento annuale delle merci movimentate nei porti europei (2009-2017)

Il 2017 vede i Paesi Bassi primeggiare in Europa per volume di merci movimentate a livello portuale con quasi 600 milioni di tonnellate e circa il 13% del volume di traffico dell'Unione Europea. Seguono Spagna e Regno Unito con rispettivamente 486 e 482 milioni di tonnellate di merci movimentate.

L'Italia si classifica al quarto posto per merci movimentate con oltre 475 milioni di tonnellate detenendo il 10% dei traffici europei. È interessante notare come i primi dieci Paesi per merci movimentate cumulino quasi l'81% dei traffici marittimi europei nella loro totalità.

Rank	Paese	Merchi movimentate nei porti (migliaia di tonnellate)	Merchi movimentate nei porti (percentuale)
1	Paesi Bassi	595.810	12,82%
2	Spagna	485.805	10,45%
3	Regno Unito	481.815	10,37%
4	Italia	475.164	10,22%
5	Turchia	465.981	10,03%
6	Francia	302.840	6,52%
7	Germania	299.189	6,44%
8	Belgio	257.865	5,55%
9	Norvegia	210.649	4,53%

Rank	Paese	Merchi movimentate nei porti (migliaia di tonnellate)	Merchi movimentate nei porti (percentuale)
10	Grecia	181.261	3,90%

Tabella 14: Top 10 Paesi Europei per volume di merci movimentate nei rispettivi porti (2017)

Il grafico che segue, riporta gli andamenti delle merci movimentate nel triennio 2015-2017 dai paesi dell'Unione Europea. Il grafico conferma la posizione delle economie dominanti nel 2017 e mette in luce una crescita netta nei traffici marittimi di Turchia e Spagna rispetto alle annualità 2015 e al 2016. Anche per l'Italia nel 2017 si registra un aumento dei traffici del 2,85% rispetto all'anno precedente.

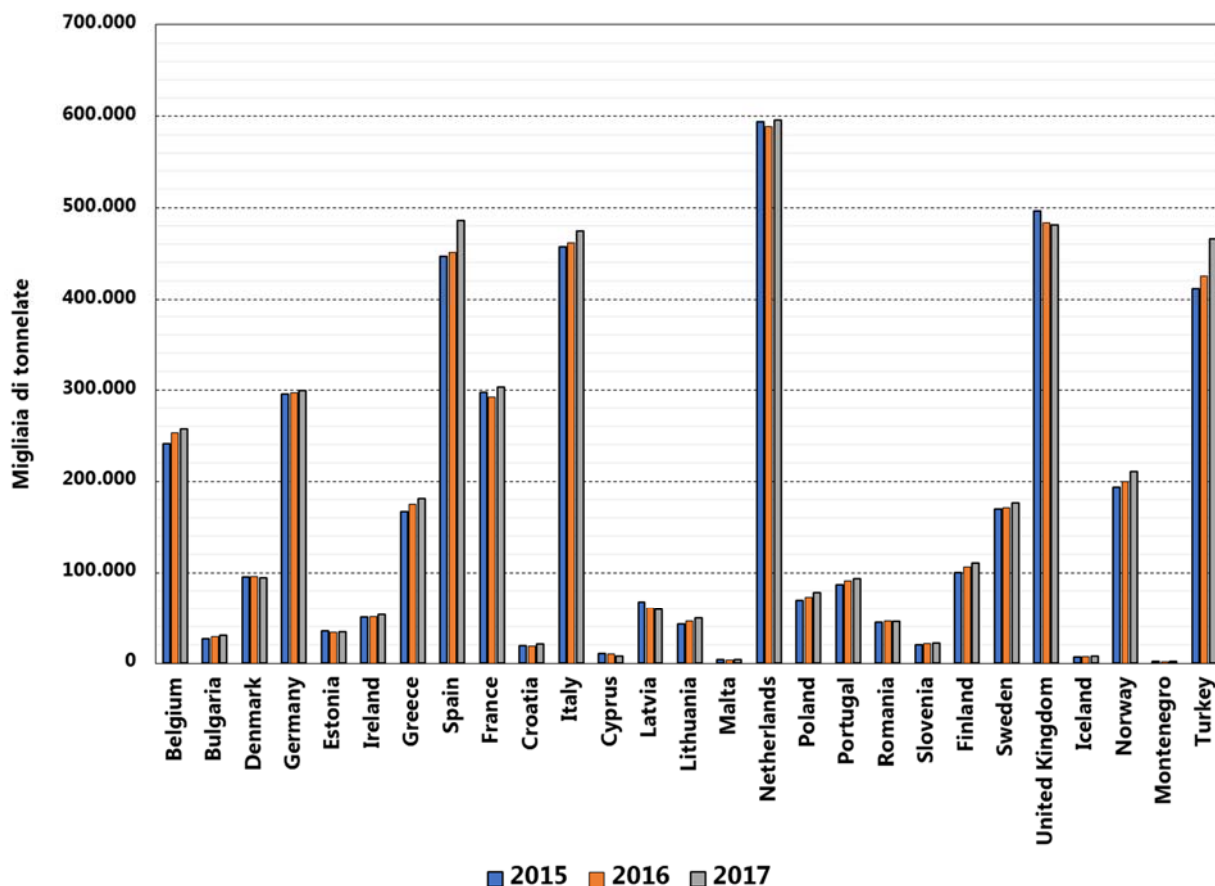


Figura 26: Merci movimentate nei porti europei nel triennio 2015-2017

Come è facile intuire dall'analisi della elaborazione grafica che segue, si registra una netta prevalenza dei volumi importati rispetto a quelli esportati mentre le curve di incremento dei volumi in ingresso ed in uscita dai porti europei seguono la curva relativa all'incremento complessivo dei traffici.

Per ciò che concerne sia i volumi di import che di export, immediatamente dopo la crisi del 2008-2009, si nota una crescita repentina nel 2010 seguita da crescite più modeste nel 2011. Il 2012 ed il 2013 vedono un calo delle importazioni e lievi incrementi del volume di merci esportate.

Dal 2014 al 2016 si nota, invece, una ripresa del settore delle importazioni con un deciso aumento nel 2017 di circa +2,9%. Il settore export, nel periodo 2014-2017, ha visto incrementi pressoché costanti con una lieve flessione nel 2016.

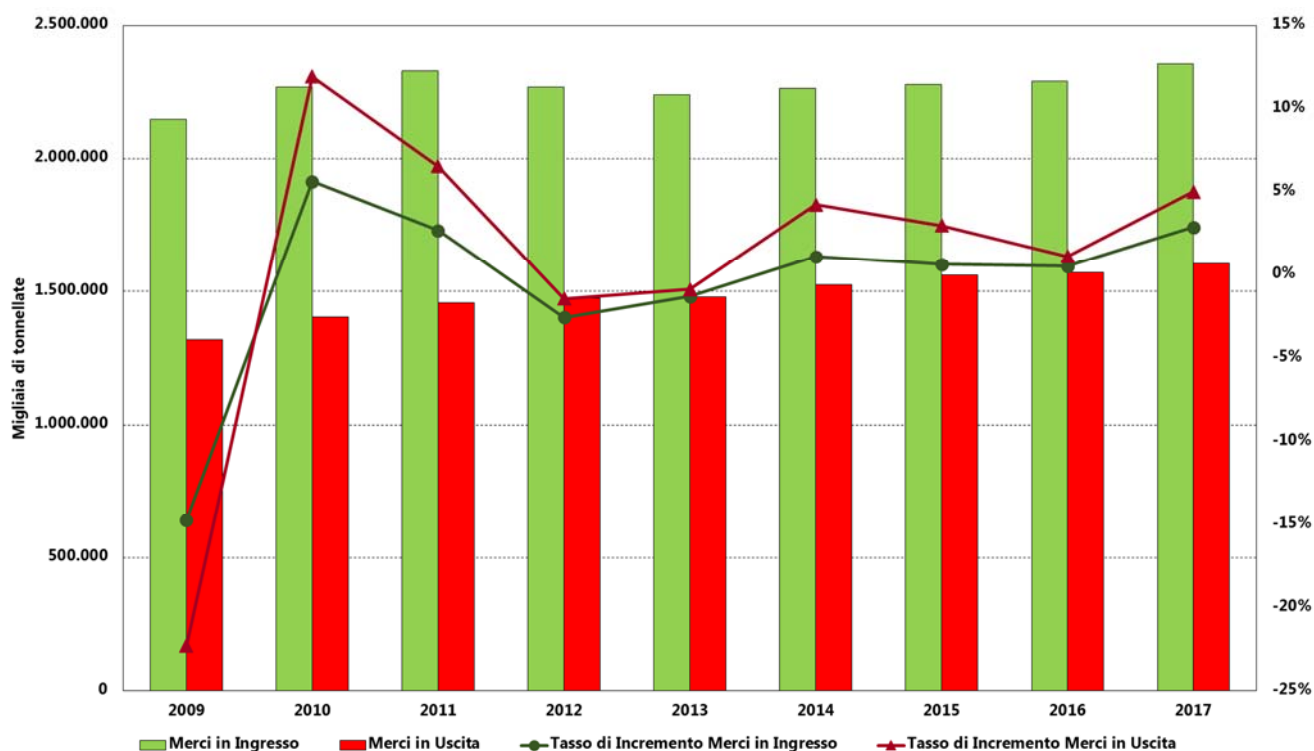


Figura 27: Mercia in ingresso ed uscita nei porti europei (2009-2017)

Tabella 15: Mercia in ingresso ed uscita nei porti europei (2009-2017)

Tipologia	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Mercia in Ingresso ('000 ton)	2.146.867	2.267.923	2.329.091	2.269.544	2.239.952	2.264.656	2.279.042	2.290.978	2.356.956
Mercia in Uscita ('000 ton)	1.319.921	1.403.072	1.456.970	1.473.121	1.479.279	1.525.726	1.561.446	1.570.639	1.604.208
Tasso Incr. Mercia in Ingresso (%)	-14,7	5,6	2,7	-2,6	-1,3	1,1	0,6	0,5	2,9
Tasso Incr. Mercia in Uscita (%)	-7,6	6,3	3,8	1,1	0,4	3,1	2,3	0,6	2,1

Nel periodo 2009-2017 si sono registrati incrementi medi annui di traffici marittimi, soprattutto per quanto riguarda il traffico via mare di merci in container e di rinfuse solide. Dal 2009 al 2010, nell'anno successivo alla crisi del 2008, il traffico globale ha registrato una crescita importante, seppur con tassi variabili per le diverse categorie merceologiche.

Il 2015 è stato caratterizzato da un incremento deciso dei traffici di rinfuse liquide e Ro-Ro, mentre il traffico di container ha subito una crescita già dal 2014 che è proseguita fino al 2017, benché non costante.

Gli andamenti del traffico, suddiviso per categorie merceologiche, sono riportati nei grafici che seguono.

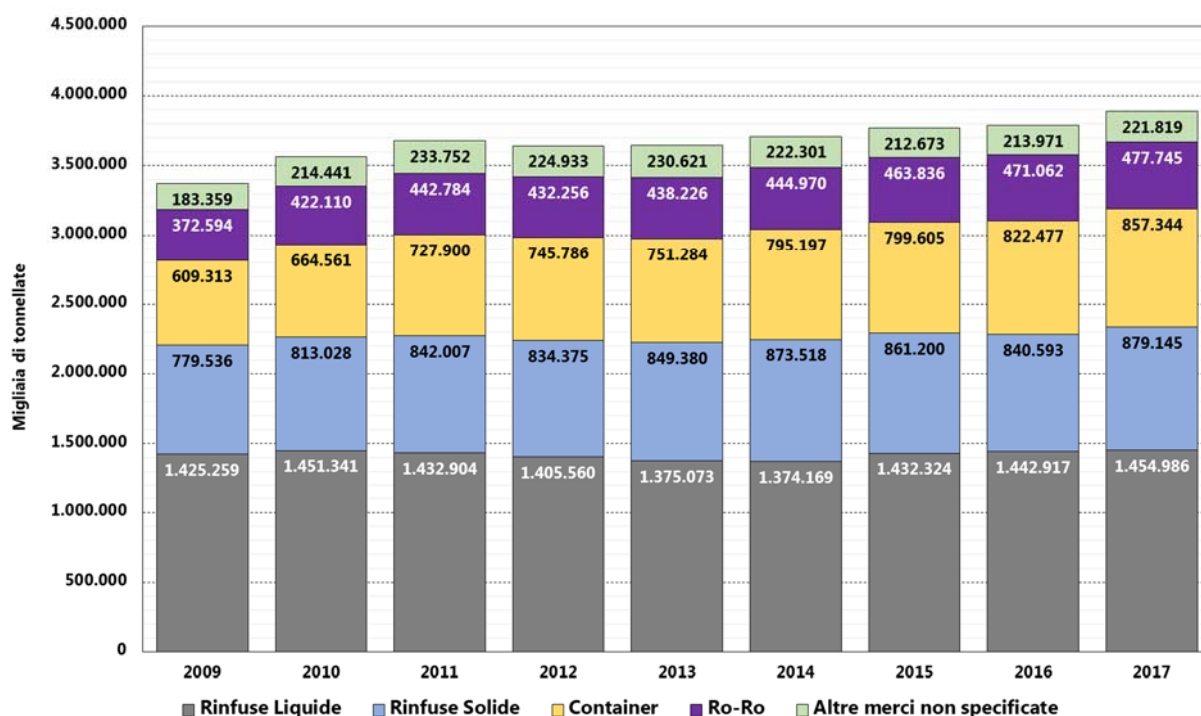


Figura 28: Andamento storico dei traffici marittimi in Europa per categorie merceologiche (2009-2017)

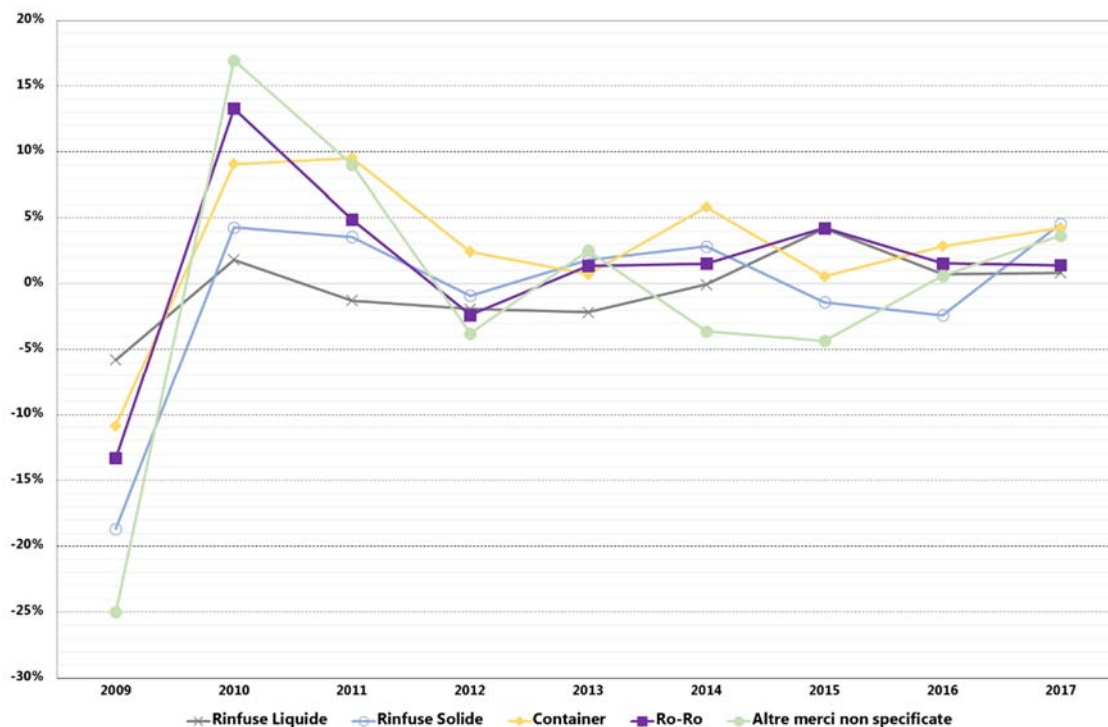


Figura 29: Andamento del tasso annuo di incremento dei traffici marittimi in Europa per categorie merceologiche (2009-2017)

L'indicatore CAGR, utilizzato per calcolare il tasso annuo di crescita composto nel periodo 2009-2017, ha evidenziato una crescita pari a circa il +0,8% per i traffici marittimi di rinfuse liquide, una crescita pari a +1,3% per i traffici relativi alle rinfuse solide, una crescita pari a circa il 3,9 % per i traffici di container ed una crescita pari a circa il 2,8% dei traffici Ro-Ro. Considerando i traffici marittimi nella loro globalità, si è registrata una crescita pari a circa il 1,6% all'interno del medesimo arco temporale.

Categoria Merceologica	Indicatore CAGR 2009-2017
Rinfuse Liquide	+0,2%
Rinfuse Solide	+1,3%
Container	+3,9%
Ro-Ro	+2,8%
Altre merci non specificate	+2,1%
Complessivo	+1,6%

Tabella 16: Indicatori CAGR relativi alle principali categorie merceologiche (2009-2017)

Di seguito, si riporta una breve disamina dell'andamento delle tipologie merceologiche di maggiore interesse, ovvero del traffico di rinfuse solide e di container.

4.1 TRAFFICO MARITTIMO DI RINFUSE LIQUIDE IN EUROPA

Nella tabella che segue si riportano i volumi di rinfuse liquide movimentate in Europa dal 2009 al 2017. Nell'ultimo anno, in Europa sono state movimentate approssimativamente 1,45 miliardi di tonnellate di rinfuse liquide.

2009 (migliaia di ton)	2010 (migliaia di ton)	2011 (migliaia di ton)	2012 (migliaia di ton)	2013 (migliaia di ton)	2014 (migliaia di ton)	2015 (migliaia di ton)	2016 (migliaia di ton)	2017 (migliaia di ton)
1.425.259	1.451.341	1.432.904	1.405.560	1.375.073	1.374.169	1.432.324	1.442.917	1.454.986

Tabella 17: Rinfuse liquide movimentate nei porti europei (EU28 2009-2017)

Dall'analisi del grafico che segue è possibile desumere che, a partire dal 2010, il traffico di rinfuse liquide ha subito una decrescita che si è protratta fino al 2013. Dal 2013 il traffico europeo di rinfuse liquide ha registrato un aumento il cui culmine è stato raggiunto nel 2015, con un tasso di incremento di circa +4,2%.

Tale crescita si è assestata nel 2017 con un tasso di incremento annuale pari a circa +0,8%. Dunque, nell'intero periodo di riferimento si è registrato un andamento altalenante a cui, tuttavia, è associato un tasso di crescita composto pari a +0,2%.

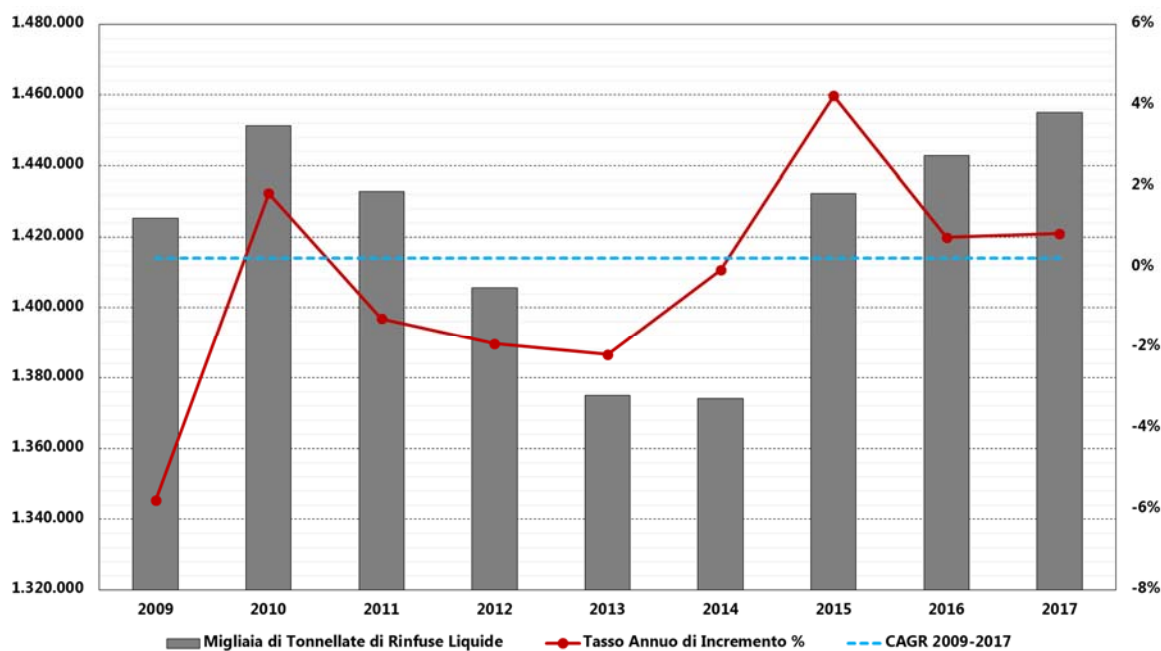


Figura 30: Andamento del tasso annuo di incremento dei traffici marittimi in Europa di rinfuse liquide (2009-2017)

Il 2017 vede i Paesi Bassi primeggiare in Europa per volume di rinfuse liquide a livello portuale con quasi 273 milioni di tonnellate e circa il 16% del volume di traffico dell'Unione Europea. Seguono Italia e Regno Unito con rispettivamente 194 e 189 milioni di tonnellate di rinfuse liquide movimentate. L'Italia detiene poco meno del 12% dei traffici europei di rinfuse liquide.

È interessante notare come i primi dieci Paesi per rinfuse liquide movimentate cumulino quasi l'84% dei traffici marittimi europei nella medesima categoria merceologica.

Rank	Paese	Rinfuse Liquide (migliaia di tonnellate)	Rinfuse Liquide (percentuale)
1	Netherlands	272.645	16,14%
2	Italy	194.490	11,51%
3	United Kingdom	188.932	11,19%
4	Spain	177.897	10,53%
5	Turkey	146.865	8,69%
6	France	137.236	8,12%
7	Norway	87.274	5,17%
8	Belgium	79.946	4,73%
9	Sweden	65.491	3,88%
10	Greece	63.401	3,75%

Tabella 18: Top 10 Paesi Europei per volume di rinfuse liquide movimentate nei rispettivi porti (2017)

4.2 TRAFFICO MARITTIMO DI RINFUSE SOLIDE IN EUROPA

Nella tabella che segue si riportano i volumi di rinfuse solide movimentate in Europa dal 2009 al 2017. Nell'ultimo anno, in Europa sono state movimentate più di 840 milioni di tonnellate di rinfuse solide.

2009 (migliaia di ton)	2010 (migliaia di ton)	2011 (migliaia di ton)	2012 (migliaia di ton)	2013 (migliaia di ton)	2014 (migliaia di ton)	2015 (migliaia di ton)	2016 (migliaia di ton)	2017 (migliaia di ton)
958.504	779.536	813.028	842.007	834.375	849.380	873.518	861.200	840.593

Tabella 19: Rinfuse solide movimentate nei porti europei (EU28 2009-2017)

Dall'analisi del grafico che segue è possibile desumere che, a partire dal 2010, il traffico di rinfuse solide ha subito una flessione e una decrescita che si è protratta fino al 2012. Dal 2012 il traffico europeo di

rinfuse solide ha registrato un aumento il cui culmine è stato raggiunto nel 2014, con tasso di incremento di circa +2,8%. Negli anni 2015 e 2016 è stata registrata una decrescita (con rispettivi tassi di incremento -1,4% e -2,4%) che è stata seguita da un incremento con un tasso di +4,6%. Dunque, anche per i traffici di rinfuse solide, analogamente al caso delle rinfuse liquide, si è registrato, nell'intero periodo di riferimento, un andamento altalenante a cui, tuttavia, è associato un più significativo tasso composto di crescita pari a +1,3%.

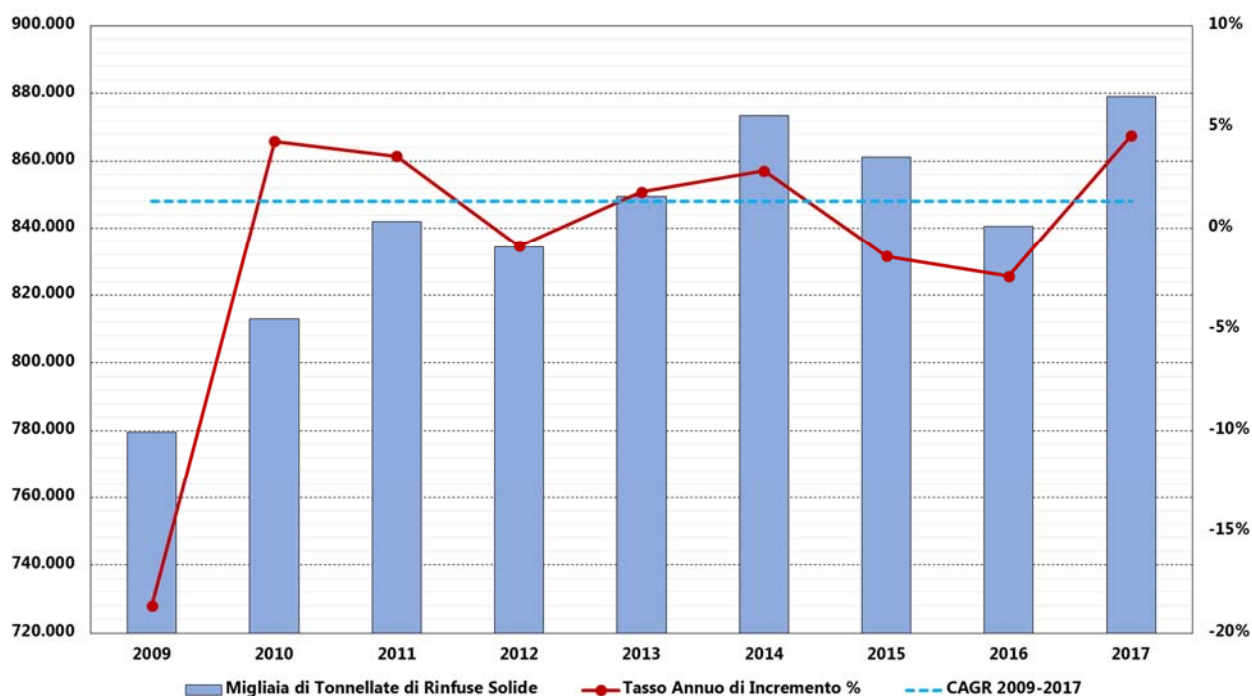


Figura 31: Andamento del tasso annuo di incremento dei traffici marittimi in Europa di rinfuse solide (2009-2017)

Il 2017 vede la Turchia primeggiare in Europa per volume di rinfuse solide a livello portuale con più di 183 milioni di tonnellate e circa il 16% del volume di traffico dell'Unione Europea. Seguono Paesi Bassi e Spagna con rispettivamente 140 e 108 milioni di tonnellate di rinfuse solide movimentate. L'Italia si classifica all'ottavo posto con più di 72 milioni di tonnellate movimentate in rinfuse solide e detenendo più del 6% dei traffici europei di rinfuse solide.

È interessante notare come i primi dieci Paesi per rinfuse solide movimentate cumulino poco meno del 78% dei traffici marittimi europei nella medesima categoria merceologica.

Rank	Paese	Rinfuse Solide (migliaia di tonnellate)	Rinfuse Solide (percentuale)
1	Turkey	183.144	16,08%
2	Netherlands	139.737	12,27%
3	Spain	108.283	9,51%

Rank	Paese	Rinfuse Solide (migliaia di tonnellate)	Rinfuse Solide (percentuale)
4	United Kingdom	91.822	8,06%
5	Norway	76.332	6,70%
6	France	74.408	6,53%
7	Germany	72.974	6,41%
8	Italy	72.554	6,37%
9	Belgium	35.490	3,12%
10	Latvia	31.816	2,79%

Tabella 20: Top 10 Paesi Europei per volume di rinfuse solide movimentate nei rispettivi porti (2017)

4.3 TRAFFICO MARITTIMO DI CONTAINER IN EUROPA

Nella tabella che segue si riportano i dati relativi ai traffici di container movimentati in Europa dal 2009 al 2017. Nell'ultimo anno, in Europa sono state movimentate quasi 100 milioni di TEU.

2009 (migliaia di TEU)	2010 (migliaia di TEU)	2011 (migliaia di TEU)	2012 (migliaia di TEU)	2013 (migliaia di TEU)	2014 (migliaia di TEU)	2015 (migliaia di TEU)	2016 (migliaia di TEU)	2017 (migliaia di TEU)
69.790	77.679	83.107	85.244	86.560	92.402	91.843	96.494	99.921

Tabella 21: Container movimentati nei porti europei (EU28 2009-2017)

Dall'analisi del grafico che segue è possibile desumere che, a partire dal 2010, il traffico di container ha registrato una crescita pressochè continua fino al 2017, interrotta solo nel 2015, quando è stato registrato una decrescita con tasso pari a -0,6%. Il picco di crescita è stato rilevato nel 2014, quando ha raggiunto una quota di +6,7%. Nel 2017 la crescita del traffico europeo di container si è assestata al +3,6%. Nel caso dei traffici di container, la crescita registrata non è stata così altalenante come per le rinfuse ed ha fatto registrare un tasso di crescita composto del +3,9% annuo nel periodo di riferimento.

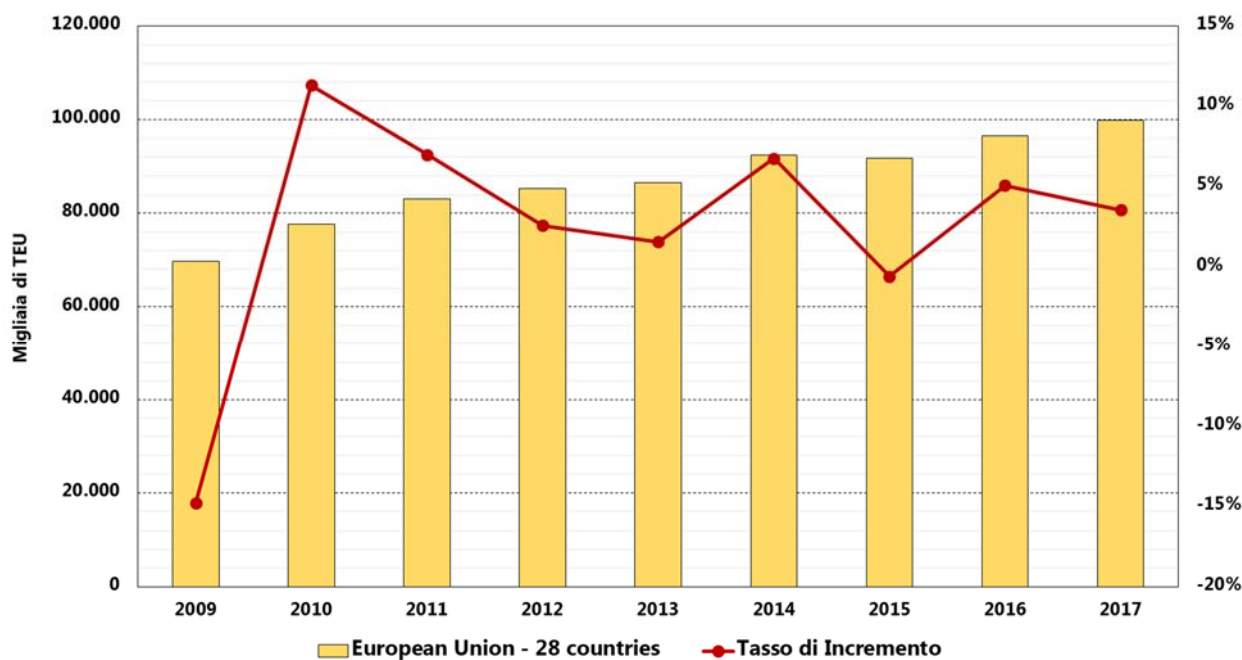


Figura 32: Andamento del tasso annuo di incremento dei traffici marittimi di container in Europa (2009-2017)

Il 2017 vede la Spagna primeggiare in Europa per volume di container movimentati a livello portuale con circa 16 milioni di TEU e più del 14% del volume di traffico dell'Unione Europea. Seguono Germania e Paesi Bassi con rispettivamente 15 e 13 milioni di TEU movimentati. L'Italia si classifica al quarto posto con quasi 11 milioni di TEU movimentati e detenendo quasi il 10% dei traffici europei in container.

È interessante notare come i primi dieci Paesi per container movimentati cumulino quasi il 90% dei traffici marittimi europei nella medesima categoria merceologica; questo deriva anche dalla capacità economica di questi Paesi di rispondere alle esigenze di un mercato in crescita che richiede ingenti investimenti per il potenziamento delle infrastrutture e dei mezzi necessari ad effettuare il carico, lo scarico e la movimentazione dei container.

Rank	Paese	Container (migliaia di TEU)	Container (percentuale)
1	Spain	15.993	14,4%
2	Germany	15.138	13,7%
3	Netherlands	13.123	11,9%
4	Italy	10.822	9,8%
5	Belgium	10.331	9,3%
6	United Kingdom	10.250	9,3%
7	Turkey	10.008	9,0%

Rank	Paese	Container (migliaia di TEU)	Container (percentuale)
8	France	5.532	5,0%
9	Greece	4.827	4,4%
10	Portugal	3.109	2,8%

Tabella 22: Top 10 Paesi Europei per container movimentati nei rispettivi porti (2017)

Il grafico che segue, riporta gli andamenti dei volumi di container movimentati nel triennio 2015-2017 dai paesi dell'Unione Europea. Esso conferma la posizione delle economie dominanti nel 2017 e mette in luce una crescita netta nei traffici marittimi di Spagna, Paesi Bassi e Turchia rispetto alle annualità 2015 e al 2016. L'Italia, nel 2017, registra un calo dei traffici rispetto all'anno precedente che restano, comunque superiori ai volumi di traffico relativi al 2015.

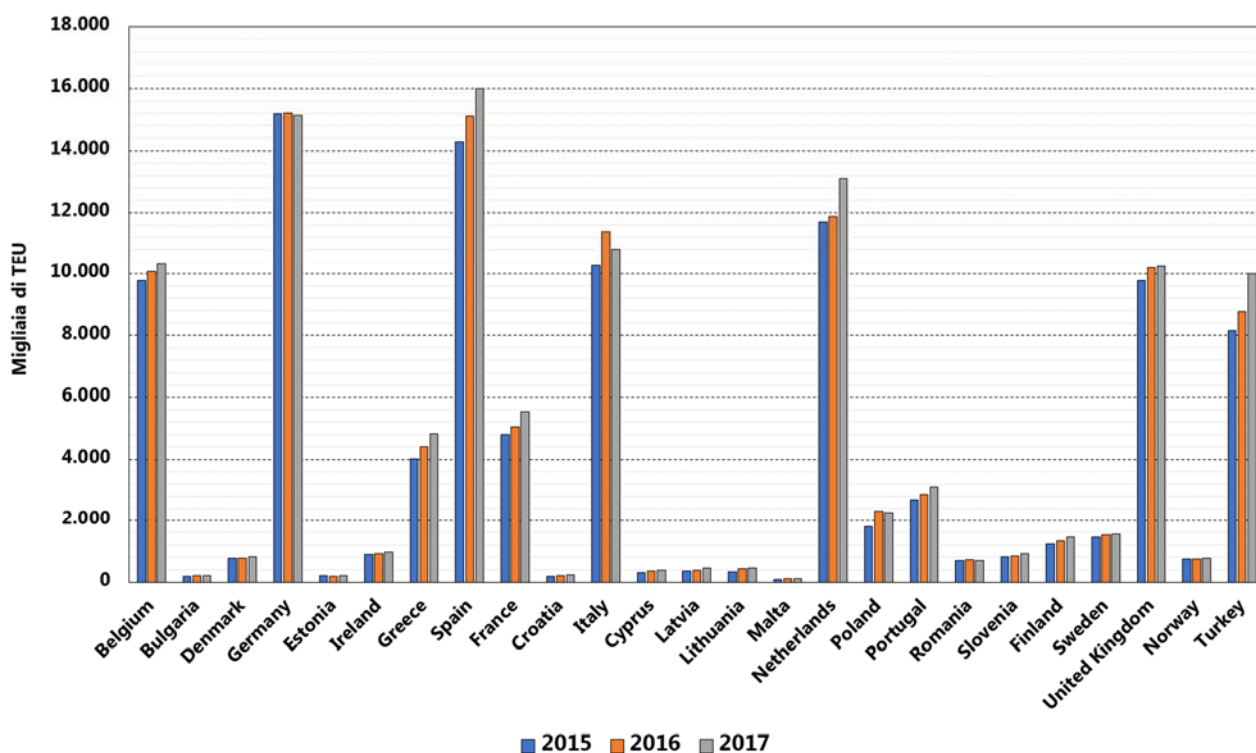


Figura 33: Container movimentati nei porti europei nel triennio 2015-2017

4.4 TRAFFICO MARITTIMO DI PASSEGGERI IN EUROPA

Nella tabella che segue si riportano i dati relativi ai traffici di passeggeri movimentati in Europa dal 2009 al 2017. Nell'ultimo anno, in Europa sono stati movimentati quasi 415 milioni di passeggeri.

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
(migliaia di passeggeri)	(migliaia di passeggeri)	(migliaia di passeggeri)	(migliaia di passeggeri)	(migliaia di passeggeri)	(migliaia di passeggeri)	(migliaia di passeggeri)	(migliaia di passeggeri)	(migliaia di passeggeri)
429.819	425.172	412.802	398.205	400.029	393.127	395.432	396.523	414.808

Tabella 23: Passeggeri movimentati nei porti europei (EU28 2009-2017)

Il grafico che segue mostra come il traffico di passeggeri in Europa abbia subito, a seguito della crisi mondiale del 2008, una decrescita che si è protratta dal 2009 al 2012. Dopo una modesta crescita registrata nel 2013 (tasso di incremento +0,5% rispetto all'anno precedente), il numero di passeggeri movimentati è nuovamente calato nel 2014.

L'ultimo triennio, d'altro canto, è stato un periodo di ripresa per il traffico passeggeri in Europa: dopo crescita modeste nel 2015 e nel 2016, nel 2017 si rileva un tasso di incremento del traffico pari a +4,6% rispetto al precedente anno che potrebbe essere il segnale netto di una ripresa del settore di mercato in esame. Complessivamente nel 2009-2017 si registra una modesta diminuzione, mediamente dello 0,4% annuo, sintomo anche dell'importanza che le altre rotte nelle destinazioni oceaniche hanno visto aumentare.

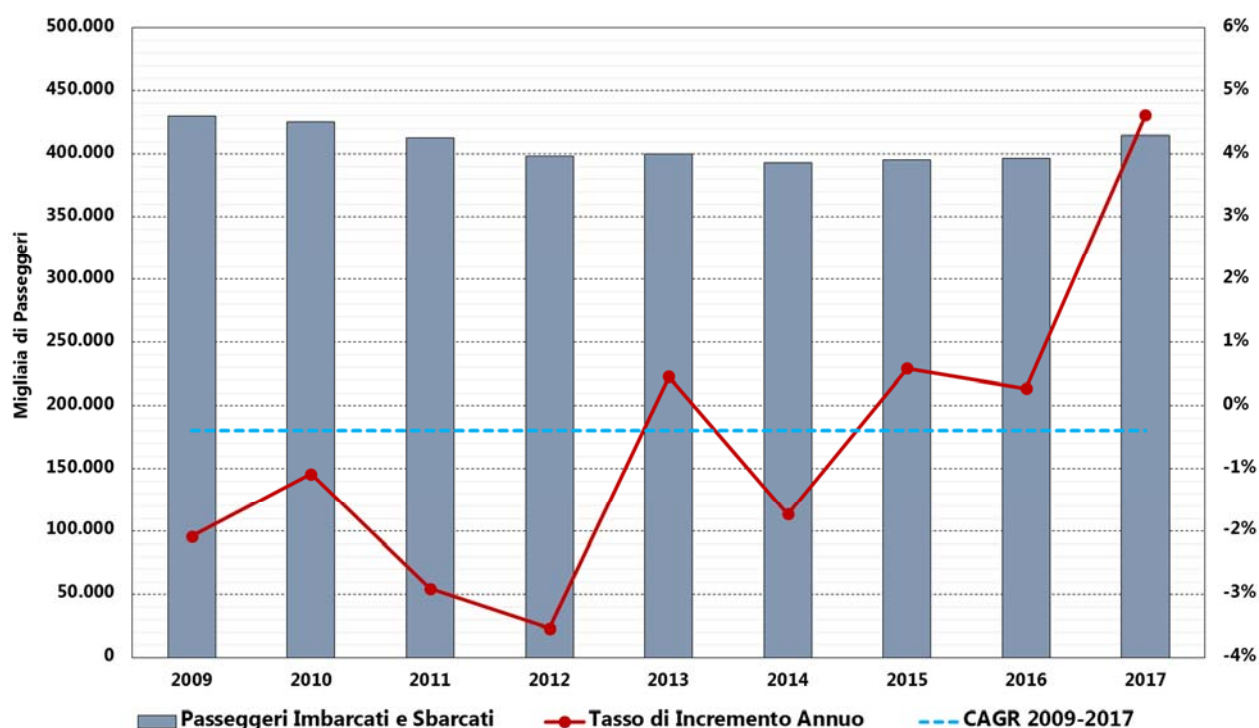


Figura 34: Andamento del tasso annuo di incremento dei passeggeri movimentati nei porti europei (2009-2017)

Il 2017 vede l'Italia primeggiare in Europa per numero di passeggeri movimentati a livello portuale con poco meno di 74 milioni di passeggeri e più del 17% del volume complessivo relativo all'Unione Europea. Seguono Grecia e Danimarca con rispettivamente 72 e 42 milioni di passeggeri movimentati.

È interessante notare come i primi dieci Paesi per numero di passeggeri movimentati cumulino più del l'89% dei traffici marittimi europei nella medesima categoria.

Rank	Paese	Passeggeri (migliaia di passeggeri)	Passeggeri (percentuale)
1	Italy	73.876	17,44%
2	Greece	70.023	16,53%
3	Denmark	42.886	10,12%
4	Croatia	31.327	7,40%
5	Germany	30.774	7,27%
6	Sweden	30.265	7,15%
7	Spain	27.899	6,59%
8	United Kingdom	26.338	6,22%
9	France	25.093	5,92%
10	Finland	19.489	4,60%

Tabella 24: Top 10 Paesi Europei per passeggeri movimentati nei rispettivi porti (2017)

Il grafico che segue, riporta gli andamenti della movimentazione via mare dei passeggeri nel triennio 2015-2017 dai paesi dell'Unione Europea. Il grafico conferma la posizione delle economie dominanti nel 2017 e mette in luce una crescita netta nei traffici marittimi di Italia, Grecia e Danimarca rispetto alle annualità 2015 e al 2016.

Si nota che, nel 2017, l'Italia, dopo la flessione registrata nel 2016, registra una crescita del traffico passeggeri che raggiunge una quota persino superiore a quella registrata nel 2015.

Va inoltre rilevata anche la natura preponderante dei traffici passeggeri: mentre nei mari del Nord essa ha una forte componente "di spostamento" (dunque traghetti), nei Paesi del Mediterraneo è forte la componente crocieristica.

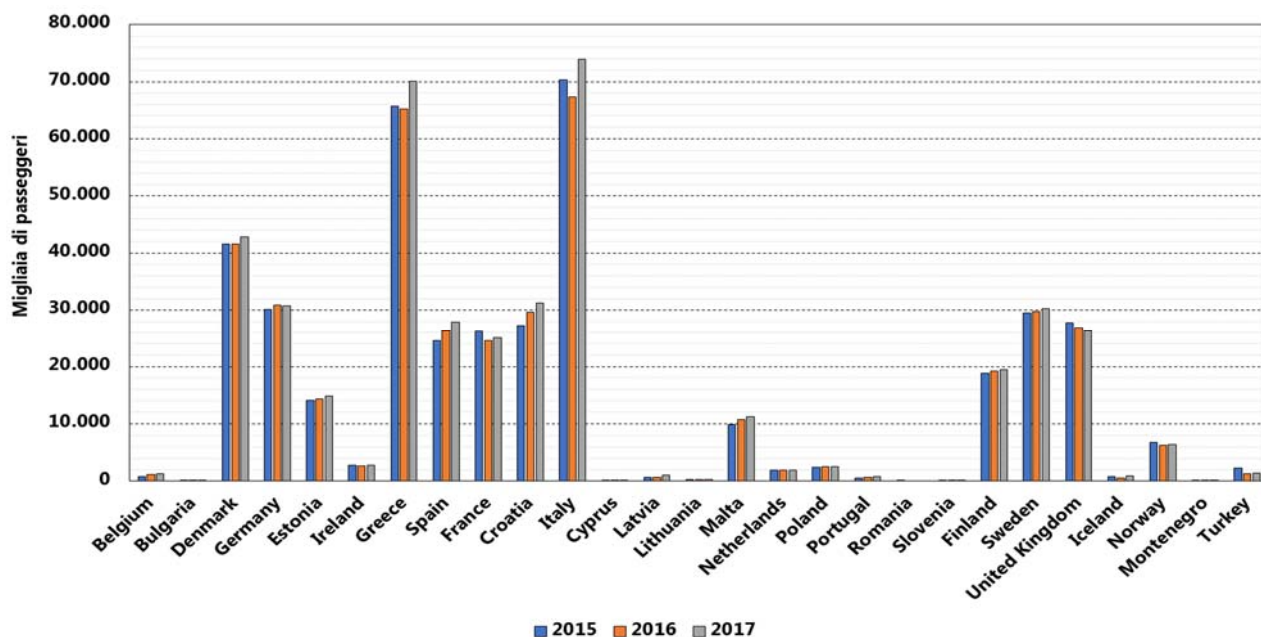


Figura 35: Passeggeri movimentati nei porti europei nel triennio 2015-2017

4.5 TRAFFICO MARITTIMO DI CARICO ROTABILE (RO-RO) IN EUROPA

4.5.1 Traffici RO-RO in Europa

Nella tabella che segue si riportano i traffici Ro-Ro in Europa dal 2009 al 2017. Nell'ultimo anno, in Europa sono stati movimentati quasi 478 milioni di tonnellate di carichi Ro-Ro.

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
(migliaia di ton)	(migliaia di ton)	(migliaia di ton)	(migliaia di ton)	(migliaia di ton)	(migliaia di ton)	(migliaia di ton)	(migliaia di ton)	(migliaia di ton)
372.594	422.110	442.784	432.256	438.226	444.970	463.836	471.062	477.745

Tabella 25: Traffico Ro-Ro nei porti europei (EU28 2009-2017)

Dall'analisi del grafico che segue è possibile desumere che, dopo l'importante crescita registrata nel 2010 (+13,3%), il traffico di Ro-Ro ha registrato una crescita inferiore nel 2011 (+4,9%) ed una decrescita nel 2012 con un tasso di -2,4%. La decrescita relativa al 2012 è la più importante, in valore assoluto, nel periodo 2010-2017. È seguito, infatti, un periodo di crescita, protrattasi fino al 2017 che ha raggiunto il suo picco nel 2015 registrando un tasso di incremento pari a +4,2%. Nel 2017 la crescita del traffico Ro-Ro in Europa si è attestata ad un valore di +1,4%. Complessivamente, nel periodo 2009-2017 si è registrato un tasso medio composto del +2,8% annuo.



Figura 36: Andamento del tasso annuo di incremento dei traffici marittimi Ro-Ro in Europa (2009-2017)

Il 2017 vede la Gran Bretagna primeggiare in Europa per volume di traffici Ro-Ro a livello portuale con più di 107 milioni di tonnellate e circa il 22% del volume di traffico dell'Unione Europea. Seguono Italia e Svezia con rispettivamente 86 e 48 milioni di tonnellate movimentate. L'Italia detiene quasi il 18% dei volumi di traffico Ro-Ro europei.

È interessante notare come i primi dieci Paesi per traffici marittimi Ro-Ro cumulino quasi l'86% dei traffici marittimi europei nella medesima categoria merceologica.

Rank	Paese	Ro-Ro (migliaia di tonnellate)	Ro-Ro (percentuale)
1	United Kingdom	107.108	21,82%
2	Italy	86.397	17,60%
3	Sweden	48.298	9,84%
4	Germany	37.537	7,65%
5	France	35.599	7,25%
6	Denmark	23.577	4,80%
7	Belgium	22.952	4,68%
8	Greece	21.267	4,33%
9	Netherlands	19.589	3,99%

Rank	Paese	Ro-Ro (migliaia di tonnellate)	Ro-Ro (percentuale)
-	Spain	18.863	3,84%

Tabella 26: Top 10 Paesi Europei per traffico Ro-Ro nei rispettivi porti (2017)

4.5.2 Vendite autoveicoli in Europa

I dati relativi al traffico europeo di Ro-Ro rispecchiano quanto emerge dall'analisi dei dati storici di nuove immatricolazioni nel medesimo periodo di riferimento.

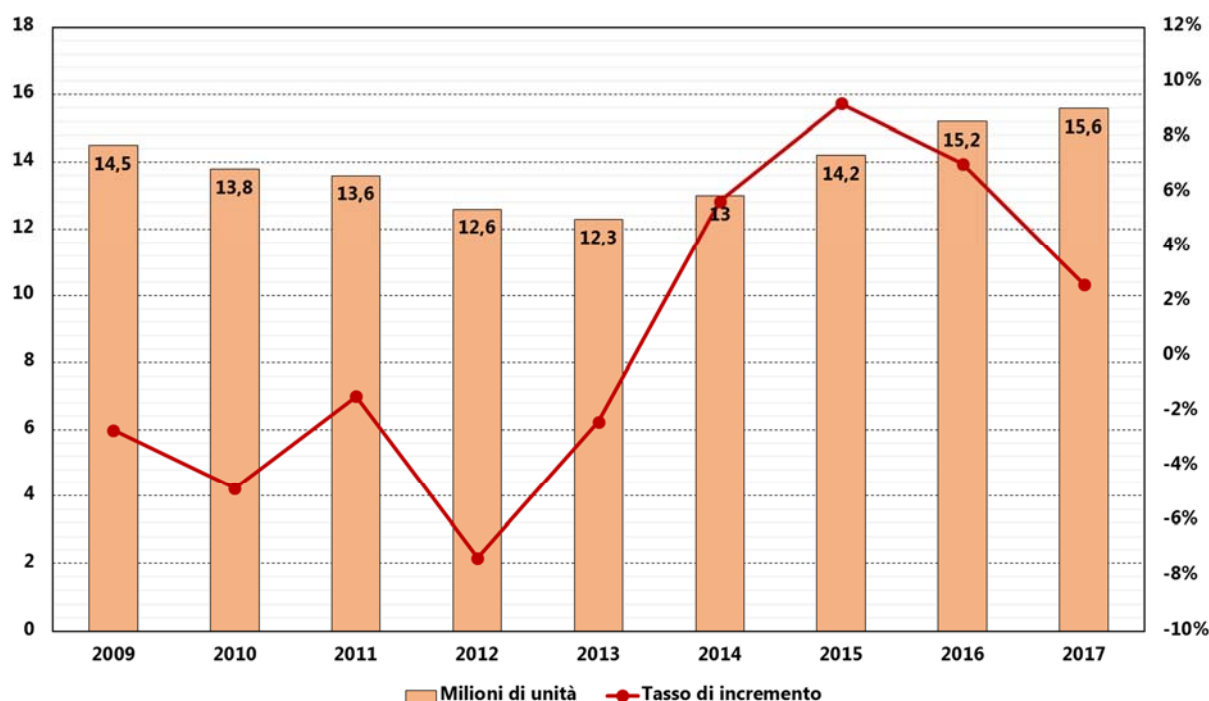


Figura 37: Trend annuale di immatricolazioni di auto nuove in Europa (2009-2017)

Come si nota dal grafico sopra proposto, nel periodo 2010-2017, le immatricolazioni di nuove autovetture hanno subito la massima decrescita nel 2012, pari a -7,4%. I traffici europei di carico rotabile, come visto al paragrafo precedente, fanno eco a tale decrescita nello stesso anno. Negli anni successivi si registra una ripresa dei volumi di immatricolazione che raggiunge il suo culmine nel 2015 (+9,2%), con 14,2 milioni di nuove unità immatricolate. Nel biennio 2016-2017 la crescita esiste ma con tassi di crescita inferiori al 2015 (rispettivamente +7,0% per il 2016 e +2,6% per il 2017).

Complessivamente, nel periodo 2009-2017, il tasso annuo di crescita composto è stato pari a 0,8%.

Riportando le considerazioni di ANFIA, "nel 2017 nei 5 *major market* europei sono state immatricolate 11,3 milioni di nuove autovetture, il 2,4% in più del 2016 e il 4% in meno dei volumi pre-crisi del 2007. In Italia e in Spagna, dove la crisi finanziaria ed economica è stata più pesante, il mercato, pur in costante

crescita dal 2014, risulta inferiore ai volumi del 2007 rispettivamente del 21% e del 23,5%. In Germania si registra un volume di mercato inferiore ai 3 milioni solo nel 2009 e, a fine 2017, le nuove registrazioni superano del 9% i volumi del 2007. Il mercato inglese, invece, cresce dal 2012 e tocca il record storico delle vendite nel 2016 con oltre 2,69 milioni di nuove registrazioni; pur in calo del 5,7%, i volumi immatricolati nel 2017 rappresentano il 3° mercato più grande dell'ultimo decennio. Nel 2017 il mercato francese è tornato ai livelli del 2007.

	Paese	2009 (migliaia di unità)	2010 (migliaia di unità)	2011 (migliaia di unità)	2012 (migliaia di unità)	2013 (migliaia di unità)	2014 (migliaia di unità)	2015 (migliaia di unità)	2016 (migliaia di unità)	2017 (migliaia di unità)
1	Germania	3,81	2,92	3,17	3,08	2,95	3,04	3,21	3,35	3,44
2	Regno Unito	1,99	2,03	1,94	2,04	2,26	2,48	2,63	2,69	2,54
3	Francia	2,3	2,25	2,2	1,9	1,79	1,8	1,92	2,02	2,11
4	Italia	2,16	1,96	1,75	1,4	1,3	1,36	1,58	1,83	1,97
5	Spagna	0,95	0,98	0,81	0,7	0,72	0,86	1,03	1,15	1,23
-	Totale	11,21	10,14	9,87	9,12	9,02	9,54	10,37	11,04	11,29

Tabella 27: Major market Europei per immatricolazioni di auto nuove (2009-2017)

Complessivamente, i primi cinque mercati europei, dopo la "stanca" del 2012-2013, sono tornati nel 2017 ai volumi del 2009. Di seguito si riporta un grafico che mostra la ripartizione dei volumi di nuove immatricolazioni nei cinque principali mercati europei.

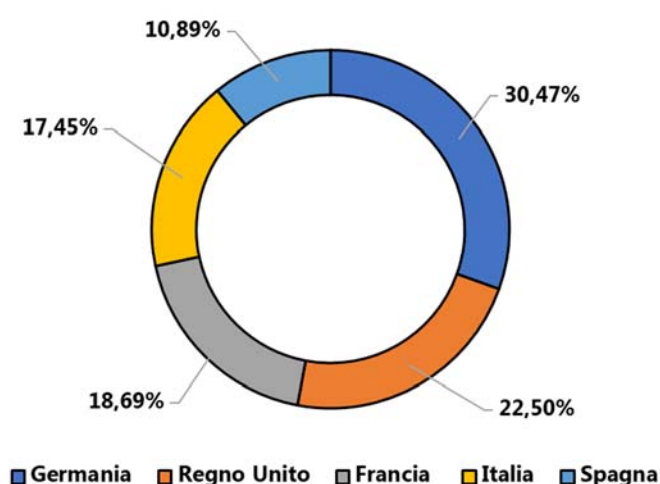


Figura 38: Ripartizione dei volumi di nuove immatricolazioni nei cinque principali mercati europei (2017)

4.6 PREVISIONE DEL COMMERCIO MARITTIMO EUROPEO TRA IL 2018 ED IL 2040

Volendo spingere fino al 2040 l'orizzonte di osservazione e di previsione, è possibile stimare la crescita dei traffici marittimi europei relativi alle principali categorie merceologiche sulla base del tasso composto di crescita media (CAGR) registrato nel periodo di osservazione finora considerato (2009-2017) e del quale sono disponibili dati statistici.

Nella tabella che segue si riportano gli indicatori CAGR relativi alle principali categorie merceologiche nel periodo 2009-2017.

Categoria Merceologica	Indicatore CAGR 2009-2017
Rinfuse Liquide	+0,2%
Rinfuse Solide	+1,3%
Container	+3,9%
Ro-Ro	+2,8%
Altre merci non specificate	+2,1%
Complessivo	+1,6%

Tabella 28: Indicatori CAGR relativi alle principali categorie merceologiche (2009-2017)

Applicando ciascuno gli indicatori di cui sopra alla categoria di riferimento associata, si ottiene una proiezione cautelativa delle variazioni di traffico mondiale al 2020, al 2030 e al 2040, i cui conseguenti volumi sono di seguito rappresentati.

Categoria Merceologica	2017 (milioni di tonnellate)	2020 (milioni di tonnellate)	2030 (milioni di tonnellate)	2040 (milioni di tonnellate)
Rinfuse Liquide	1.454.986	1.465.009	1.498.420	1.531.830
Rinfuse Solide	879.145	914.621	1.032.874	1.151.126
Container	857.344	956.816	1.288.388	1.619.960
Ro-Ro	477.745	517.884	651.681	785.477
Altre Merci non Specificate	221.819	236.048	283.479	330.910
Totale (Tutte le Merci)	3.891.040	4.078.977	4.705.433	5.331.889

Tabella 29: Previsioni volumi traffico europeo delle principali categorie merceologiche

Per quanto riguarda il traffico passeggeri, il numero di unità movimentate nel mondo agli orizzonti temporali prima definiti (2020, 2030 e 2040) è stato ugualmente determinato prendendo come riferimento l'indicatore CAGR associato, calcolato nel periodo 2009-2017. In particolare, il numero di passeggeri movimentati nel mondo nel periodo di riferimento ha registrato un tasso composto di crescita media pari a circa il -0,4%. Dunque, applicando il CAGR del periodo di riferimento, agli orizzonti temporali prefissati ci si aspetterebbe, dunque, un calo del numero di passeggeri trasportati via mare.

Anno	Numero Passeggeri (milioni di unità)
2017	414.808
2020	409.902
2030	393.551
2040	377.199

Tabella 30: Previsioni movimentazione passeggeri in UE

Per ciò che concerne i volumi di immatricolazione di nuovi veicoli in Unione Europea, le proiezioni agli orizzonti temporali prima definiti (2020, 2030 e 2040) sono state ugualmente determinate prendendo come riferimento gli indicatori CAGR associati calcolati nel periodo 2009-2017. In particolare, le vendite complessive di veicoli in UE nel periodo di riferimento hanno registrato un tasso composto di crescita media pari a circa il +0,8%.

Anno	Immatricolazione Nuovi Veicoli in UE (milioni di unità)
2017	15,6
2020	16,0
2030	17,3
2040	18,5

Tabella 31: Previsioni nuove immatricolazioni di veicoli in UE

5 LO SCENARIO ITALIANO DEI TRAFFICI E DEI SERVIZI DI TRASPORTO MARITTIMO DAL 2009 AD OGGI

5.1 L'ECONOMIA ITALIANA DAL 2009 AD OGGI

L'Italia, dalla metà del secolo scorso, ha conosciuto profondi cambiamenti economici, che nei decenni successivi l'hanno resa una delle maggiori potenze economiche mondiali, grazie ad un continuo processo di crescita durato fino alla fine degli anni novanta del XX secolo.

Durante questa fase, il progressivo ridimensionamento del settore primario (agricoltura, allevamento e pesca) a favore di quello industriale e terziario (in particolare, nel periodo del boom economico, negli anni cinquanta-settanta) si è accompagnato a profonde trasformazioni nel tessuto socio-produttivo.

La fase di industrializzazione è arrivata a compimento negli anni ottanta ed è cominciata la terziarizzazione dell'economia italiana, con lo sviluppo dei servizi bancari, assicurativi, commerciali, finanziari e della comunicazione.

A partire dal XXI secolo, l'economia italiana è entrata in una fase di sostanziale stagnazione, caratterizzata da una crescita estremamente bassa; sul finire del primo decennio, come effetto della crisi economica globale del 2008-2009 e della falsa ripresa del 2010-2011, ha avuto inizio il periodo di vera e propria recessione degli anni 2012 e 2013 cui è seguita, negli anni successivi, una lenta crescita.

La prima fase di contrazione ha avuto luogo tra maggio 2008 e marzo 2009, in conseguenza all'esplosione della crisi finanziaria internazionale e le sue ripercussioni sull'economia reale. In quel caso il crollo della domanda estera, associato alla forte e repentina caduta degli scambi commerciali ha rappresentato l'elemento caratterizzante dell'intensa flessione produttiva. La recessione, inoltre, seppure di qualche mese (10) ma nemmeno troppo diversa da altri episodi di contrazione del settore industriale, ha avuto un'ampiezza molto maggiore rispetto al passato, portando a una caduta complessiva del prodotto del 25,9%. Come termine di confronto, le flessioni produttive determinate dalle recessioni degli anni Novanta furono comprese tra il 4,1% della crisi "asiatica" del 1998 e il 5,8% registrato dopo la fine degli accordi europei di cambio, nel 1992-1993.

La moderata ripresa del 2009-2010 ha consentito un parziale recupero della produzione, rispetto al minimo di marzo 2009, pari al 15,1%; questo dato è in linea con quello osservato in molti paesi europei (con la rilevante eccezione della Germania), ma assai inferiore a quanto necessario per tornare ai livelli produttivi precedenti. A questa ripresa ha fatto seguito, a partire da maggio 2011, un nuovo più lungo episodio recessivo terminato alla fine del 2013.

Quindi, mentre tra il 2000 e il 2007, l'Italia è cresciuta con una media pari all'1,7%, tra il 2008 e il 2009, l'Italia ha subito un vero e proprio shock a causa della crisi economica, divenendo il paese del G7 a subire la più grave contrazione in termini di PIL. Una breve crescita che è poi stata tuttavia nuovamente vanificata nel 2011, anno in cui lo spread italiano toccò quota 570, costringendo il governo alle dimissioni. Negli anni a seguire la recessione è proseguita per poi concludersi nel 2013 da cui ha avuto inizio la lenta ripresa.

L'uscita dell'economia italiana dalla seconda recessione (2011-2013) ha relativamente accelerato nell'ultimo anno. Secondo i dati di contabilità nazionale (ISTAT), la risalita del PIL è partita nella seconda

metà del 2013 ed è proseguita a un passo più veloce dall'inizio del 2015, fino a divenire più robusta dalla fine del 2016.

Nell'ultimo quinquennio, il PIL italiano è cresciuto nel complesso del 3,6%, recuperando oltre due terzi della caduta registrata nei due anni precedenti (-5,2%), con una velocità che si è gradualmente rafforzata fino a raggiungere il +1,5% del 2017.

La crescita è il risultato complessivo di

- +7,4% export (+9% import)
- +1,4% spesa delle famiglie
- +3,8% investimenti fissi lordi (1,1% costruzioni e 6,1% altri beni)

L'industria è tornata a trainare lo sviluppo economico europeo: il differenziale tra la crescita reale del valore aggiunto manifatturiero e quella del PIL è di +0,9 punti percentuali; in Italia è il medesimo.

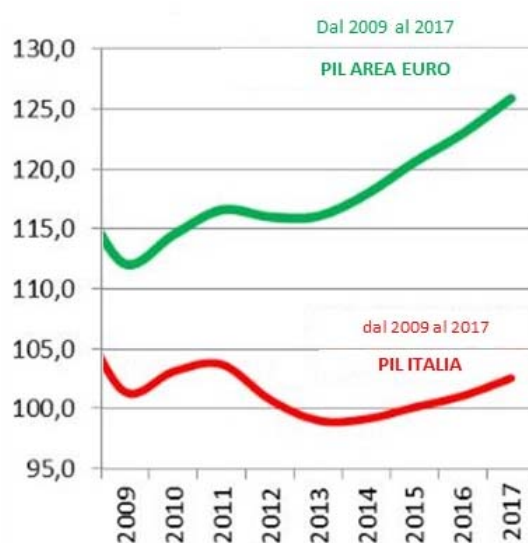


Figura 39 – Andamento PIL in Italia e nell'Area EURO

5.2 IL TRAFFICO MARITTIMO ITALIANO

L'Italia è per storia e vocazione un Paese marittimo. E' al centro del Mediterraneo, gode di una posizione geografica invidiabile, dispone di porti e di un settore armatoriale che, con tutta la filiera ad essi connessa, rappresentano, e rappresenteranno ancora di più in futuro, una risorsa strategica per la competitività della nostra economia all'interno di uno scenario sia europeo che internazionale.

I porti italiani gestiscono tutte le tipologie di merci, con prevalenza delle rinfuse liquide, delle merci containerizzate e dei carichi rotabili.

La figura sotto riportata mostra come nei porti italiani tra il 2009 ed il 2017 risulti crescente il traffico marittimo di merci containerizzate e di carichi rotabili (Ro-Ro); sostanzialmente stabile risulta la performance in termini di rinfuse liquide e merci varie, in calo quello delle rinfuse solide.

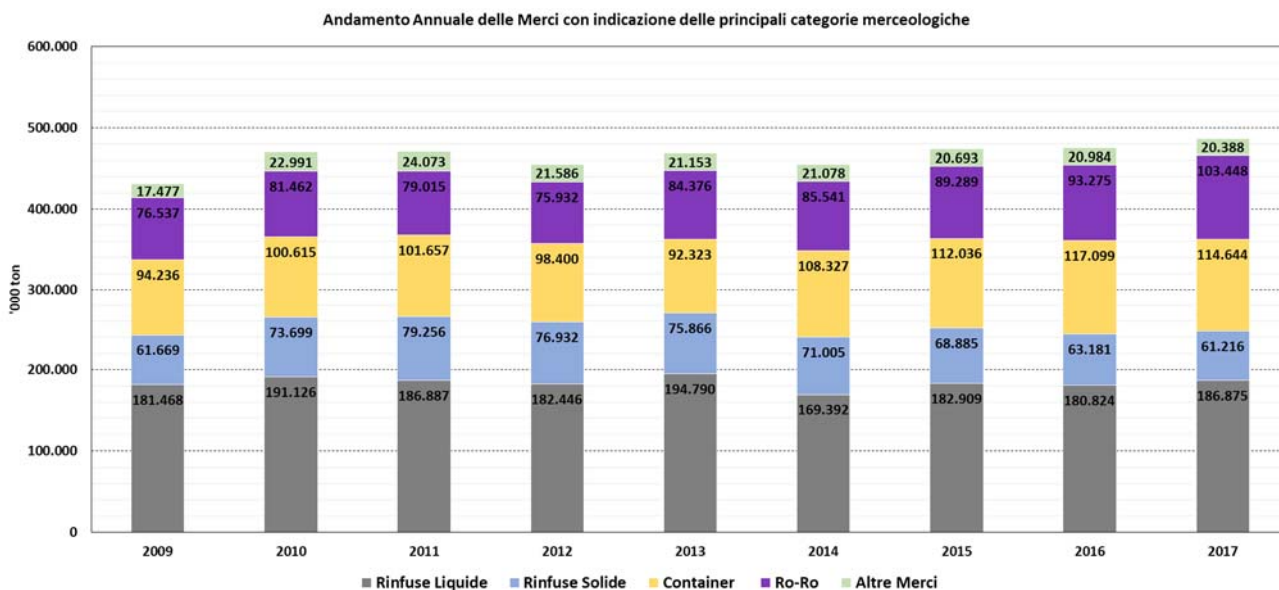


Figura 40: Andamento delle categorie merceologiche e Totale Movimenti nei principali porti italiani nel periodo di riferimento (2009-2017)

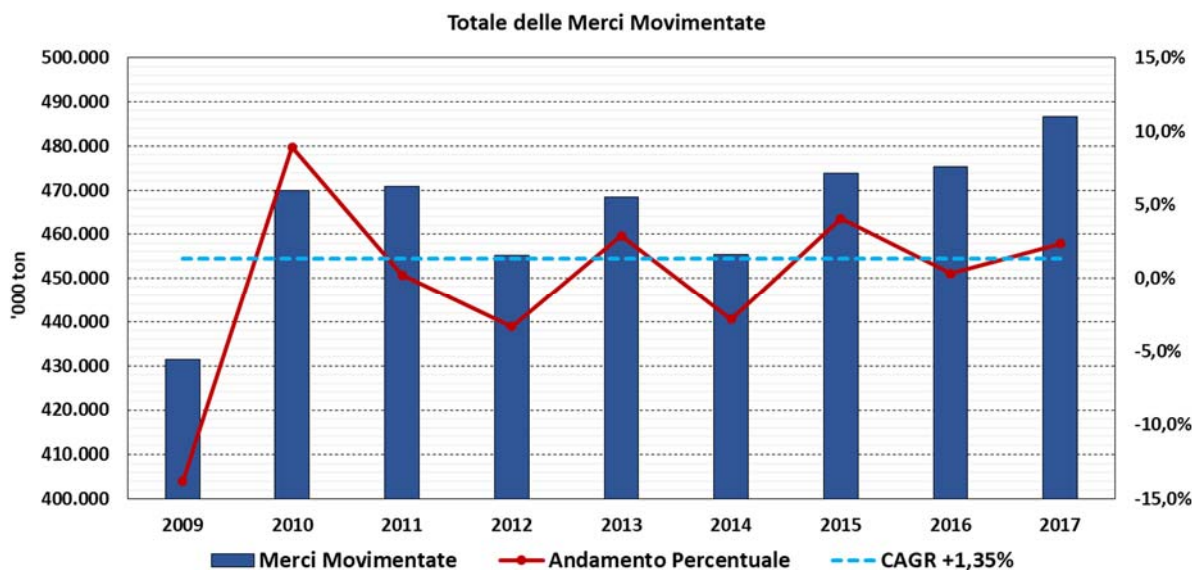


Figura 41: Totale Merci Movimentate nei principali porti italiani nel periodo di riferimento (2009-2017)

L'import-export dell'Italia nel 2017 è stato pari a 848,8 miliardi di euro, in crescita dell'8,1%, con un aumento sia dell'import (da 368 miliardi del 2016 a 401 miliardi, con una crescita del 9%), che dell'export (da 417 miliardi del 2016 a 448 miliardi, con una crescita del 7,4%).

Dalla figura che segue si evince che il 38% dell'interscambio commerciale italiano viaggia via mare.

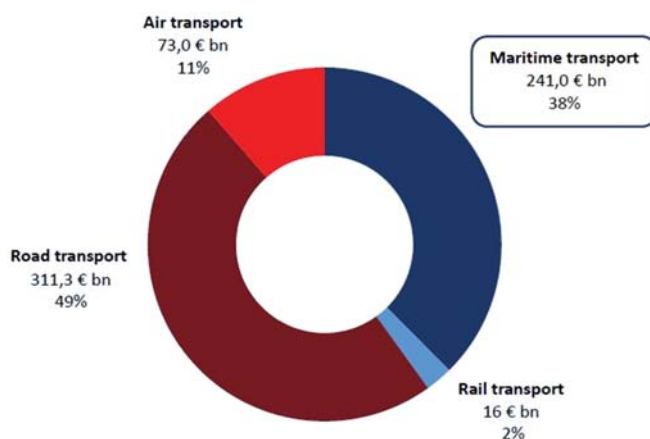


Figura 42: Modalità di trasporto dell'import-export italiano nel 2017 (dati in miliardi di euro); Fonte: Assoporti

L'import-export marittimo italiano ha registrato, dopo il periodo 2012-2016 tendenzialmente in calo, una forte crescita nel 2017 (+12,4% rispetto al 2016), grazie ad un aumento dei traffici sia in export (+9,7%), che in import (+15,2%). Inoltre, il valore dell'import-export marittimo nel 2017 è il più alto dell'intero periodo in questione.

Nello specifico, i principali Paesi target dell'interscambio commerciale marittimo italiano nel 2017 sono:

- Stati Uniti;
- Cina;
- Turchia;
- India;
- Russia.

I dati estrapolati da Assoporti confermano il primato degli Stati Uniti nei confronti dei quali si registra una netta prevalenza dell'export, che copre quasi l'80% dell'interscambio totale. Il contrario accade per la Cina, secondo partner del commercio via mare dell'Italia, con le importazioni italiane pari ad oltre il 70% del traffico bilaterale.

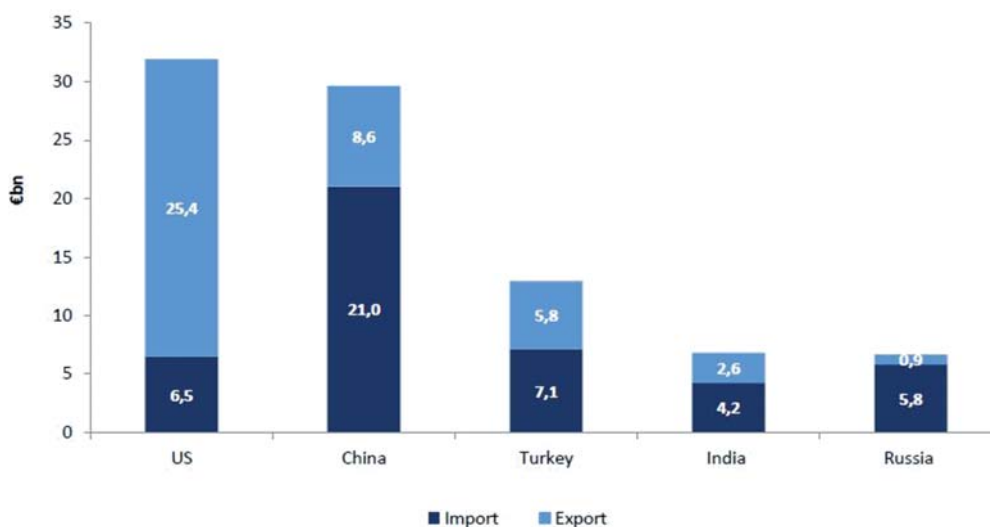


Figura 43: Principali Paesi target dell'interscambio commerciale marittimo italiano nel 2017 (miliardi di euro);

I primi cinque partner commerciali dell'Italia, presenti nel grafico sopra riportato, incidono per il 36,5% sul commercio totale via mare del nostro Paese.

Con riferimento al 2017, le prime tre Autorità di Sistema Portuale (nel seguito AdSP) per tonnellate di merce movimentata sono il Mar Ligure Occidentale (68,1 milioni di tonnellate), il Mar Adriatico Orientale (66,6 milioni di tonnellate) ed il Mar Tirreno Meridionale e Ionio e dello Stretto (59,70 milioni di tonnellate). Tra il 2016 ed il 2017 i maggiori incrementi sono stati registrati nell'AdSP del Mar Ligure Orientale (+13.6%), in quella del Mar Ligure Occidentale (+8,8%), del Mar di Sicilia Orientale (+7,5%) e del Mar Tirreno Centrale (+5,5%).

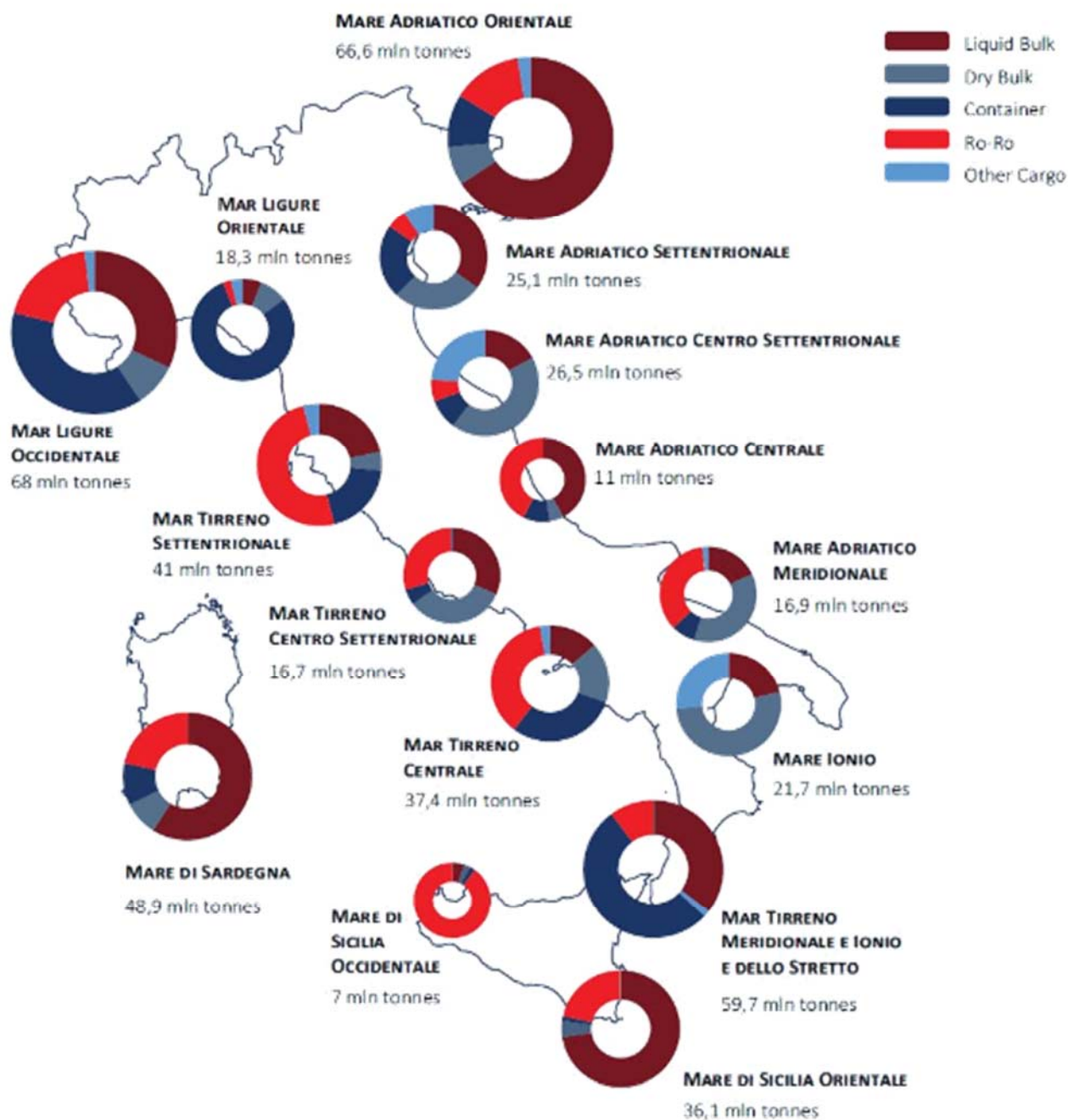


Figura 44: Tipologie di merci gestite dalle 15 AdSP nel 2017 (Fonte: Assoporti)

5.3 LO SCENARIO DEI TRAFFICI MARITTIMI ITALIANI DAL 2009 AD OGGI

Le previsioni sul recupero del nostro Paese non sembravano, immediatamente dopo la crisi, essere molto favorevoli nel breve termine. Alla fine del 2009 il peggio sembrava passato, ma la ripresa si presentava con margini molto ampi di incertezza, disomogeneità e discontinuità.

L'Italia, a pari merito col Giappone, si contendeva il primato della peggiore performance tra le grandi economie avanzate: in effetti, a fronte di un calo del 3,5% nella Zona Euro, del 4,4% nel Regno Unito, del 2,2% in Canada e del 2% punti negli Stati Uniti, l'Italia perdeva il 6,3% di Prodotto Interno Lordo e, di conseguenza, le previsioni per il futuro non potevano certamente essere rosee.

Il 2009 viene archiviato con una contrazione significativa dei volumi movimentati e risultati in calo per quasi tutte le tipologie di traffico.

Nel confronto con il 2008, **nel 2009** tutti i maggiori scali (riportati in tabella 1) hanno visto diminuire i propri traffici di merci: la media delle variazioni dei porti segna un pesante **-13,8% con circa 430.000 milioni di tonnellate di merci movimentate** (circa 70.000 milioni di tonnellate in meno rispetto all'anno precedente), suddivise per tipologia merceologica come riportato nella Figura 45.

Il **traffico container** segna anch'esso un valore negativo (**-9,83%**), per un totale movimentato di circa **9,5 milioni di TEUs**.

Il **settore dei passeggeri** è invece in controtendenza, vedendo un **aumento di circa il 2%, per un totale di poco più di 48 milioni di unità**. Infine, il **traffico dei veicoli**, comprendenti le unità Ro-Ro, i veicoli privati e quelli commerciali, ha visto movimentare quasi **11,5 milioni di unità, con un incremento rispetto all'anno precedente dell'8,5%**.

PORTO	Rinfuse Liquide ('000 ton)	Rinfuse Solide ('000 ton)	Container ('000 ton)	Ro-Ro ('000 ton)	Altre Merci ('000 ton)	Totale ('000 ton)	TEUs	Passeggeri	Veicoli
Ancona	4.648	1.235	817	2.073		8.773	105.503	1.572.407	517.667
Augusta	25.726	742				26.468	19		
Bari		1.511	0	3.409	67	4.987	55	1.961.283	455.644
Brindisi	2.419	7.059	7	1.493	42	11.020	722	524.104	78.566
Cagliari	23.344	520	8.182	2.640	40	34.726	736.984	456.565	
Catania	16	197	234	3.540	693	4.680	21.791	385.584	
Civitavecchia	859	2.363	180	5.406		8.807	28.338	4.103.141	1.066.852
Fiumicino	5.545					5.545			
Gaeta	1.732	609		5	82	2.427		902	627
Genova	20.310	3.684	15.180	7.668	611	47.454	1.533.627	3.486.683	295.241
Gioia Tauro	563	54	29.312	204		30.132	2.857.440		149.893
La Spezia	1.927	1.107	10.716	1	576	14.328	1.046.063	31.021	
Livorno	7.474	682	6.881	9.607	2.122	26.766	592.050	3.263.289	312.427
Messina-Milazzo	14.859	138		6.356		21.353		8.762.229	3.101.810
Monfalcone		909		99	2.196	3.204	1.417	180	
Napoli	4.260	4.697	4.534	5.928		19.419	515.868	8.618.000	
Olbia-Golfo Aranci-Ptorres	1.531	1.518		6.907	11	9.968		6.110.178	1.964.335
Palermo-Termini Imerese	808	187	266	6.154		7.414	30.111	1.840.161	672.747
Piombino	126	3.378		1.277	440	5.221		3.453.847	1.052.418
Ravenna	4.632	8.600	2.099	796	2.577	18.703	185.022	17.726	47.602
Salerno		42	2.443	5.274	890	8.649	269.300	562.782	448.190
Savona-Vado	7.360	3.219	2.162	1.041	731	14.513	196.317	1.028.486	1.097.089
Taranto	6.610	11.336	4.679		4.580	27.205	741.428		
Trieste	35.025	1.541	2.866	4.784	177	44.393	276.957	71.964	
Venezia	11.695	6.343	3.677	1.878	1.641	25.233	369.474	1.888.174	195.488
TOTALE	181.468	61.669	94.236	76.537	17.477	431.387	9.508.486	48.138.706	11.456.596

Tabella 32 – Movimenti Portuali nei principali scali italiani - 2009

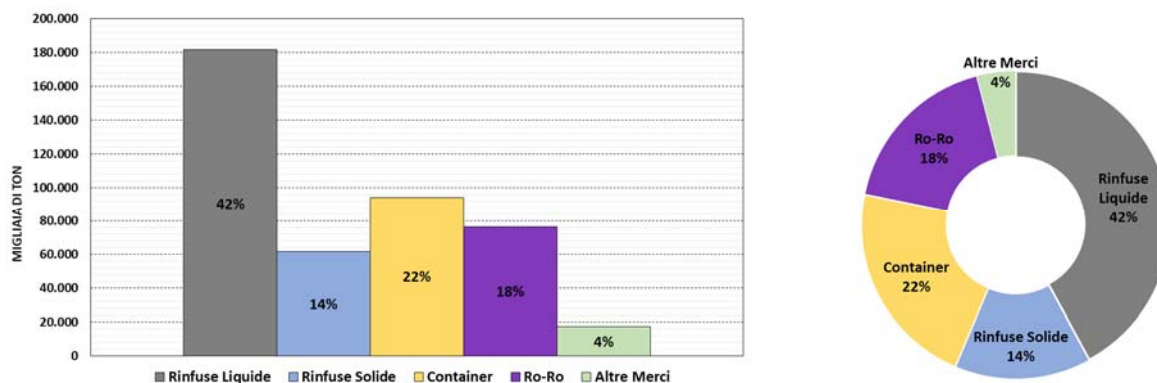


Figura 45 –Merci movimentate nei principali porti italiani - 2009

Nell'ultima parte del 2009 è iniziata la ripresa dell'economia mondiale che è proseguita anche nel corso del 2010, seppure a ritmi più contenuti nel secondo semestre rispetto al primo.

Dopo un 2008 poco incoraggiante ed un pessimo 2009, **nel 2010 si interrompe il trend negativo** e il traffico delle merci nei porti italiani torna finalmente a salire. La crescita dei volumi di traffico dimostra che la portualità italiana ha iniziato a recuperare, sia pur parzialmente, le perdite subite nel 2009.

Il volume totale dei traffici registrato nel corso del 2010 nel Settore Portuale Nazionale (SPN), costituito dall'insieme dei porti sede di Autorità Portuali, segna una **crescita**, rispetto all'anno precedente, pari al **+ 8,9%**.

PORTO	Rinfuse Liquide ('000 ton)	Rinfuse Solide ('000 ton)	Container ('000 ton)	Ro-Ro ('000 ton)	Altre Merci ('000 ton)	Totale ('000 ton)	TEUs	Passaggeri	Veicoli
Ancona	4.464	811	843	2.401		8.521	110.395	1.654.821	484.260
Augusta	28.455	960				29.415	78		
Bari	3	1.956	3	3.324	16	5.303	680	1.903.535	460.699
Brindisi	2.727	5.839	15	1.319	50	9.950	1.107	520.853	69.484
Cagliari	25.716	386	7.118	2.597		35.817	629.340	507.612	
Catania		314	218	4.131	685	5.348	20.247	440.780	
Civitavecchia	406	4.250	265	5.331	71	10.322	41.536	4.282.299	1.079.162
Fiumicino	5.174					5.174			
Gaeta	1.554	484		2	67	2.107		1.568	164
Genova	19.697	4.608	17.656	8.059	683	50.702	1.758.858	3.639.975	315.327
Gioia Tauro	524	334	29.685	172		30.715	2.852.264		110.642
La Spezia	2.281	1.746	13.466		456	17.950	1.285.155	44.874	
Livorno	9.280	844	7.332	10.379	2.463	30.299	628.489	3.374.768	304.548
Messina-Milazzo	16.382	91		6.595		23.068		8.578.681	2.999.170
Monfalcone		984		110	1.994	3.088	1.166	186	
Napoli	5.552	4.419	5.883	6.069		21.923	534.694	7.365.397	
Olbia-Golfo Aranci-Ptorres	1.564	1.410		7.463	6	10.444		5.927.655	1.938.772
Palermo-Termini Imerese	803	249	317	6.508		7.876	33.495	1.805.262	769.893
Piombino	45	4.640		1.308	562	6.555		3.288.272	1.001.281
Ravenna	4.940	9.763	2.216	899	4.104	21.922	183.577	17.121	60.538
Salerno		44	2.874	5.931	992	9.842	234.809	625.761	527.032
Savona-Vado	7.048	3.347	1.801	1.480	979	14.654	170.427	780.787	234.736
Taranto	6.572	18.138	3.750		6.389	34.849	581.936		
Trieste	36.011	1.656	3.215	5.596	1.183	47.661	291.708	67.035	
Venezia	11.929	6.426	3.957	1.787	2.291	26.390	393.913	2.058.815	80.572
TOTALE	191.126	73.699	100.615	81.462	22.991	469.893	9.753.874	46.886.057	10.436.280

Tabella 33 - Movimenti Portuali nei principali scali italiani - 2010

Il complesso delle merci movimentate nel 2010 è di circa **470 milioni di tonnellate con un incremento di circa 40 milioni di tonnellate in confronto al 2009**.

Per complesso di merci movimentate, Genova mantiene il proprio primato nazionale con un incremento del 6,79% sul 2009 e 50,702 milioni di tonnellate movimentate. Invariata, rispetto all'anno precedente, risulta anche la seconda posizione occupata dal porto di Trieste con 47,661 milioni di tonnellate movimentate ed un incremento rispetto al 2009 del 7,36%.

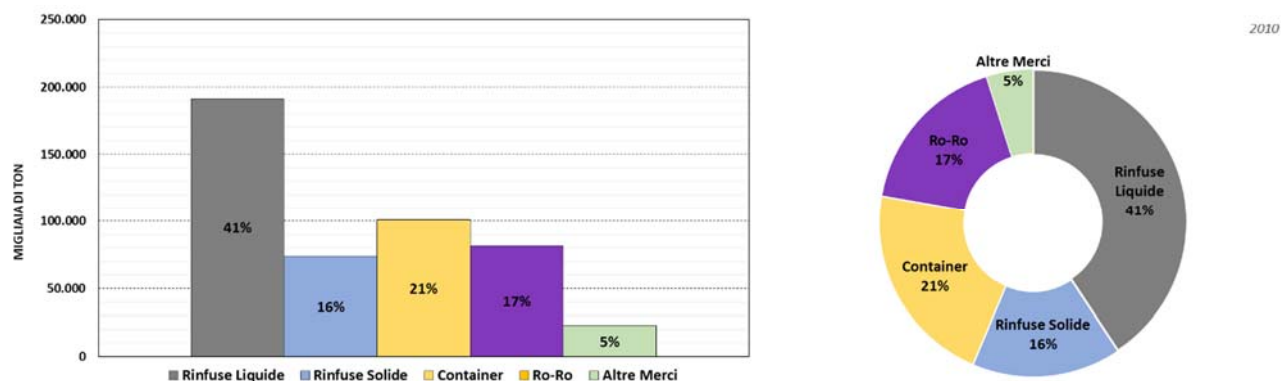


Figura 46 - Mercii movimentate nei principali porti italiani - 2010

L'analisi dei traffici dei porti italiani riferito al **2011** mostra un **andamento sostanzialmente stabile** rispetto all'anno precedente per le **merci (+0,21%)** e un calo (**-2,1%**) nel **segmento del trasporto containerizzato** che ha raggiunto circa i 9,6 milioni di TEUs. In linea generale si può affermare che mentre per le merci solide si è registrato un aumento, per le merci liquide si rileva un trend negativo. Con circa 46 milioni di **passaggeri** trasportati nei porti italiani si osserva una **lieve contrazione (-2,6%)** sull'anno precedente, ma all'interno di questo segmento va segnalata l'importante crescita del traffico dei crocieristi. Infine, per il traffico dei **veicoli**, si registra un **pesante calo dell'8,8%**, in linea con quanto accade nel resto del mondo.

Per complesso di merci movimentate, Genova si conferma quale più importante scalo nazionale. Il porto ligure interessa, pur registrando una lievissima flessione (-0,61%), il 10,66% del traffico nazionale con 50,392 milioni di tonnellate movimentate. Un'altra conferma proviene dal porto di Trieste al secondo posto, anche nel 2011, nella graduatoria dei porti italiani, con 48,238 milioni di tonnellate ed un incremento dell'1,21% rispetto all'anno precedente. La forte espansione (+17,07%) registrata dal porto di Taranto, che aveva conseguito ottimi risultati anche nel 2010, fa sì che esso si collochi al terzo posto per volume totale di traffico nella classifica dei maggiori porti italiani, con 40,798 milioni di tonnellate movimentate.

PORTO	Rinfuse Liquide ('000 ton)	Rinfuse Solide ('000 ton)	Container ('000 ton)	Ro-Ro ('000 ton)	Altre Merci ('000 ton)	Totale ('000 ton)	TEUs	Passengeri	Veicoli
Ancona	4.507	560	924	2.421		8.413	120.674	1.553.787	433.985
Augusta	28.685	804	0	10	93	29.592			
Bari	1	1.855	124	3.062	21	5.063	11.121	1.951.665	425.131
Brindisi	2.604	6.099	4	1.170	16	9.892	485	527.001	61.704
Cagliari	26.275	352	8.774	420		35.821	603.236	657.000	
Catania		323	196	4.481	204	5.204	16.937	224.154	
Civitavecchia	976	5.591	289	4.773	62	11.690	38.165	4.525.619	898.381
Fiumicino	5.887					5.887			
Gaeta	1.895	610		1	89	2.595		4.499	41
Genova	17.852	5.024	18.928	7.967	622	50.393	1.847.102	3.113.679	312.209
Gioia Tauro	616	26	23.916	138		24.696	2.304.987		
La Spezia	1.931	1.304	13.470		356	17.061	1.307.274	90.408	
Livorno	7.779	797	7.650	10.765	2.681	29.673	637.798	3.068.047	331.251
Messina-Milazzo	17.105	60		6.112		23.277		8.564.396	2.802.709
Monfalcone		2.283		166	1.019	3.468	591	213	
Napoli	3.999	4.363	5.910	5.791		20.064	526.768	7.516.191	
Olbia-Golfo Aranci-Ptorres	1.171	1.285		7.776		10.232		4.549.725	1.671.092
Palermo-Termini Imerese	727	301	220	7.305		8.554	28.568	1.901.107	770.354
Piombino	39	4.285		938	739	6.001		3.240.030	987.912
Ravenna	4.815	10.000	2.472	672	5.385	23.344	215.336	163.829	44.334
Salerno		59	2.959	6.597	918	10.533	235.209	639.978	498.978
Savona-Vado	6.721	3.258	2.128	992	999	14.098	196.434	1.092.315	202.323
Taranto	6.859	21.711	4.404		7.825	40.799	604.404		
Trieste	35.230	1.720	4.644	5.818	826	48.238	393.186	56.973	
Venezia	11.213	6.586	4.643	1.641	2.219	26.301	458.363	2.239.751	74.538
TOTALE	186.887	79.256	101.657	79.015	24.073	470.888	9.546.638	45.680.367	9.514.942

Tabella 34 - Movimenti Portuali nei principali scali italiani - 2011

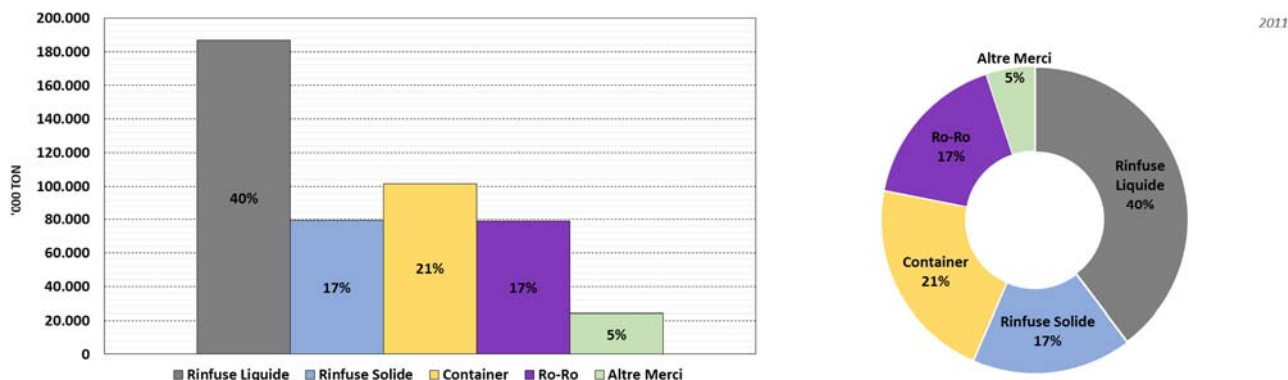


Figura 47 - Mercii movimentate nei principali porti italiani - 2011

Il quadro macroeconomico dell'**Italia nel 2012** riflette gli elementi d'incertezza che ancora caratterizzano le prospettive di crescita globali. **La recessione, manifestatasi nuovamente nella seconda metà del 2011** - dopo i moderati segnali di ripresa - di fatto **si protrae, in Italia, per tutto il 2012**.

Nel complesso, il PIL ha registrato una contrazione del 2,4%, a fronte della crescita dello 0,4% registrata nel 2011; questo perché la fase recessiva dell'economia italiana, che ha attraversato l'intero arco dell'anno 2012, si è inasprita nella fase finale dell'anno, segnando nell'ultimo trimestre una variazione negativa superiore alle attese (- 0,9% sul trimestre precedente). Sul risultato complessivo ha inciso, in maniera rilevante, il debole andamento della domanda interna, il cui contributo negativo alla variazione del PIL è stato particolarmente ampio, pari a -4,8 punti percentuali. La contrazione del PIL è stata, inoltre, accompagnata da una diminuzione delle importazioni di beni e servizi del 7,7%, che ha accentuato la

contrazione delle risorse disponibili (-3,6%). Un apporto positivo è, invece, stato dato dalla domanda estera (3 punti percentuali).

Mentre il precedente episodio di caduta del PIL, culminato nel 2010, era stato caratterizzato da un vistoso calo delle esportazioni, nel corso del 2012 il principale impulso recessivo è venuto dalle ripercussioni negative sull'economia dovute alla crisi finanziaria.

Al contempo, l'ampio sforzo di consolidamento fiscale resosi necessario per stabilizzare le aspettative dei mercati e per ottemperare agli impegni interni e internazionali, ha fornito un ulteriore impulso negativo all'economia, cui si è aggiunta una caduta di fiducia in famiglie e imprese che ha contribuito alla congiuntura sfavorevole. Da tali fattori è discesa una nuova flessione del PIL generata dalla contrazione di tutte le componenti della domanda interna.

Relativamente all'ambito dei trasporti marittimi, mentre nel 2011 erano stati sostanzialmente confermati i risultati conseguiti l'anno precedente, che aveva mostrato segni di ripresa dopo un biennio negativo, il 2012 risente pesantemente della crisi economica che colpisce duramente il Settore Portuale Nazionale (SPN).

Il volume totale del traffico nel **2012** subisce una **contrazione del 3,3%** equivalente a più di 15 milioni di tonnellate di merci in meno rispetto al 2011. Nel 2012 risultano essere state movimentate poco più di **455 milioni di tonnellate di merci** contro i 470 milioni di tonnellate dell'anno precedente.

Se si prende in esame il complesso delle merci movimentate, si conferma quale primo porto italiano, anche nel 2012, Genova che mantiene sostanzialmente i livelli di traffico del 2011 con un lievissimo calo pari allo 0,37%. Nello scalo ligure si movimenta l'11% del traffico nazionale (10,66% nel 2011) per un totale di 50,207 milioni di tonnellate di merci.

Rimane secondo scalo nazionale il porto di Trieste, uno dei pochi a registrare un incremento di traffico (+2%) con 49,207 milioni di tonnellate movimentate (10,79% del traffico nazionale).

PORTO	Rinfuse Liquide (000 ton)	Rinfuse Solide (000 ton)	Container (000 ton)	Ro-Ro (000 ton)	Altre Merci (000 ton)	Totale (000 ton)	TEUs	Passeggeri	Veicoli
Ancona	3.995	626	1.099	2.232		7.952	142.213	1.172.489	352.688
Augusta	28.723	1.109				29.832			
Bari		1.236	237	2.943	84	4.501	29.398	1.854.217	396.701
Brindisi	2.547	6.543	25	979	14	10.108	94	481.786	52.501
Cagliari	25.243	562	6.919	2.599	56	35.379	627.609	239.000	
Catania		191	226	4.227	179	4.823	22.087	193.706	
Civitavecchia	1.006	5.917	418	4.112	27	11.480	50.965	4.039.608	748.254
Fiumicino	4.442					4.442			
Gaeta	1.726	553			71	2.350		911	45
Genova	17.199	4.170	20.617	7.717	503	50.207	2.064.806	2.771.962	296.795
Gioia Tauro	646	50	27.322	191		28.209	2.721.128		120.663
La Spezia	1.479	1.440	12.017		503	15.438	1.247.218	50.239	
Livorno	8.314	639	6.495	9.828	2.144	27.418	549.047	2.806.271	303.692
Messina-Milazzo	17.121	76		5.197		22.394		8.005.164	2.403.925
Monfalcone		2.611		173	933	3.717	812	40	92.516
Napoli	5.174	3.296	5.826	5.743		20.038	546.818	7.440	
Olbia-Golfo Aranci-Ptorres	691	1.478		6.539		8.708		2.515.979	803.783
Palermo-Termini Imerese	721	214	198	6.558		7.691	22.784	1.723.854	748.807
Piombino	53	4.286		953	715	6.007		3.028.505	902.672
Ravenna	4.584	9.733	2.287	583	4.273	21.460	208.152	106.498	41.760
Salerno		66	2.681	6.539	886	10.173	208.591	618.077	520.373
Savona-Vado	6.448	3.367	702	2.034	892	13.442	77.859	1.286.371	290.418
Taranto	5.254	20.532	1.830		7.328	34.943	263.461		
Trieste	35.968	1.779	5.374	5.362	724	49.207	408.023	98.647	
Venezia	11.113	6.459	4.126	1.425	2.253	25.376	429.893	1.998.960	61.717
TOTALE	182.446	76.932	98.400	75.932	21.586	455.297	9.620.958	32.999.724	8.137.310

Tabella 35 - Movimenti Portuali nei principali scali italiani - 2012

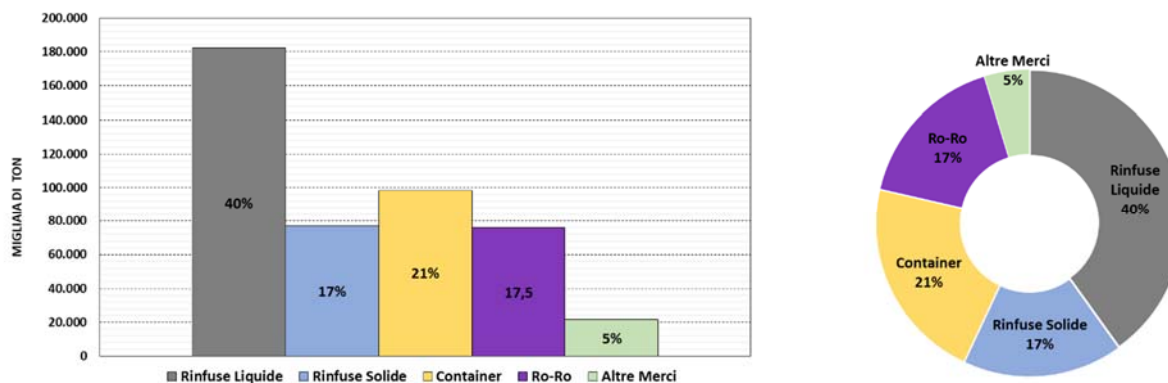


Figura 48 - Mercerie movimentate nei principali porti italiani - 2012

2012

Nel **2013** la crescita dell'attività economica mondiale e degli scambi internazionali è proseguita a ritmi moderati. Le condizioni sui mercati finanziari europei e italiani sono migliorate; vi hanno contribuito le prospettive di ripresa, la politica monetaria adottata, i progressi nella Governance dell'area dell'euro e la stabilizzazione del quadro interno in Italia. È tornato l'interesse degli investitori stranieri per le attività finanziarie italiane.

In Italia il PIL, sostenuto dalle esportazioni e dalla variazione delle scorte, ha interrotto la propria caduta nel terzo trimestre del 2013. Gli indici di fiducia delle imprese sono ancora migliorati in dicembre, collocandosi sui livelli osservati all'inizio del 2011.

L'inflazione in Italia ha continuato a diminuire, più di quanto previsto, scendendo allo 0,7% in dicembre. La debolezza della domanda ha contenuto i prezzi; l'aumento dell'IVA di ottobre è stato traslato solo in piccola parte sui prezzi finali.

Nel Settore Portuale Nazionale (SPN), il complesso del traffico si attesta sostanzialmente sui livelli registrati nel 2012. Il volume delle movimentazioni (circa **468 milioni di tonnellate**) **crece lievemente** di quasi tre punti percentuali (**2,9%**), che si traduce in un aumento di circa 13 milioni di tonnellate rispetto all'anno precedente, quando il decremento, come sopra fatto presente, era stato ben più consistente.

Sempre per quanto riguarda il volume totale di merci movimentate, se si prendendo in esame i singoli porti, balza agli occhi l'exploit del porto di Trieste che, con 56,585 milioni di tonnellate movimentate (+15% rispetto al 2012), conquista il primato nazionale ai danni di Genova, che scende al secondo posto della graduatoria dei maggiori porti italiani.

PORTO	Rinfuse Liquide ('000 ton)	Rinfuse Solide ('000 ton)	Container ('000 ton)	Ro-Ro ('000 ton)	Altre Merci ('000 ton)	Totale ('000 ton)	TEUs	Passeggeri	Veicoli
Ancona	3.282	586	1.056	2.051		6.975	152.394	1.174.054	345.872
Augusta	25.336	1.110			500	26.946	203		
Bari		1.425	270	2.491	35	4.222	31.436	1.700.591	338.698
Brindisi	2.649	5.558	384	1.780	37	10.408	566	474.600	90.958
Cagliari	23.501	610	7.901	2.779	10	34.801	702.143	343.418	213.432
Catania	21	185	330	5.145	167	5.848	22.087	390.457	
Civitavecchia	1.064	5.219	454	3.999	11	10.746	54.019	4.033.783	669.348
Fiumicino	2.791					2.791			
Gaeta	1.619	515			98	2.232		1.263	
Genova	16.861	4.009	19.387	7.759	507	48.524	1.988.013	2.899.193	287.921
Gioia Tauro	16.861	4.009	19.387	8.267		48.524	1.988.013		211.787
La Spezia	808	1.428	12.857		453	15.546	1.300.432	215.365	
Livorno	8.368	750	6.584	10.015	2.235	27.953	559.180	2.557.826	307.936
Messina-Milazzo	17.236	174		5.828		23.239		8.175.725	1.563.489
Monfalcone		2.703		206	1.062	3.971	814	159	117.792
Napoli	5.939	4.060	4.955	5.437		20.391	477.020	6.931.856	
Olbia-Golfo Aranci-Ptorres	565	1.711		5.116		7.391		2.304.478	744.080
Palermo-Termini Imerese	711	195	198	5.402		6.507	20.647	1.632.320	637.860
Piombino	18	3.954		650	624	5.246		3.079.480	940.996
Ravenna	4.418	9.815	2.475	1.158	4.620	22.486	226.879	101.819	79.294
Salerno		88	3.337	6.613	930	10.968	263.405	601.175	572.210
Savona-Vado	6.640	3.540	680	1.596	856	13.311	57.584	1.208.512	274.873
Taranto	4.163	16.694	1.732		5.897	28.485	197.317		
Trieste	41.992	987	6.040	6.848	719	56.586	458.597	147.414	
Venezia	9.946	6.542	4.297	1.236	2.391	24.411	284.429	2.072.642	51.467
TOTALE	194.790	75.866	92.323	84.376	21.153	468.508	8.785.178	40.046.130	7.448.013

Tabella 36 - Movimenti Portuali nei principali scali italiani – 2013

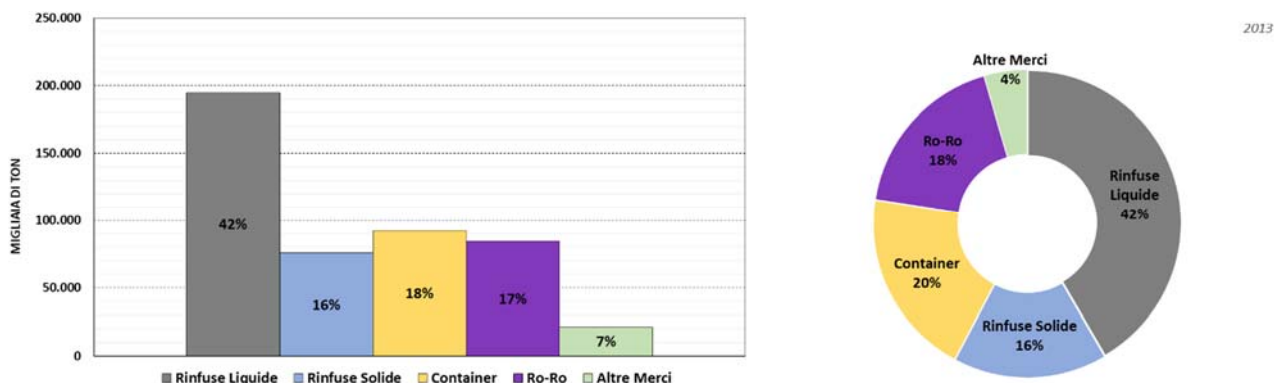


Figura 49 - Mercati movimentate nei principali porti italiani - 2013

Nel 2014 si registra un **calo inferiore al 3%** rispetto al 2013, per un totale di circa **455 milioni di tonnellate** di merci movimentate.

In riferimento all'aspetto qualitativo delle merci trasportate via mare da e per l'Italia, si osserva come le 5 categorie merceologiche subiscono tutte un decremento mentre i container, i passeggeri ed i veicoli in generale, registrano tutti delle crescite seppur moderate.

PORTO	Rinfuse Liquide ('000 ton)	Rinfuse Solide ('000 ton)	Container ('000 ton)	Ro-Ro ('000 ton)	Altre Merci ('000 ton)	Totale ('000 ton)	TEUs	Passeggeri	Veicoli
Ancona	4.779	638	1.134	2.018		8.569	164.882	1.080.116	335.116
Augusta	24.156	1.009				25.165			
Bari		1.941	317	2.397	4	4.659	35.932	1.686.403	329.026
Brindisi	2.583	5.564	512	2.178	36	10.873	407	492.447	99.707
Cagliari	21.210	864	8.276	3.045	38	33.432	717.016	328.823	244.254
Catania	41	147	360	6.080	164	6.791	33.162	232.954	
Civitavecchia	964	5.375	545	3.949	38	10.870	64.386	3.613.308	673.805
Fiumicino	2.825					2.825			
Gaeta	1.179	561			156	1.896		1.193	
Genova	16.945	3.787	21.643	8.011	582	50.968	2.172.944	2.744.968	301.129
Gioia Tauro	630	65	31.456	127		32.279	2.969.802		91.854
La Spezia	842	1.406	13.181		319	15.747	1.303.017	483.564	
Livorno	7.850	858	6.694	10.795	2.139	28.335	577.470	2.504.413	329.386
Messina-Milazzo	16.324	170		5.599		22.092		7.258.103	1.664.922
Monfalcone		2.774		184	1.329	4.286	753	139	104.453
Napoli	4.672	5.341	4.615	5.496		20.125	431.682	7.191.385	
Olbia-Golfo Aranci-Ptorres	549	1.685		5.860		8.094		3.727.225	782.267
Palermo-Termini Imerese	746	318	156	5.310		6.530	14.344	1.816.806	633.283
Piombino	77	2.257		3.879		6.213		5.968.816	939.594
Ravenna	4.426	10.120	2.453	1.792	5.669	24.460	222.548	62.028	102.810
Salerno		131	4.110	6.995	976	12.212	320.044	675.178	631.607
Savona-Vado	5.890	2.175	866	2.325	926	12.181	85.311	1.366.470	306.918
Taranto	4.138	16.040	1.701		5.977	27.855	149	582	
Trieste	41.685	777	5.749	8.385	523	57.119	506.019	118.124	
Venezia	6.883	7.002	4.561	1.116	2.205	21.766	456.068	1.945.322	
TOTALE	169.392	71.005	108.327	85.541	21.078	455.343	10.075.936	43.298.367	7.570.131

Tabella 37 - Movimenti Portuali nei principali scali italiani - 2014

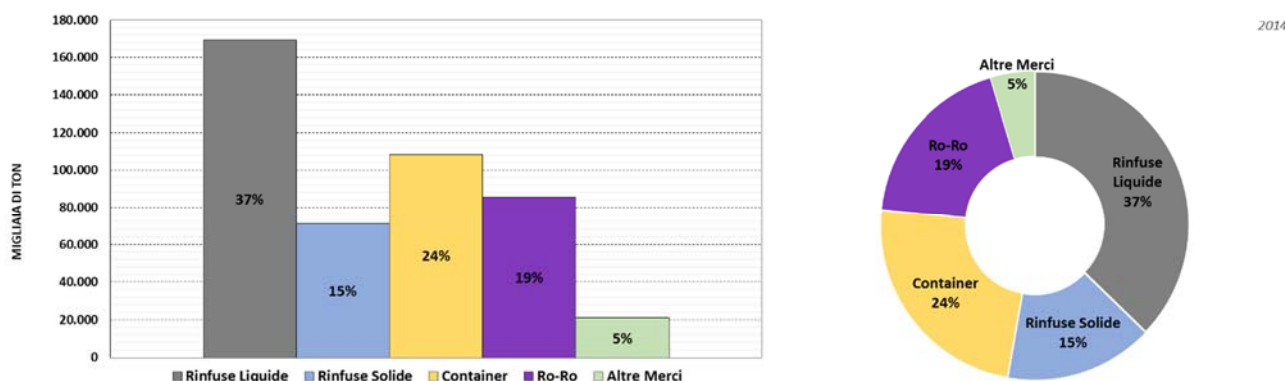


Figura 50 - Mercii movimentate nei principali porti italiani - 2014

Il **2015** è l'anno della ripresa in ogni settore: il volume delle merci ammonta a circa **473 milioni di tonnellate**, segnando un aumento del **+4%** sull'anno precedente.

Tutti i settori merceologici segnano un aumento a meno delle rinfuse solide, coerentemente alla contrazione del settore verificatasi, nello stesso anno, a livello mondiale.

Si registra una crescita, seppur marginale, del settore container e un decremento, contenuto, del numero dei passeggeri.

Il traffico dei veicoli segna un aumento pari a più del doppio di quanto accadeva l'anno prima, per un totale di 12 milioni di veicoli, comprensivi di Ro-Ro, veicoli privati e commerciali.

PORTO	Rinfuse Liquide ('000 ton)	Rinfuse Solide ('000 ton)	Container ('000 ton)	Ro-Ro ('000 ton)	Altre Merci ('000 ton)	Totale ('000 ton)	TEUs	Passeggeri	Veicoli
Ancona	4.724	502	1.196	2.176		8.598	178.476	1.003.468	331.691
Augusta	25.389	954				26.343			
Bari		2.038	658	2.683	16	5.395	60.063	1.486.116	338.417
Brindisi	2.401	6.338	507	2.516	14	11.775	407	625.714	119.058
Cagliari	28.276	857	8.152	3.725	73	41.083	747.693	524.257	258.000
Catania	9	383	477	6.627	62	7.558	49.595	222.888	350.212
Civitavecchia	466	5.537	562	4.522	68	11.154	66.731	3.809.559	866.182
Fiumicino	3.648					3.648			
Gaeta	1.397	425			148	1.971		3.936	
Genova	15.754	3.716	21.867	8.392	497	50.226	2.242.902	2.854.000	1.115.935
Gioia Tauro	473	512	33.791			34.776	2.546.805	6.976	91.854
La Spezia	948	1.188	12.744		208	15.088	1.300.442	667.446	
Livorno	8.975	847	8.896	11.963	2.030	32.712	780.874	2.660.754	1.509.487
Messina-Milazzo	17.168	178		5.562		22.909		7.209.750	2.520.978
Monfalcone		3.089		222	1.140	4.451	714	133	123.947
Napoli	4.806	5.989	4.546	5.656		20.997	438.280	7.593.764	
Olbia-Golfo Aranci-Ptorres	444	1.290		5.608		7.342		4.018.338	1.535.740
Palermo-Termini Imerese	855	378	132	5.786		7.151	12.896	1.815.630	687.181
Piombino	46	2.047		2.649	20	4.762		3.117.667	1.060.612
Ravenna	4.228	10.092	2.531	1.592	6.297	24.739	244.813	43.152	94.226
Salerno		118	4.648	7.045	1.134	12.944	359.328	687.268	628.218
Savona-Vado	6.624	1.753	886	3.389	739	13.390	90.443	1.379.848	401.941
Taranto	6.038	11.715			4.812	22.565		358	
Trieste	41.287	1.607	5.234	8.368	637	57.133	501.222	171.813	301.949
Venezia	8.954	7.333	5.212	807	2.799	25.104	560.301	1.755.485	124.974
TOTALE	182.909	68.885	112.036	89.289	20.693	473.812	10.181.985	41.658.320	12.460.602

Tabella 38 - Movimenti Portuali nei principali scali italiani - 2015

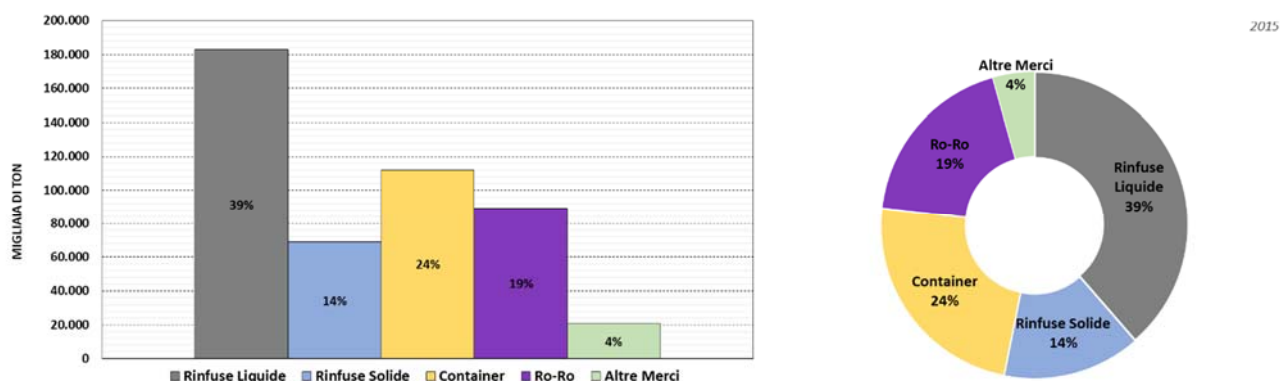


Figura 51 - Mercii movimentate nei principali porti italiani - 2015

Il 15 settembre **2016** entra in vigore il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, recante la riorganizzazione, la razionalizzazione e la semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994 n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della Legge 7 agosto 2015, n. 124.

Ai sensi dell'articolo 7 del suindicato D.lgs. 4 agosto 2016, n. 169, sono istituite quindici Autorità di Sistema Portuale in sostituzione delle 24 ex Autorità Portuali previste dalla legge n. 84/94.

I porti italiani sono sempre più stretti tra competitor agguerriti che non appartengono solo all' Europa ma riguardano anche il Sud Mediterraneo. Lo scenario di una nuova centralità del Mediterraneo è una sfida per l'Italia ma di contro, diviene un punto di interesse anche per gli altri porti che sono attori nella

stessa area. Diviene quindi sempre più necessario agire sui fattori di competizione come l'intermodalità e con essa l'efficienza dei Terminal.

Tuttavia, il nostro Paese è terzo in Europa per traffici gestiti con circa **475 milioni di tonnellate di merci, una crescita** che conferma e segue l'onda positiva dello scorso anno, ma con meno vigore (**+0,33%**). Crescono anche i container (**+0,7%**), i passeggeri (**+8,3%**) ed i veicoli (**+14,2%**).

PORTO	Rinfuse Liquide ('000 ton)	Rinfuse Solide ('000 ton)	Container ('000 ton)	Ro-Ro ('000 ton)	Altre Merci ('000 ton)	Totale ('000 ton)	TEUs	Passeggeri	Veicoli
Ancona	5.025	438	1.240	2.237		8.941	185.846	1.005.079	351.120
Augusta	24.876	816				25.692			
Bari		2.045	745	2.791	29	5.610	71.593	1.521.588	349.871
Brindisi	2.625	4.128	536	2.725	84	10.098	1.857	538.639	216.661
Cagliari	26.743	802	8.452	3.974	48	40.020	723.037	580.427	306.298
Catania	13	342	498	7.018	12	7.884	49.198	243.746	372.833
Civitavecchia	655	5.353	615	4.779	73	11.475	74.208	4.120.183	1.032.845
Fiumicino	3.413					3.413			
Gaeta	1.261	602			57	1.919		1.876	
Genova	14.583	3.651	22.377	8.595	624	49.830	2.297.917	3.110.432	1.202.328
Gioia Tauro	870		37.166		43	38.080	2.797.070		43.178
La Spezia	749	1.241	12.114		82	14.187	1.272.425	507.531	
Livorno	8.363	832	9.196	12.413	2.012	32.816	800.475	3.283.841	1.855.031
Messina-Milazzo	16.578	294		5.943		22.816		8.114.504	2.603.246
Monfalcone		3.372		276	988	4.636	980	222	169.949
Napoli	5.244	1.176	5.086	5.904		17.410	483.481	7.868.476	603.608
Olbia-Golfo Aranci-Ptorres	496	1.032		5.795		7.322		4.639.943	1.835.717
Palermo-Termini Imerese	496	256	127	5.846		6.726	12.160	2.432.011	740.309
Piombino	44	1.666		3.771	16	5.498		3.210.601	1.052.126
Ravenna	4.340	10.734	2.563	1.877	6.449	25.963	234.511	47.715	109.261
Salerno		120	5.008	6.947	1.073	13.149	388.572	660.139	624.356
Savona-Vado	7.153	1.455	370	2.841	926	12.744	54.594	1.250.702	395.651
Taranto	5.534	13.736	4	24	5.374	24.673	375		
Trieste	42.756	1.971	5.384	8.468	665	59.244	486.462	199.372	302.619
Venezia	9.008	7.118	5.615	1.052	2.427	25.220	318.973	1.777.398	65.020
TOTALE	180.824	63.181	117.099	93.275	20.984	475.363	10.253.734	45.114.425	14.232.027

Tabella 39 - Movimenti Portuali nei principali scali italiani – 2016

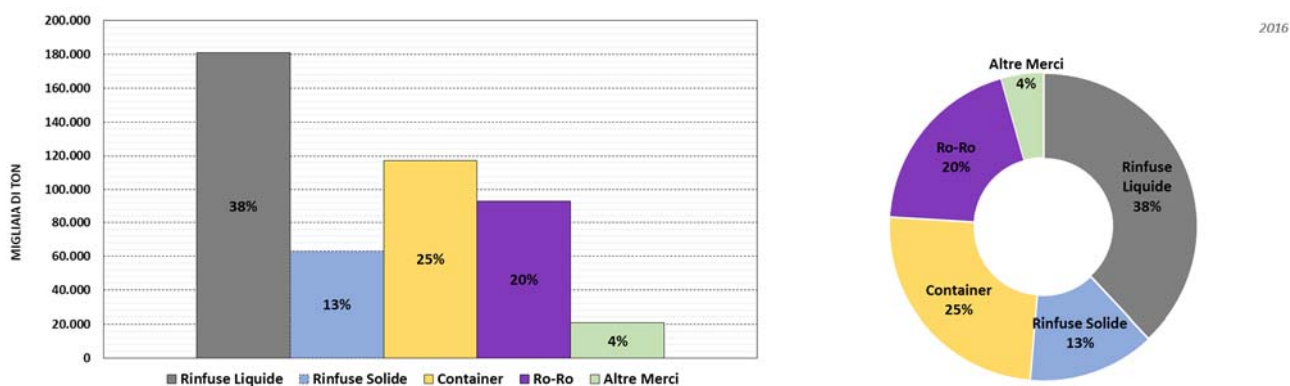


Figura 52 - Mercii movimentate nei principali porti italiani - 2016

Il **2017** vede il PIL aumentare dell'1,5%, la produzione industriale del Paese è cresciuta del 3,0% e quindi gli scambi commerciali via mare con l'estero registrano un aumento sia delle esportazioni, pari al 2,9%, che delle importazioni, pari al 3,8%.

Il totale delle merci movimentate è pari a circa 500 milioni di tonnellate, con un aumento delle rinfuse liquide e dei Ro-Ro e una diminuzione delle rinfuse solide, dei contenitori e delle merci varie.

PORTO	Rinfuse Liquide ('000 ton)	Rinfuse Solide ('000 ton)	Container ('000 ton)	Ro-Ro ('000 ton)	Altre Merci ('000 ton)	Totale ('000 ton)	TEUs	Passengeri	Veicoli
Ancona	4.643	582	1.107	4.706		11.038	168.372	1.090.639	379.123
Augusta	26.232	1.162				27.394			
Bari		1.740	732	3.165	27	5.664	68.695	1.620.528	400.402
Brindisi	2.424	3.434	613	2.814	221	9.508	1.106	601.121	204.774
Cagliari	27.839	757	5.171	4.125	8	37.900	463.939	725.118	304.129
Catania	9	446	492	7.756	3	8.705	50.111	203.599	412.911
Civitavecchia	490	5.083	893	4.930	32	11.428	94.401	4.058.205	1.006.508
Fiumicino	3.397					3.397			
Gaeta	1.318	515			32	1.865		4.500	
Genova	15.235	3.409	25.821	9.269	452	54.185	2.622.187	3.003.652	1.199.403
Gioia Tauro	860		31.177	351		32.389	2.448.570		351.284
La Spezia	1.091	1.080	13.713		96	15.980	1.473.571	454.954	
Livorno	8.835	757	8.027	14.420	1.662	33.702	734.085	3.217.255	1.994.840
Messina-Milazzo	20.055	374		5.657		26.087		10.959.555	1.935.706
Monfalcone		3.458		275	900	4.633	866	864	164.302
Napoli	5.071	939	5.528	5.760		17.298	509.876	7.612.230	601.610
Olbia-Golfo Aranci-Ptorres	679	2.207		6.432		9.318		4.508.771	1.815.541
Palermo-Termini Imerese	352	190	159	6.279		6.980	13.310	4.508.771	1.815.541
Piombino	58	1.277		3.408	44	4.787		3.348.772	1.082.718
Ravenna	4.548	11.414	2.457	1.757	6.339	26.514	223.369	51.584	90.733
Salerno		131	5.898	8.154	1.018	15.200	470.163	746.287	627.805
Savona-Vado	6.609	2.428	207	3.820	804	13.867	44.057	1.220.666	512.220
Taranto	4.590	11.347		2	5.709	21.648		8.546	
Trieste	43.751	1.640	6.973	8.844	741	61.947	616.153	139.594	314.705
Venezia	8.788	6.846	5.676	1.524	2.302	25.135	611.383	1.649.063	129.263
TOTALE	186.875	61.216	114.644	103.448	20.388	486.571	10.614.214	49.734.274	15.343.518

Tabella 40 - Movimenti Portuali nei principali scali italiani – 2017

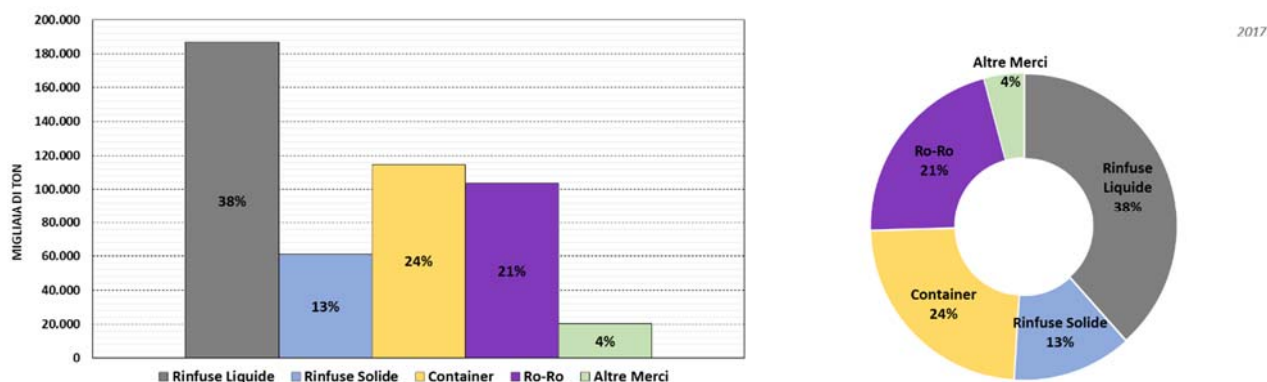


Figura 53 - Mercii movimentate nei principali porti italiani – 2017

5.4 ANDAMENTO DEI TRAFFICI PER CATEGORIA MERCEOLOGICA DAL 2009 AD OGGI

Il sistema portuale italiano movimentata circa mezzo miliardo di tonnellate l'anno. I traffici merci che hanno registrato i maggiori tassi di crescita nel periodo di riferimento sono i segmenti Ro-Ro e container; anche il traffico passeggeri è aumentato nel complesso così come quello dei veicoli.

Rispetto alle previsioni, il segmento Ro-Ro ha già raggiunto nel 2016 la stima di traffico prevista per il 2020, mentre il segmento container è in linea con le previsioni di domanda che indicano al 2020 un traffico complessivo (gateway + transhipment) compreso tra 11,2 e 12,5 MTEU/anno.

Anche per il segmento crocieristico si è in linea con le previsioni di un traffico di circa 11 Mpax/anno.

I traffici di rinfuse liquide restano pressochè stabili mentre continua la contrazione del traffico di rinfuse solide.

5.4.1 Rinfuse solide

Il traffico delle merci solide (61,2 milioni di tonnellate movimentate nel 2017) ha visto nel corso degli anni subire delle contrazioni e degli sviluppi secondo le tendenze dell'economia globale e del Paese tranne che negli ultimi anni. Difatti, mentre ha seguito la crisi, la successiva ripresa e la seconda recessione verificatesi a livello globale, non ha seguito la ripresa che gli altri settori hanno registrato dal 2013 in poi. Difatti, le tonnellate totali movimentate all'interno dei nostri porti hanno subito un decremento pari quasi al 2,9% nel periodo di riferimento.

Il tutto si giustifica con la crisi industriale delle acciaierie e dei cementifici, chiusi o riconvertiti, che trascina al ribasso le performance dei terminal che hanno perso più di 20 milioni di tonnellate in 10 anni.

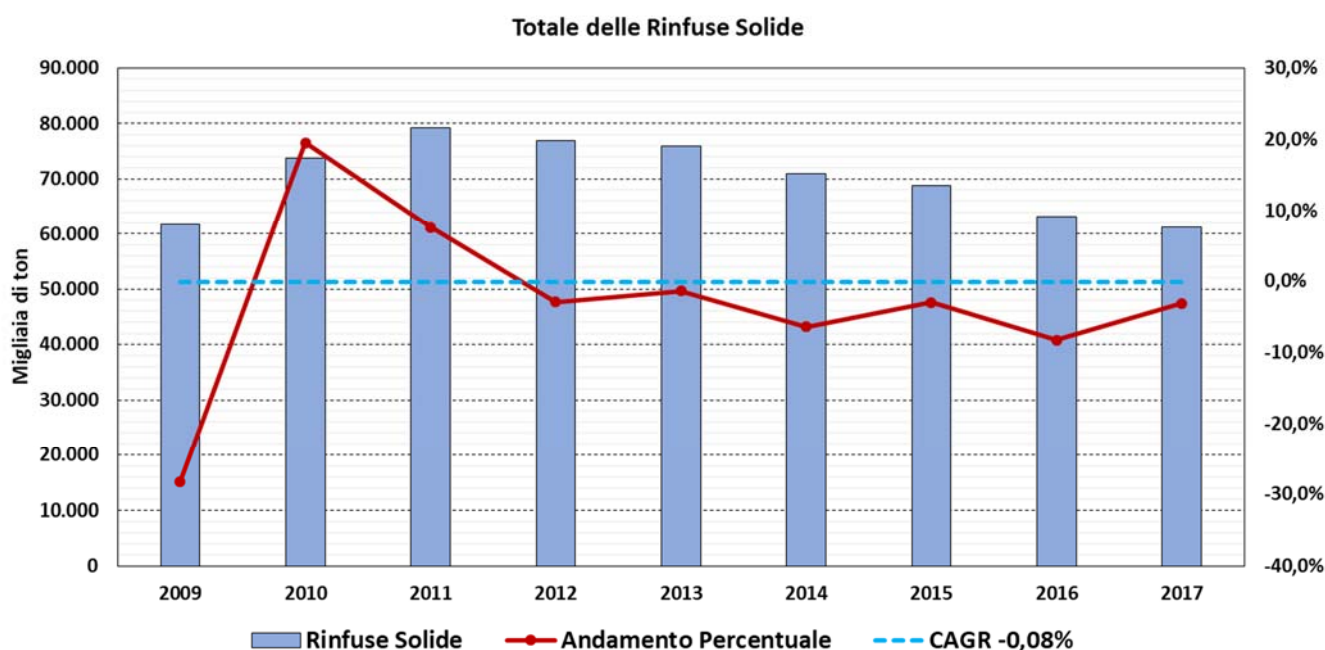


Figura 54 – Totale delle Rinfuse Solide nei principali porti italiani nel periodo di riferimento (2009-2017)

5.4.2 Rinfuse liquide

Il traffico delle rinfuse liquide rappresenta più del 30% del traffico marittimo internazionale. Esso comprende in prevalenza la movimentazione di petrolio e derivati, il trasporto di gas e di prodotti chimici.

Le merci oil and gas trasportate nel mondo via mare ammontando a 3,1 miliardi di tonnellate, delle quali il crude oil con 1,8 miliardi di tonnellate rappresenta il 60%, i prodotti derivati e gas il restante 40% con 1,2 miliardi. Nel dettaglio di questi ultimi l'8,7% riguarda il trasporto di gas naturale liquefatto (LNG) pari a 268 milioni di tonnellate, mentre il 2,9% è relativo al gas da petrolio liquefatto (LPG).

Riguardo all'Italia, i principali porti hanno gestito nell'ultimo decennio una movimentazione di rinfuse liquide che ammonta mediamente al 40% del traffico totale delle merci. Resta quindi la categoria merceologica principale nonostante il lieve decremento registrato dal 2009 al 2017, pari a circa al -0,33%.

Tuttavia, nel 2017, le rinfuse liquide seguono una tendenza positiva (186,8 milioni di tonnellate) con +3,3 punti percentuali rispetto all'anno precedente.

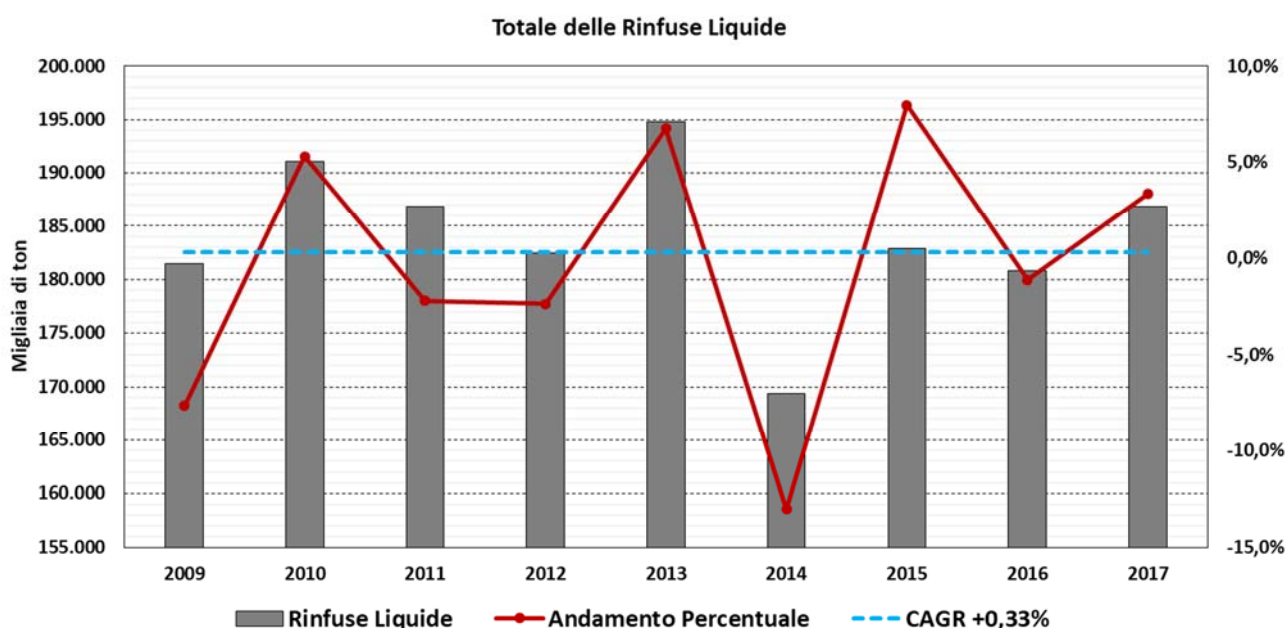


Figura 55 – Totale delle Rinfuse Liquide nei principali porti italiani nel periodo di riferimento (2009 – 2017)

5.4.3 Merci in contenitori

L'incidenza dei contenitori sul traffico totale nazionale cresce nel periodo di riferimento, risentendo periodicamente delle crisi avvenute.

In generale il traffico dal 2009 è aumentato registrando una movimentazione di circa 114 milioni di tonnellate nell'ultimo anno.

In controtendenza con la recessione, nel 2009-2012 il traffico dei container è cresciuto mentre è andato diminuendo nel periodo 2013-2017, ripresentando nell'ultimo anno gli stessi volumi del 2009 con un CAGR prossimo allo zero.

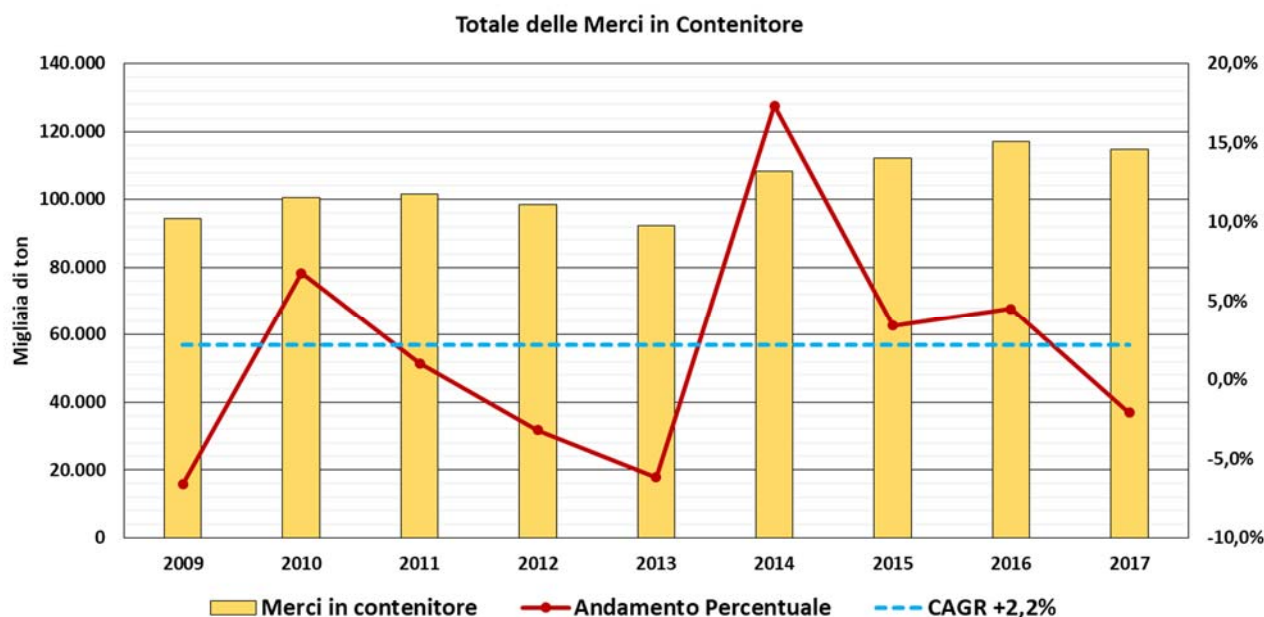


Figura 56 – Totale delle merci in Contenitore nei principali porti italiani nel periodo di riferimento (2009 – 2017)

5.4.4 Ro-Ro

Nello studio dei traffici del nostro Paese non si può prescindere dall'importanza del trasporto navale di auto nuove e di mezzi gommati in generale tra cui, ad esempio, Tir, Autoarticolati, furgonati ed altri.

È questo uno dei comparti di eccellenza della portualità italiana che nel 2017 ha superato di gran lunga i 106 milioni di tonnellate trasportate, diffusamente distribuite tra i nostri scali. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale ne ha totalizzate ben 13,8 con un aumento del 7,4% sull'anno precedente. L'asse tirrenico, che rappresenta il 36,6% del nostro Ro-Ro, è cresciuto negli ultimi 5 anni del +15%, mentre l'asse adriatico che ne rappresenta il 19,3% è cresciuto del 39%.

Il Ro-Ro rappresenta uno degli indicatori chiave della nostra economia in quanto ci dà contezza di due aspetti fondamentali: 1) in primo luogo è il barometro del mercato dell'automotive che è in modo acclarato uno dei pilastri del nostro sistema Paese; 2) in secondo luogo ci dà contezza di quanto stiamo mettendo in campo in termini di economia sostenibile e sicurezza, poiché il Ro-Ro "toglie" automezzi pesanti dalle strade per metterli su nave e quindi combatte l'inquinamento e rende più sicure le strade in termini di incidentalità.

Il nostro Paese è primo nel Mediterraneo in quanto a presenza di navi in modalità Short Sea Shipping (SSS - trasporto marittimo a corto raggio), con una quota di mercato del 36% e dobbiamo lavorare per rendere sempre più solido questo numero.

Le merci Ro-Ro costituiscono il 18% del volume totale, per un complesso di 103,447 milioni di tonnellate, in aumento rispetto agli anni precedenti.

Tale risultato è di assoluto rispetto, considerando anche gli impatti della congiuntura geo-politica su traffici storicamente consolidati verso il Nord Africa e il Medio Oriente. Il dato di dettaglio per AdSP e per porto evidenzia in alcuni contesti una competizione tra porti vicini, che allo stato attuale appare però aver prodotto un effetto positivo di aumento complessivo dei traffici.

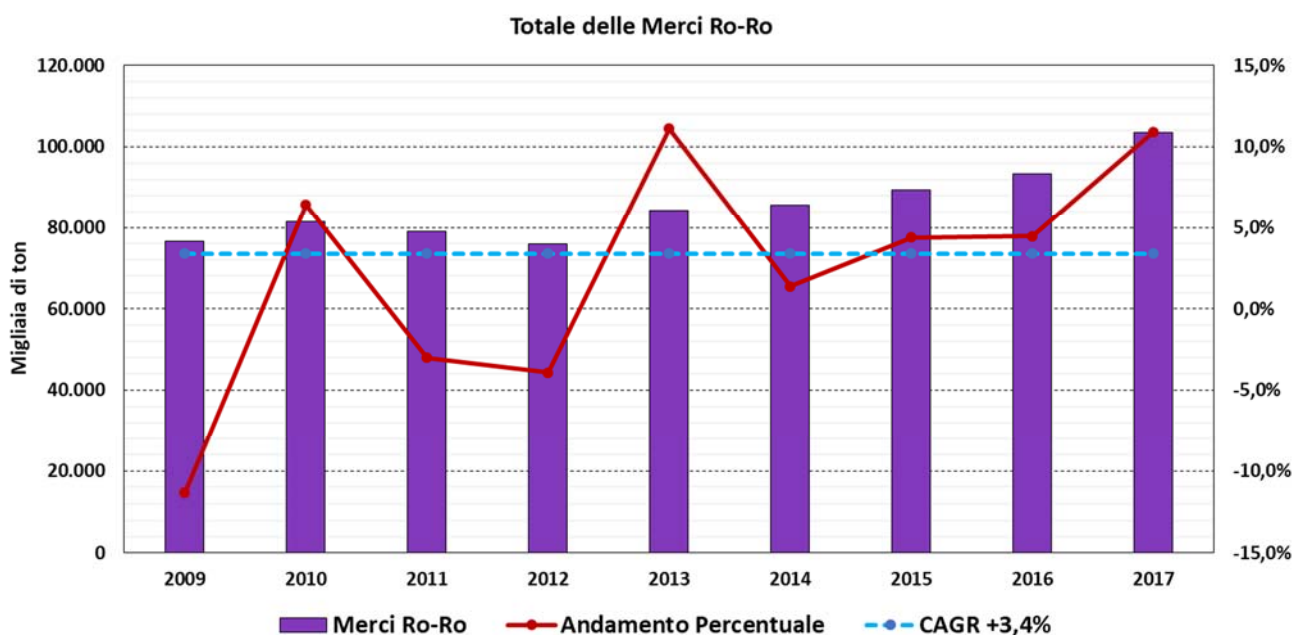


Figura 57 – Totale delle merci Ro-Ro nei principali porti italiani nel periodo di riferimento (2009 – 2017)

5.4.5 Container

Il mercato dei traffici containerizzati dei porti italiani ha superato i circa 10,6 MTEU/anno nel 2017, con una chiara ripartizione funzionale delle principali macro aree del Paese: i due cluster Nord Tirrenico e Nord Adriatico raccolgono insieme il 55% dei traffici complessivi, con il 42% per il Nord Tirreno e il 13% per il Nord Adriatico, il 30% circa è rappresentato dai traffici di transhipment dei terminal di Gioia Tauro e Cagliari, il restante 15% è traffico nazionale ripartito tra i cluster Centro Tirreno, Centro-Sud Adriatico, Sud e Isole.

Il traffico dei cluster portuali italiani caratterizzati da prevalente traffico gateway è in crescita grazie alla debole ripresa economica, mentre continua ad essere incerto e con prospettive modeste l'andamento dei porti di puro transhipment del Sud.

In particolare, il traffico gateway ha quasi raggiunto i 7 MTEU/anno, superando il valore di crisi di 6,1 MTEU/anno nel 2013 e dunque coerente, se la crescita economica dovesse effettivamente proseguire a tassi più sostenuti, con le previsioni comprese tra 7,2 e 8 MTEU/anno al 2020. Il segmento transhipment soffre invece del combinato disposto delle difficoltà di Gioia Tauro, dell'azzeramento dei traffici di Taranto e della contemporanea crescita della quota di transhipment di alcuni porti gateway.

I tassi di crescita osservati appaiono in linea con la media Euro-Mediterranea, considerando gli andamenti dei porti di Anversa, Rotterdam e Amburgo.

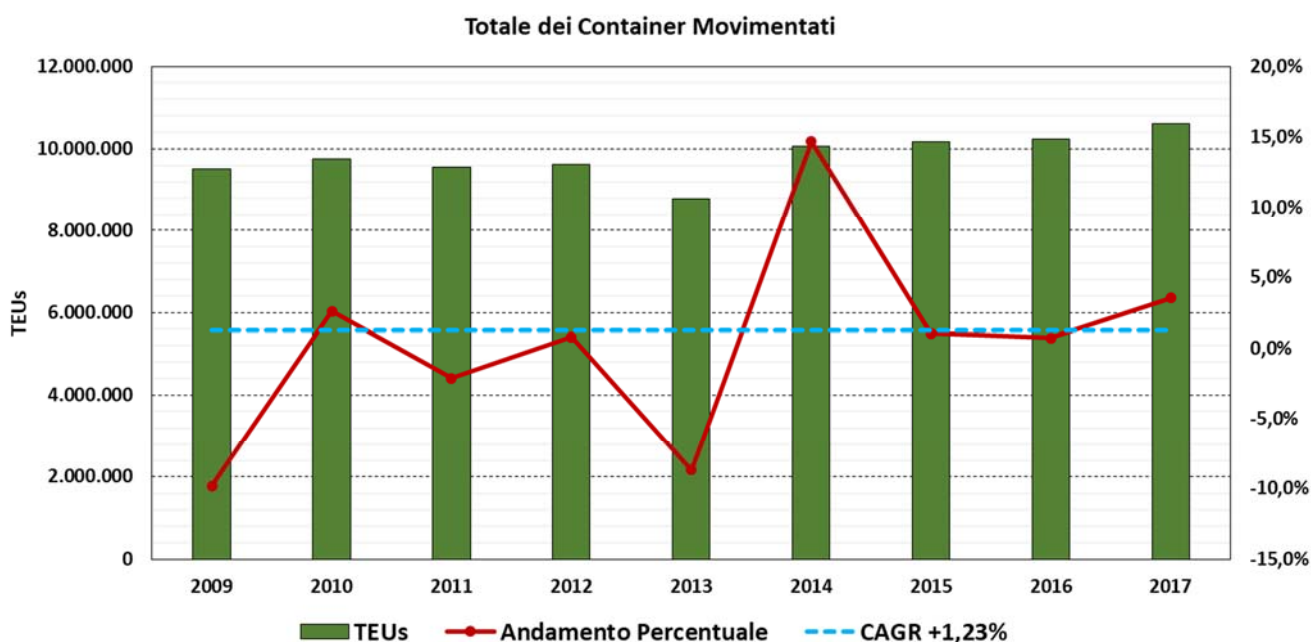


Figura 58 – Totale dei Container nei principali porti italiani nel periodo di riferimento (2009 – 2017)

5.4.6 Passeggeri

Il movimento passeggeri è in crescita già dall'ultimo quinquennio, eccezioni fatta per un lieve calo nel 2015. Le unità in movimento, nel 2017, sono state circa 49.700.000, in aumento di più del 10% rispetto all'anno precedente e del 1,47% nel periodo di riferimento.

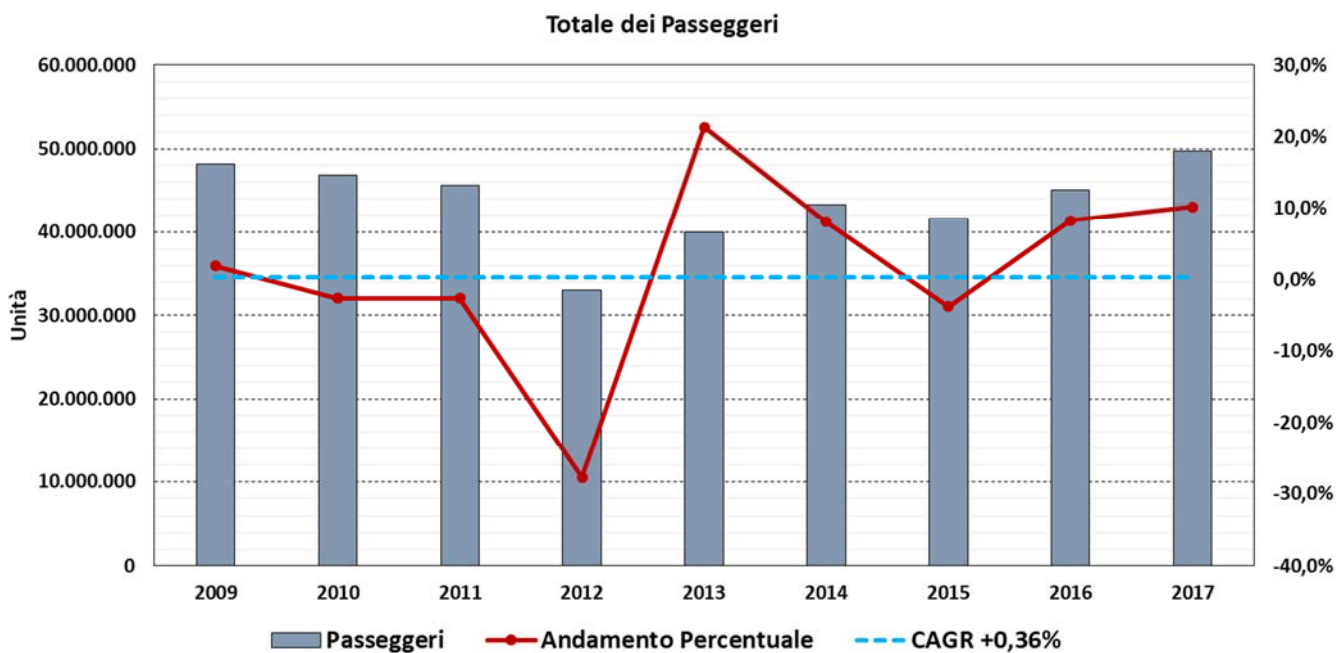


Figura 59 – Totale dei Passeggeri nei PRINCIPALI PORTI ITALIANI nel periodo di riferimento (2009 – 2017)

5.4.7 Veicoli

Nel 2017, l'Italia conferma un trend di ripresa produttiva iniziato già ad ottobre 2014, legato ad un incremento della domanda. I nuovi investimenti in linee produttive sostengono l'espansione. La ripresa dei principali mercati di esportazione in Europa (Germania, Francia, Gran Bretagna, Spagna, Benelux) sostiene l'incremento di produzione di un comparto che esporta circa il 65% di quanto fabbricato.

Il commercio automobilistico estero si può suddividere nei flussi di import ed export: il primo vede l'Ue come mercato di provenienza prevalente (82%) cui seguono la Turchia e la Corea del Sud mentre il secondo, che registra incrementi pari a più del doppio di quelli di partenza, è orientato verso gli USA, la Francia, la Germania, la Gran Bretagna e la Spagna.

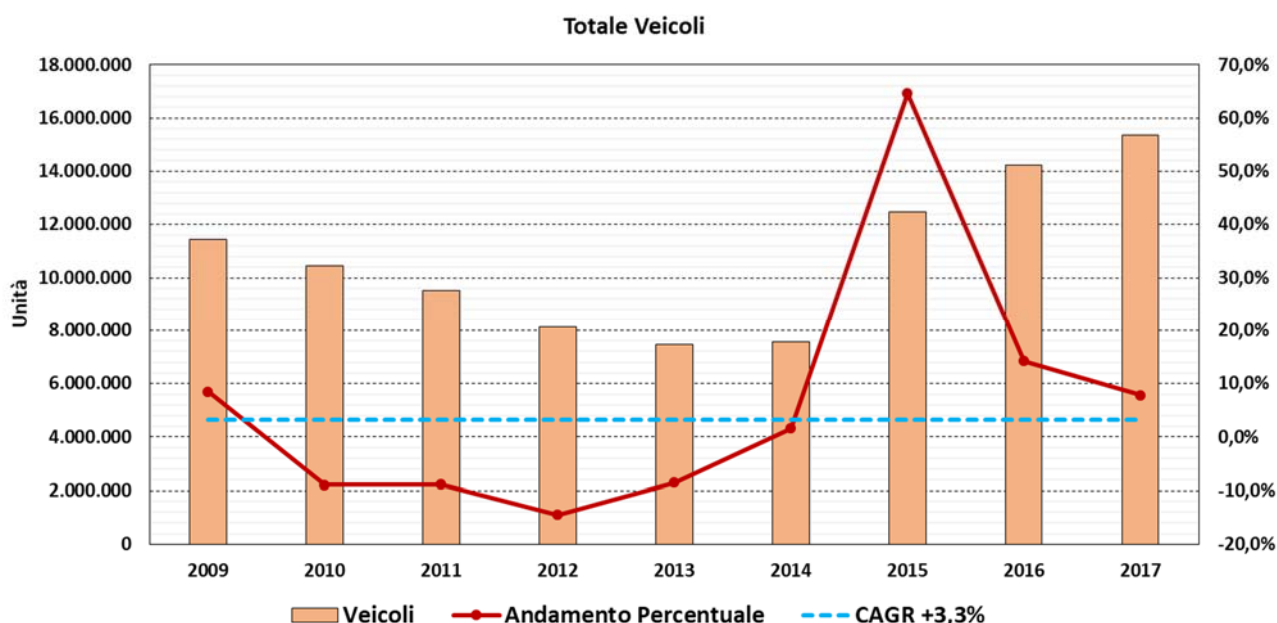


Figura 60 – Totale dei veicoli nei principali porti italiani nel periodo di riferimento (2009 – 2017)

5.5 PREVISIONE DEL COMMERCIO MARITTIMO ITALIANO TRA IL 2018 ED IL 2040

L'andamento del traffico marittimo italiano resta strettamente dipendente dalle congiunture nazionali ed internazionali.

L'Italia ha subito negli ultimi decenni un calo sempre maggiore nella crescita del PIL, con conseguenze trasversali importanti in quasi tutti i settori dell'economia. Unica eccezione, che ha permesso in parte di fronteggiare la tendenza negativa del mercato italiano, è il settore delle esportazioni che, con una crescita continua negli ultimi anni, è arrivato a rappresentare oltre il 30% del PIL.

I partner commerciali dell'Italia sono ampiamente diversificati, grazie al contesto geografico che le consente di affacciarsi su diversi mercati esteri. Basti pensare che una fetta consistente delle esportazioni, circa il 20% del totale nazionale, ha come destinazione mete extra europee, e il dato è attualmente in crescita. Si stima che nel prossimo decennio la quota di tali esportazioni supererà quella destinata ai mercati Europei. Questa opportunità richiederà di affrontare una sfida importante: realizzare

collegamenti di lunga percorrenza sempre più veloci ed economici, affidandosi alle diverse modalità di trasporto, ferroviaria e marittima in primis, per connettere agevolmente l'Italia ai Paesi del Medio Oriente e a quelli Nord-Europei.

Negli anni passati, l'espansione del traffico marittimo delle merci, nel nostro Paese, ha registrato un CAGR (Compound Annual Growth Rate - Tasso Annuo di Crescita Composto), tra il 2009 e il 2017, pari a +1,35%, così suddiviso:

- Rinfuse Liquide: CAGR 0,33%
- Rinfuse Solide: CAGR -0,08%
- Merci in Container: CAGR 2,20%
- Ro-Ro: CAGR 3,4%
- Altre Merci: CAGR 1,73%

Ed in particolare:

- Container: CAGR 1,23%
- Passeggeri: CAGR 0,36%
- Veicoli: CAGR 3,3%

Tabella 41 - Movimenti portuali in Italia – 2017

ANNO	Rinfuse Liquide	Rinfuse Solide	Container	Ro-Ro	Altre Merci	Totale (Merci)	TEUs	Passeggeri	Veicoli
2009	-7,65%	-28,22%	-6,64%	-11,34%	-43,37%	-13,81%	-9,83%	1,90%	8,52%
2010	5,32%	19,51%	6,77%	6,43%	31,55%	8,93%	2,58%	-2,60%	-8,91%
2011	-2,22%	7,54%	1,04%	-3,00%	4,71%	0,21%	-2,12%	-2,57%	-8,83%
2012	-2,38%	-2,93%	-3,20%	-3,90%	-10,33%	-3,31%	0,78%	-27,76%	-14,48%
2013	6,77%	-1,39%	-6,18%	11,12%	-2,01%	2,90%	-8,69%	21,35%	-8,47%
2014	-13,04%	-6,41%	17,33%	1,38%	-0,35%	-2,81%	14,69%	8,12%	1,64%
2015	7,98%	-2,99%	3,42%	4,38%	-1,83%	4,06%	1,05%	-3,79%	64,60%
2016	-1,14%	-8,28%	4,52%	4,46%	1,41%	0,33%	0,70%	8,30%	14,22%
2017	3,35%	-3,11%	-2,10%	10,91%	-2,84%	2,36%	3,52%	10,24%	7,81%
	Rinfuse Liquide	Rinfuse Solide	Container	Ro-Ro	Altre Merci	Totale (Merci)	TEUs	Passeggeri	Veicoli
CAGR 2009-2017	0,33%	-0,08%	2,20%	3,40%	1,73%	1,35%	1,23%	0,36%	3,30%

CAGR 2009-2017 - TRAFFICI PRINCIPALI PORTI ITALIANI

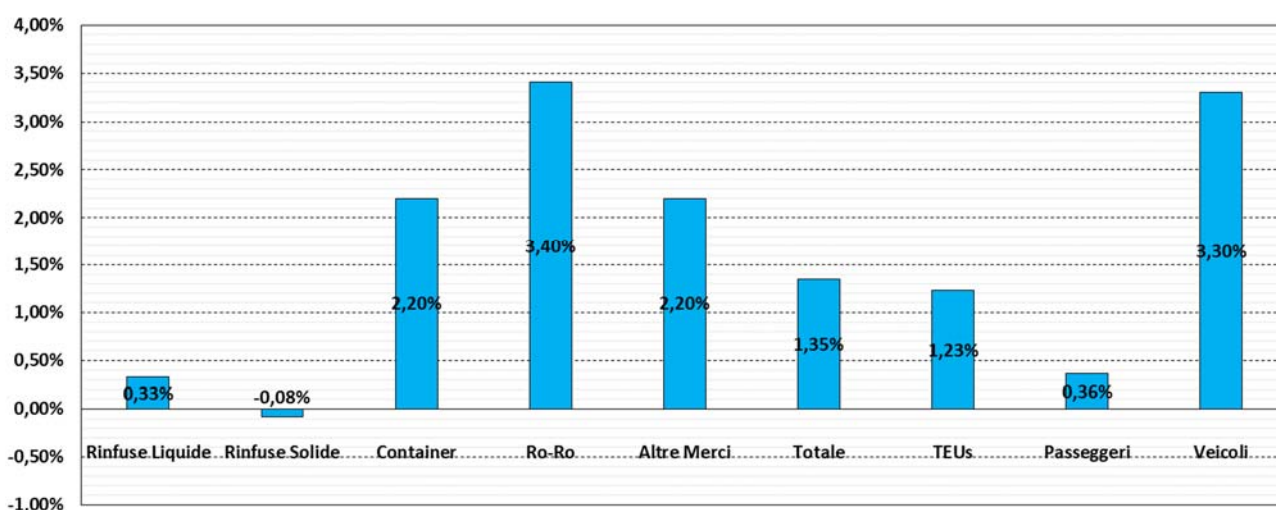


Figura 61 – Comparazione dei CAGR relativi alle categorie merceologiche in Italia (2009-2017)

Per le previsioni future, in via prudentiale, si può immaginare una crescita pari a quella registrata negli scorsi anni.

La crescita dei vari settori al 2030 ed al 2040 sarà quindi pari a:

Tabella 42 – Previsioni di crescita per settori al 2030 e al 2040 in Italia

ANNO	Rinfuse Liquide	Rinfuse Solide	Container	Ro-Ro	Altre Merci	Totale (Merci)	TEUs	Passeggeri	Veicoli
2009	-7,65%	-28,22%	-6,64%	-11,34%	-43,37%	-13,81%	-9,83%	1,90%	8,52%
2010	5,32%	19,51%	6,77%	6,43%	31,55%	8,93%	2,58%	-2,60%	-8,91%
2011	-2,22%	7,54%	1,04%	-3,00%	4,71%	0,21%	-2,12%	-2,57%	-8,83%
2012	-2,38%	-2,93%	-3,20%	-3,90%	-10,33%	-3,31%	0,78%	-27,76%	-14,48%
2013	6,77%	-1,39%	-6,18%	11,12%	-2,01%	2,90%	-8,69%	21,35%	-8,47%
2014	-13,04%	-6,41%	17,33%	1,38%	-0,35%	-2,81%	14,69%	8,12%	1,64%
2015	7,98%	-2,99%	3,42%	4,38%	-1,83%	4,06%	1,05%	-3,79%	64,60%
2016	-1,14%	-8,28%	4,52%	4,46%	1,41%	0,33%	0,70%	8,30%	14,22%
2017	3,35%	-3,11%	-2,10%	10,91%	-2,84%	2,36%	3,52%	10,24%	7,81%
CAGR 2009-2017	0,33%	-0,08%	2,20%	3,40%	1,73%	1,35%	1,23%	0,36%	3,30%
CAGR 2018-2030	0,33%	-0,08%	2,20%	3,40%	1,73%	1,35%	1,23%	0,36%	3,30%
Migliaia di Tonn e/o Unità	194.814	60.563	147.461	149.231	24.965	571.743	12.311.189	52.081.012	21.924.119
CAGR 2018-2030	0,33%	-0,08%	2,20%	3,40%	1,73%	1,35%	1,23%	0,36%	3,30%
Migliaia di Tonn e/o Unità	201.180	60.067	179.932	200.034	29.275	648.728	13.825.252	53.971.373	29.157.134

Nei grafici che seguono sono indicati gli andamenti 2009-2017 assieme alle previsioni al 2040 ed i relativi tassi di crescita attesi, per ognuna delle categorie merceologiche di rilevanza.

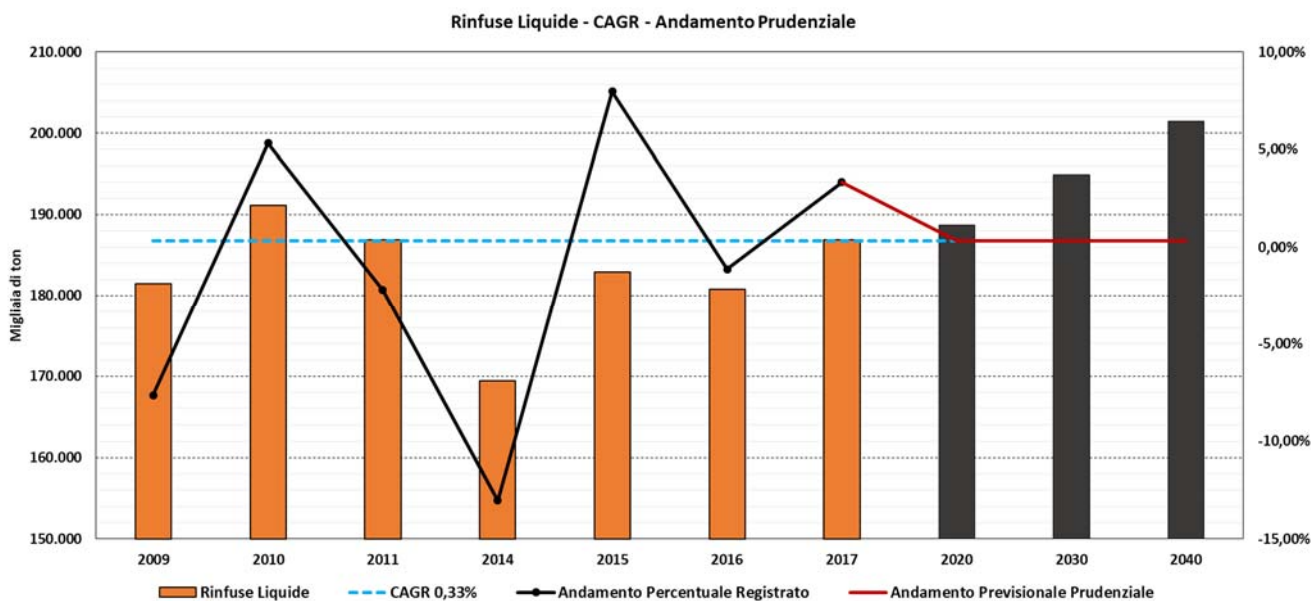


Figura 62 – Andamento prudenziale dei traffici di rinfuse liquide in Italia (2009-2017)

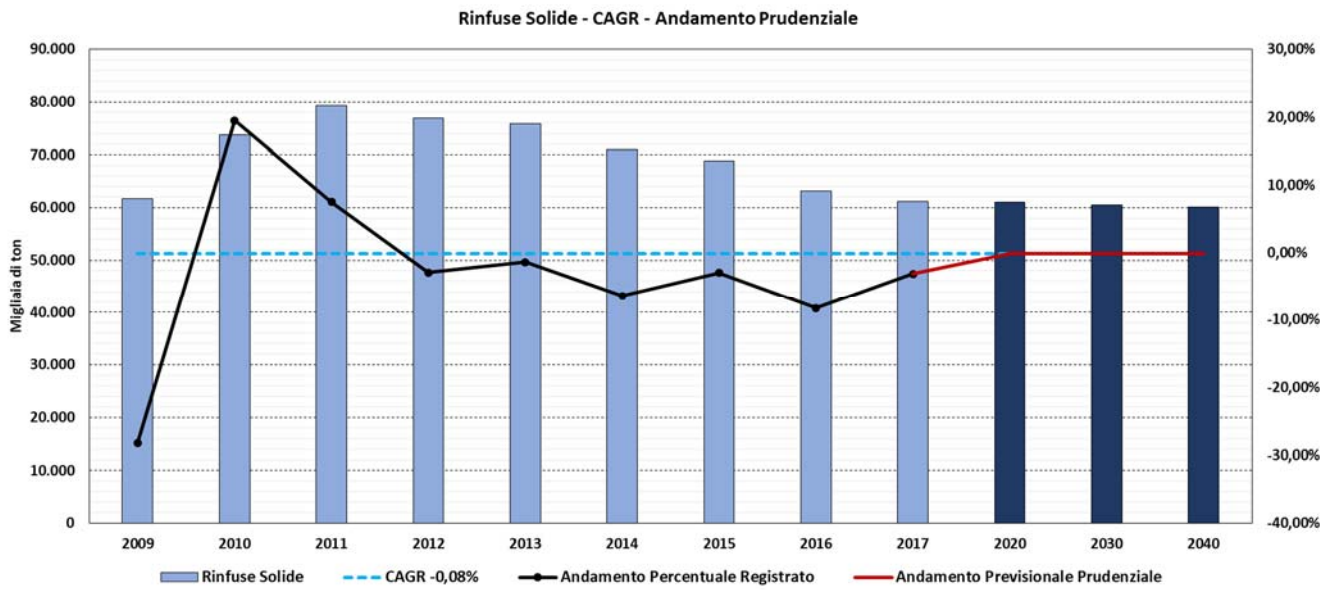


Figura 63 – Andamento prudentiale dei traffici di rinfuse solide in Italia (2009-2017)

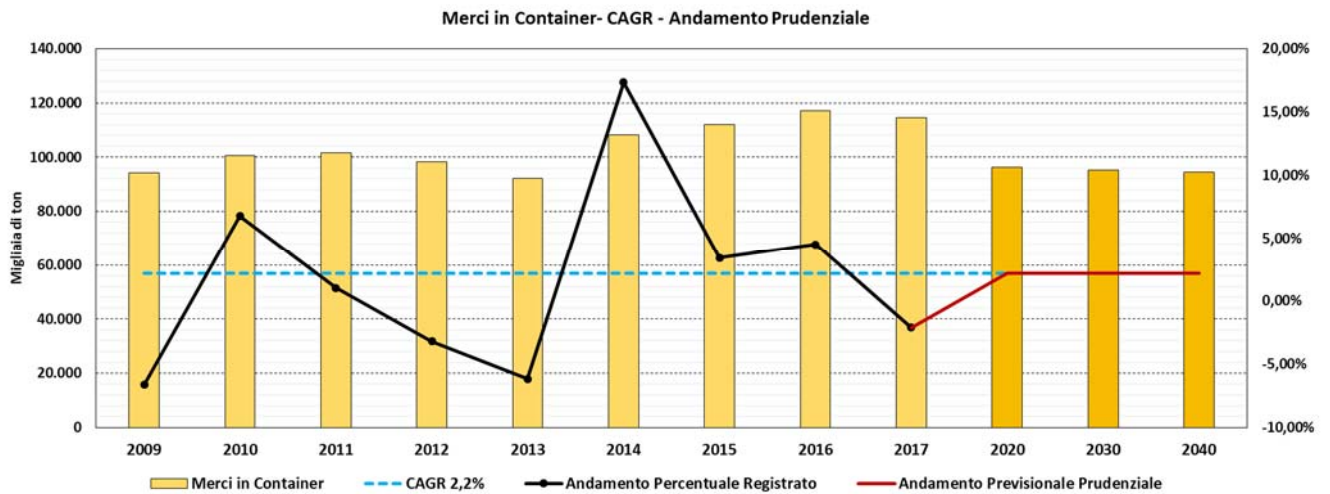


Figura 64 – Andamento prudentiale dei traffici di merci in container in Italia (2009-2017)

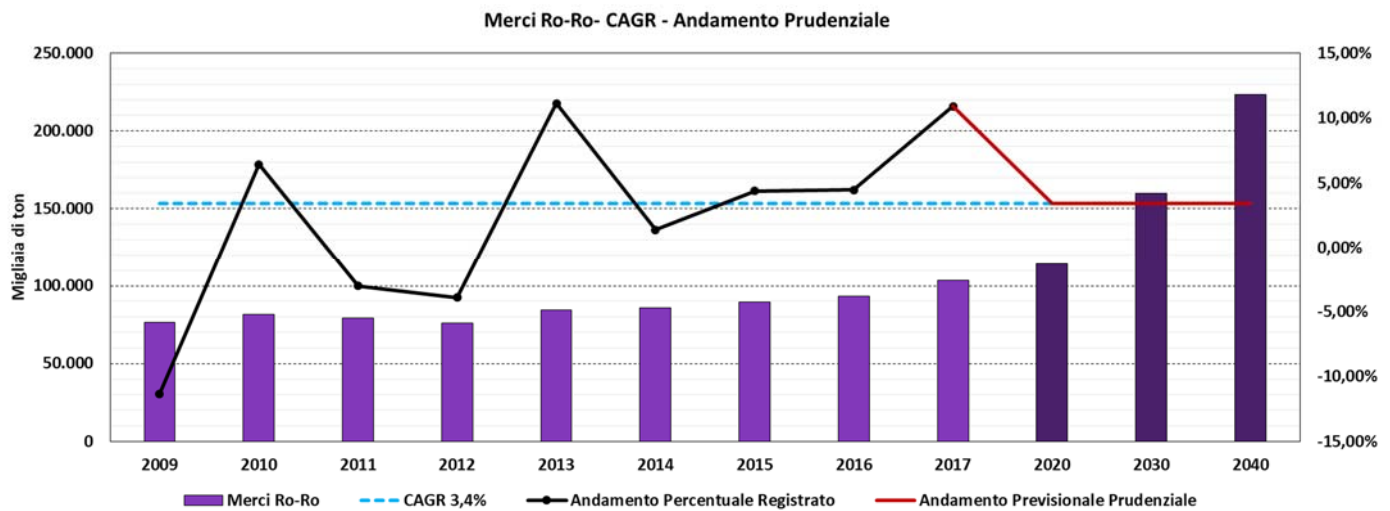


Figura 65 – Andamento prudenziale dei traffici Ro-Ro in Italia (2009-2017)

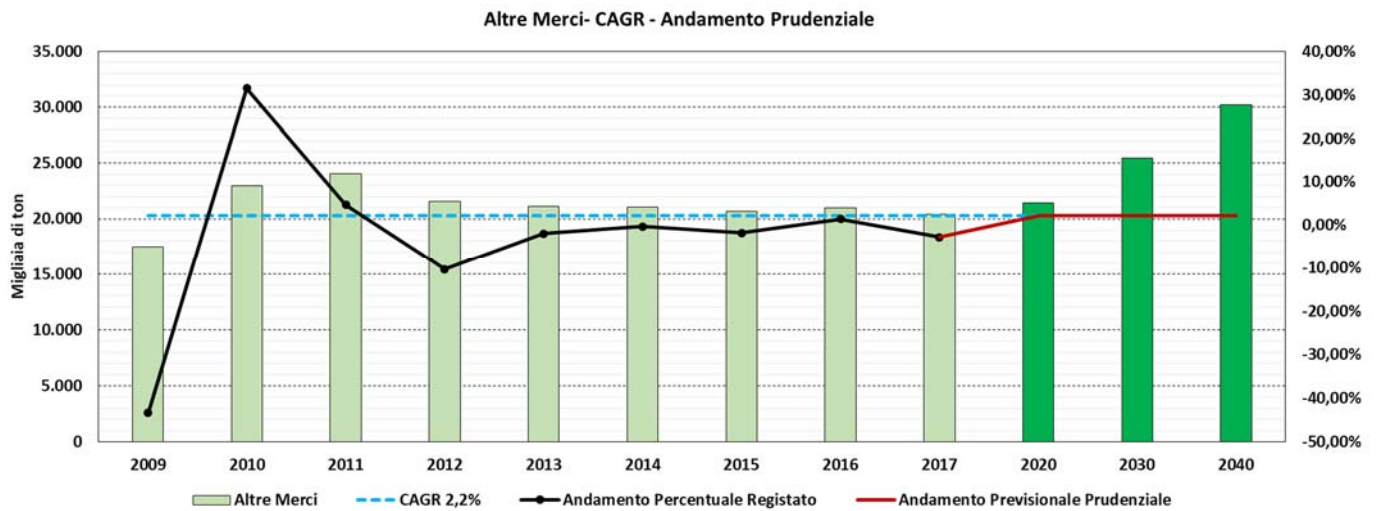


Figura 66 – Andamento prudenziale dei traffici di merci varie in Italia (2009-2017)

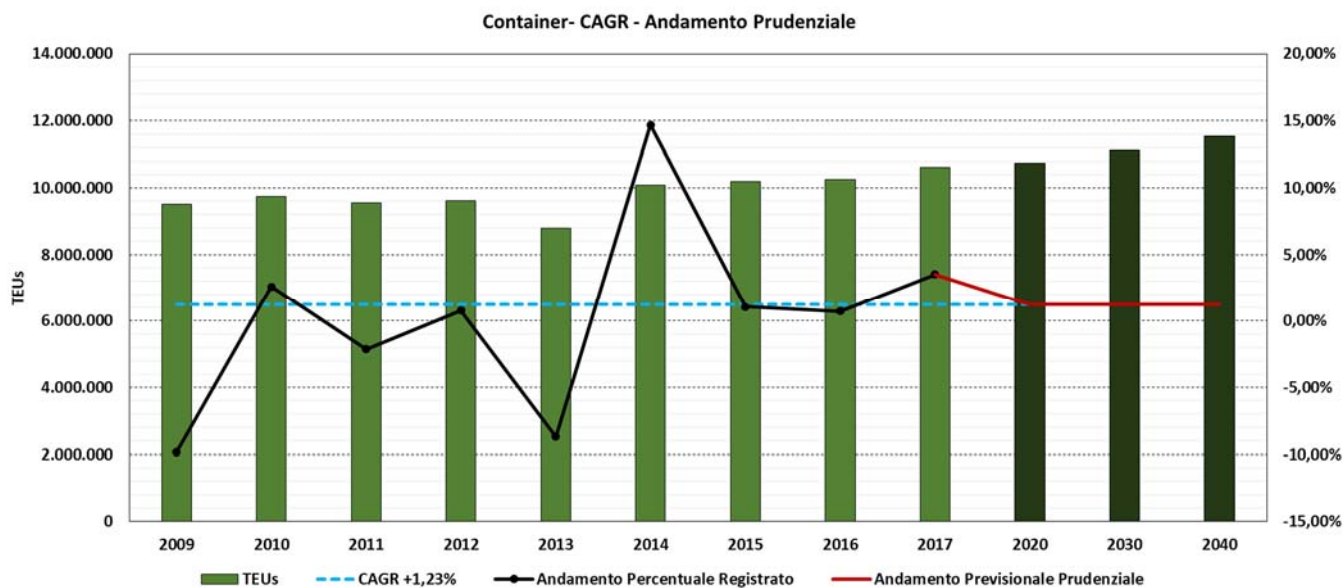


Figura 67 – Andamento prudenziale dei traffici di container in Italia (2009-2017)

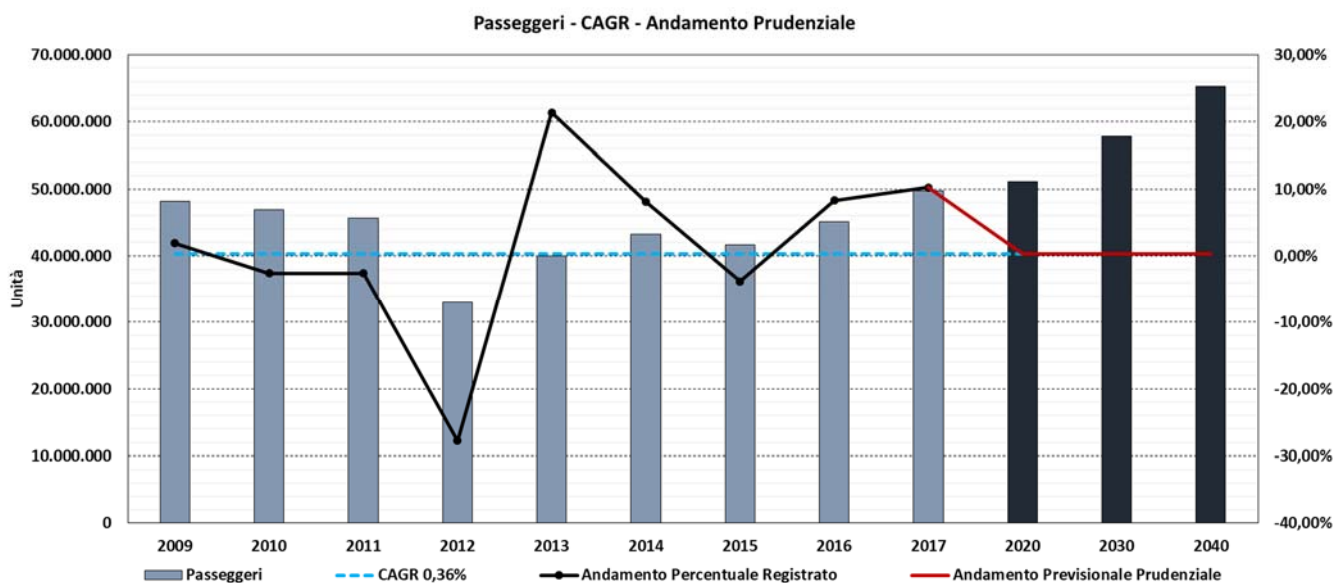


Figura 68 – Andamento prudenziale dei traffici di passeggeri in Italia (2009-2017)

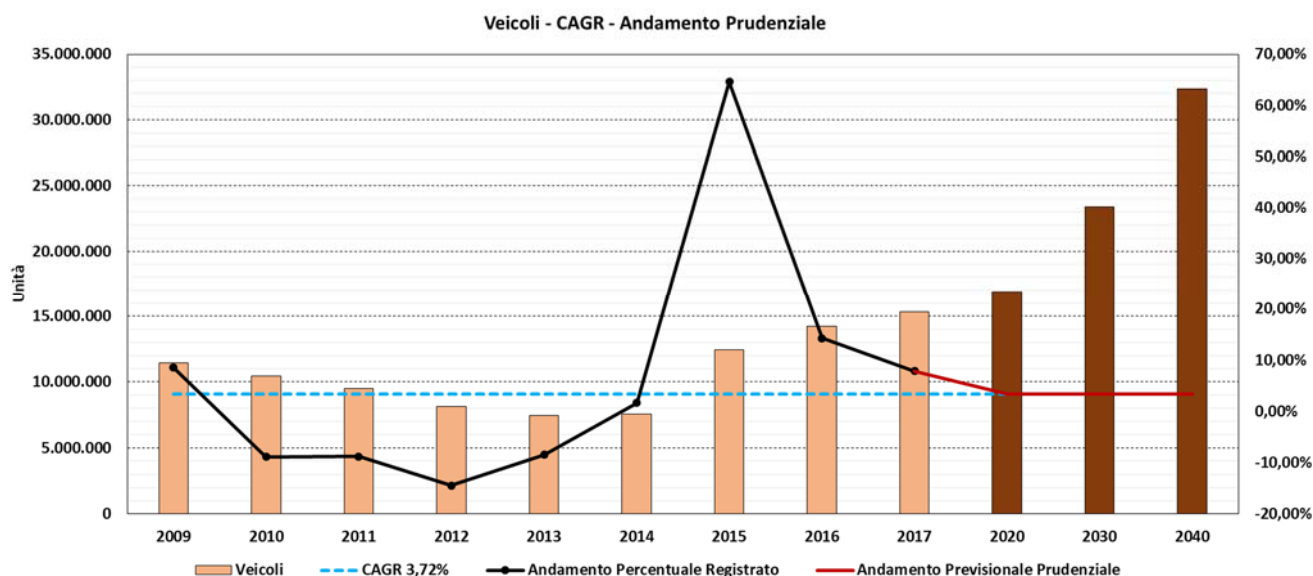


Figura 69 – Andamento prudenziale dei traffici di veicoli in Italia (2009-2017)

5.5.1 L'IMPORT-EXPORT DEGLI AUTOVEICOLI IN ITALIA

Una lettura del mercato della produzione di autoveicoli e dei suoi potenziali di esportazione merita comunque di essere approfondita prendendo come riferimento l'intero panorama nazionale, per mettere in luce il rilievo assoluto di questa filiera industriale del paese e il suo recente trend espansivo, dopo alcuni anni di difficoltà.

Infatti, dal momento della ripresa dai periodi di crisi, quindi dal 2013, vi è stato un miglioramento della domanda interna italiana che è cresciuta costantemente con un tasso medio annuo pari al 15%.

Nel 2017 le importazioni hanno registrato un volume, in termini di tonnellate, pari a 3.290: la Ue 28 rappresenta l'82% di questo mercato (Germania, Francia, Spagna, Belgio e Gran Bretagna), cui seguono la Turchia e poi la Corea del Sud.

Per quel che riguarda, invece, le esportazioni, possiamo dire che l'industria automotive italiana è export oriented: vi è stato un incremento, sempre nell'ultimo quinquennio, pari al 33,4%, per un totale di 2.043,7 tonnellate di veicoli scambiati. I mercati in crescita sono quelli verso l'Estremo Oriente e gli USA, cui seguono l'Africa del nord, tutta l'Europa Occidentale (Ue 19, Francia Germania ed il resto), la Turchia insieme coi Balcani (che per ovvi motivi privilegiano i porti dell'adriatico).

Le principali regioni italiane importatrici di veicoli sono la Lombardia, il Veneto, il Lazio ed il Piemonte; fra le regioni meridionali spiccano, invece, la Campania, l'Abruzzo e la Basilicata. Altri bacini rilevanti sono la Toscana e l'Emilia-Romagna.

Per le esportazioni, invece, assumono un ruolo importante il Piemonte, l'Emilia-Romagna, l'Abruzzo per il mercato dei veicoli di lusso (Ferrari, Lamborghini, Maserati), di autocarri (Iveco Astra) e di autobus (Industria Italiana Autobus e Sevel-Bologna). Rilevanti sono poi il Lazio, la Toscana, il Friuli-Venezia Giulia e la Puglia.

In generale, il Nord Ovest punta su Turchia, Estremo Oriente, Penisola iberica e America del Nord. Il Nord Est punta su America del Nord, Estremo Oriente, Sud Est Asiatico e Penisola Iberica. Il Centro Italia su Penisola Iberica, Turchia, Estremo Oriente e, infine, il Mezzogiorno su America del Nord, Penisola Iberica ed Estremo Oriente.

Concentrando l'attenzione sul Nord Est, si vede come l'interscambio commerciale è polarizzato sul Veneto e sull'Emilia-Romagna, mentre un ruolo di secondo piano viene poi esercitato dal Trentino-Alto Adige.

La rotta per l'Europa è senz'altro la più rilevante; tuttavia, a differenza del Nord Ovest, le direttrici sono molto più diversificate. Difatti, si hanno scambi con l'America, non solo gli USA ma anche il Brasile, l'Argentina ed il Messico, e con l'Estremo Oriente quindi con Giappone, la Thailandia e l'Indonesia.

I porti di riferimento italiani primari sono Monfalcone, Ravenna ed Ortona.

Nelle pagine che seguono verrà illustrato come il porto di Monfalcone potrà accrescere il proprio ruolo, candidandosi a leader nel settore per l'Alto Adriatico.

6 LO SCENARIO DEI TRAFFICI E DEI SERVIZI DI TRASPORTO MARITTIMO NEL PORTO DI MONFALCONE DAL 2009 AD OGGI

La dorsale Adriatica rappresenta una zona di grande interesse strategico per il settore italiano delle esportazioni. In particolare, il Nord Est italiano, grazie alla sua collocazione geografica, rappresenta una "naturale" porta d'accesso al continente Europeo per i traffici che interessano il Mediterraneo orientale, l'Estremo Oriente e l'Europa Centro-Orientale.

Questa potenzialità necessita di essere valorizzata attraverso la promozione di politiche di coesione territoriale, mediante la formazione di cluster portuali con obiettivi comuni. Tutto ciò dovrebbe essere affiancato da un sistema produttivo fortemente incentrato sull'export, capace di generare e gestire un importante flusso di merci, attraverso l'inserimento in catene logistiche molto estese.

Al fine di creare questo tipo di struttura collaborativa, un fattore molto importante è l'appartenenza ad una stessa macroregione economica, perché il cluster venga percepito come un vero e proprio gate per i mercati esteri. Anche in questo caso va tenuto in conto che la prossimità geografica è, però, solo uno dei fattori di vantaggio sfruttabili su cui eventualmente costruire un ruolo primario per Monfalcone, almeno a livello nazionale, nelle relazioni commerciali verso il Nord Europa ed il Medio Oriente.

In mancanza di specifici progetti, le semplici connessioni trasportistiche avranno difficoltà a svilupparsi: nel caso del trasporto di rotabili ci potranno essere dei margini nella misura in cui ci si riuscirà ad inserire su rotte destinate al versante adriatico.

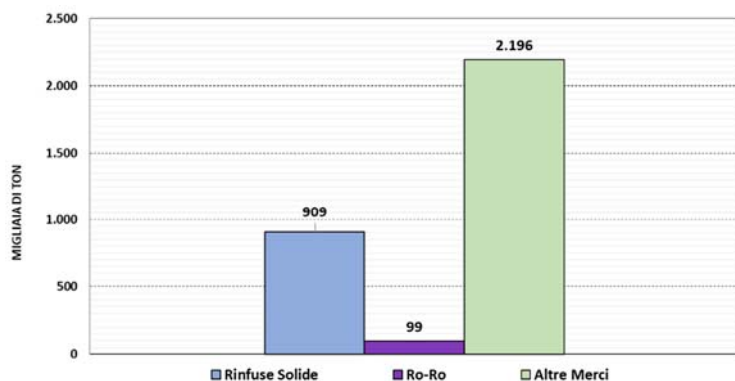
Premesso che solo una parte di questi mercati è acquisita/o acquisibile dal trasporto marittimo (e ancor più segnatamente dalla polarità di Monfalcone), è comunque utile fornire una evidenza quantitativa dei settori che in qualche modo possono rappresentare possibili ambiti di interesse per una strategia di sviluppo dei flussi portuali.

Nel sistema del traffico dei beni, si identificano alcuni settori che rappresentano i tradizionali core-business della portualità monfalconese; quella dei "grandi quantitativi", collegati al settore delle rinfuse solide, delle merci varie e dei Ro-Ro.

Questi traffici si sono sviluppati e consolidati nel tempo ed oggi, grazie agli sviluppi previsti, possono essere considerati ancora in crescita. È questa la crescita che il porto di Monfalcone potrebbe gestire in misura maggiore, come verrà spiegato nel seguito

6.1 ANDAMENTO DEI TRAFFICI PER CATEGORIA MERCEOLOGICA DAL 2009 AD OGGI

Per definire la potenziale crescita del porto di Monfalcone, è necessario effettuare un'analisi che riguarda lo sviluppo del porto negli ultimi anni. **Nel 2009**, rispetto all'anno precedente, lo scambio delle merci ha totalizzato 3,2 milioni di tonnellate, suddivise fra rinfuse solide, merci Ro-Ro e altre merci, come riportato nel grafico di Figura 70. Il decremento rispetto al 2008 è pari a circa il 20%, in linea con quanto accadeva nel Paese per effetto della crisi.



2009

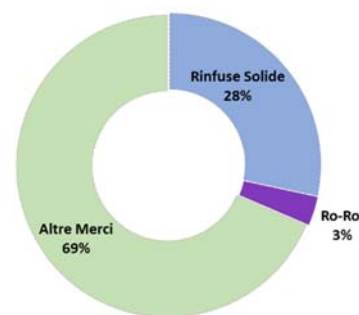
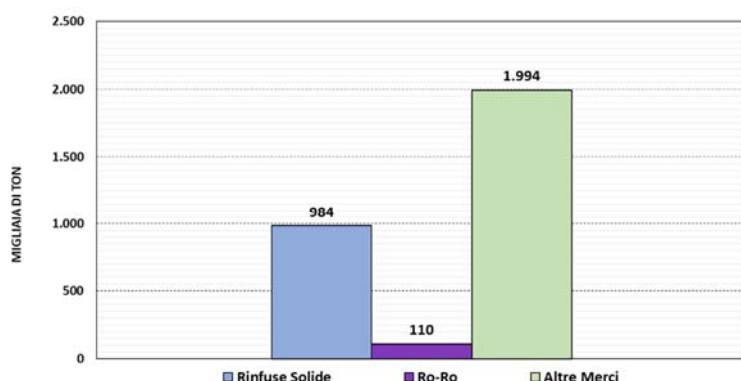


Figura 70 – Merci movimentate nel Porto di Monfalcone (2009)

Nel 2010 il traffico delle merci, in controtendenza rispetto al paese, continua a scendere. I volumi di merce mostrano un **-3,6%**: il totale delle tonnellate diminuisce ma crescono le Rinfuse Solide (+8,2%), in linea con la crescita italiana, aumentano i Ro-Ro (+ 11,4%), mentre le altre merci scendono (-9,2%). Queste, essendo all'epoca la maggiore categoria merceologica scambiata, incidono in maniera determinante sul calo complessivo.



2010

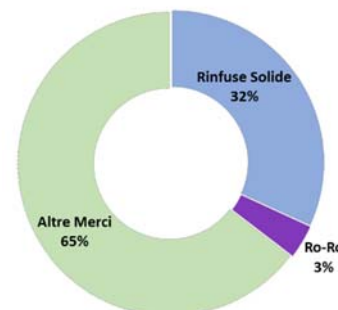


Figura 71 – Merci movimentate nel Porto di Monfalcone (2010)

Nel 2011, si avverte la ripresa con un aumento del traffico pari a circa il 12,3% per un totale di 3,4 milioni di tonnellate. Aumentano in maniera massiva le Rinfuse Solide (+132%) ed i Ro-Ro (+50%), mentre le altre merci continuano a scendere in misura importante (-49%).

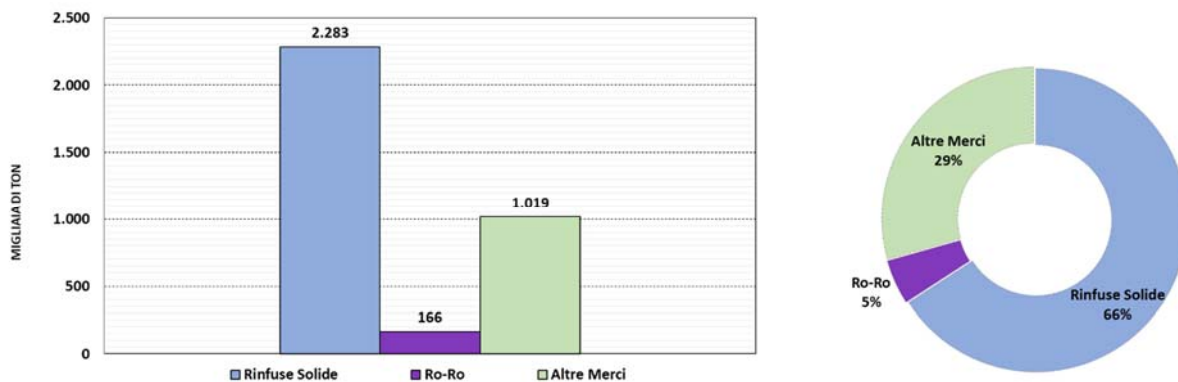


Figura 72 – Mercerie movimentate nel Porto di Monfalcone (2011)

Così come accade nel resto del Paese, durante il **2012** permangono gli elementi d'incertezza che ancora caratterizzano le prospettive di crescita globali. La recessione, manifestatasi nuovamente nella seconda metà del 2011 - dopo i moderati segnali di ripresa – di fatto si protrae, in Italia, per tutto il 2012.

Tuttavia, mentre in Italia i traffici subiscono una contrazione, nel porto di Monfalcone **le tonnellate di merci aumentano di poco più del 7%, con trend positivi sia per le rinfuse solide che per i Ro-Ro, mentre negativo resta il settore delle altre merci.**

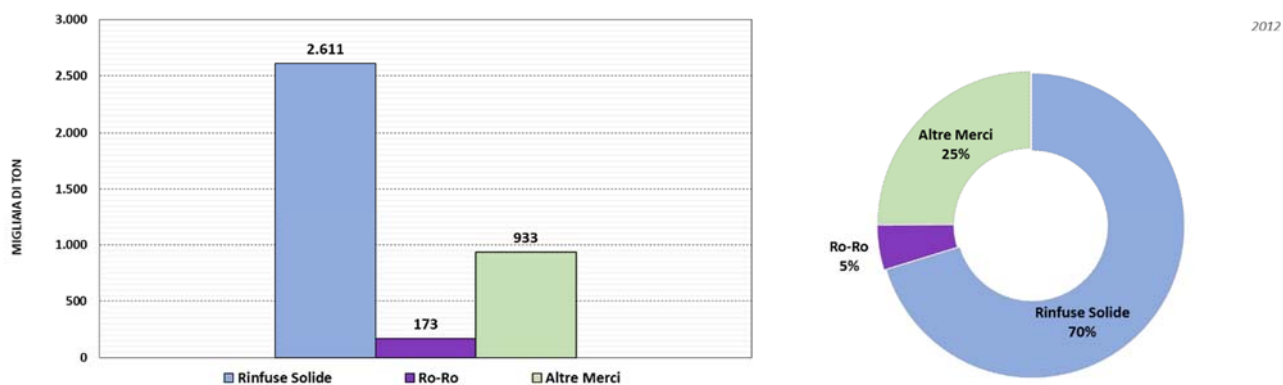
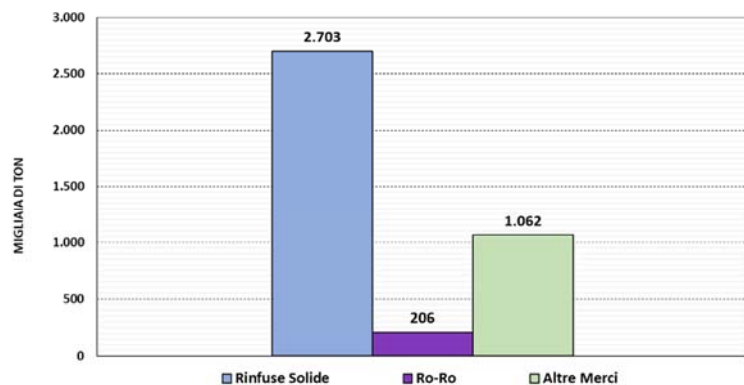


Figura 73 – Mercerie movimentate nel Porto di Monfalcone (2012)

Nel **2013** il complesso del traffico nazionale cresce lievemente; in maniera più marcata cresce quello di Monfalcone che vede tutte le categorie merceologiche in aumento per un totale di tonnellate movimentate pari a circa **3,9 milioni, segnando un + 6,9%.**



2013

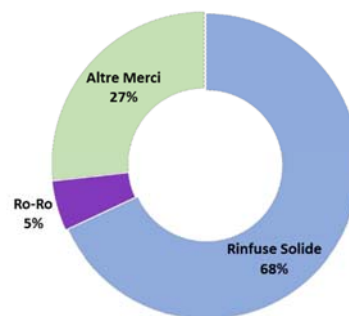
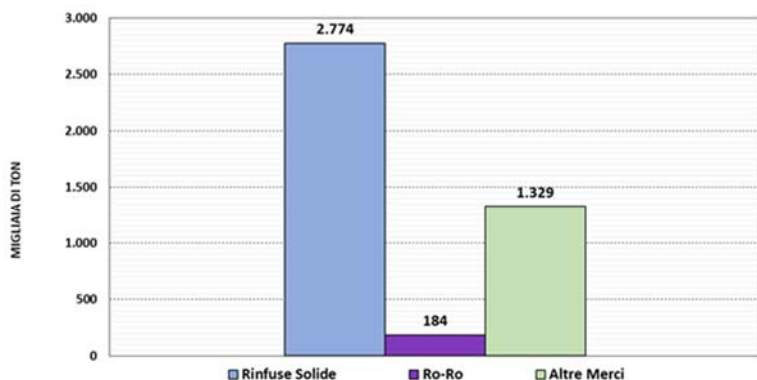


Figura 74 – Merci movimentate nel Porto di Monfalcone (2013)

Nel 2014, in controtendenza rispetto al Paese, il traffico aumenta di quasi l'8% per un totale di circa 4,3 milioni di tonnellate movimentate. A subire un arresto sono i Ro-Ro, che calano dell'11%, mentre sono in leggero aumento le Rinfuse Solide (+2,6%) e le altre merci (+25%).



2014

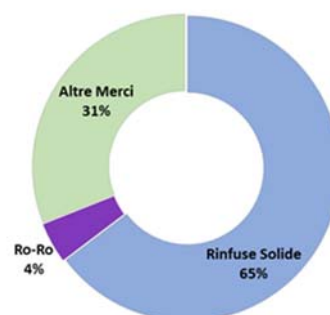
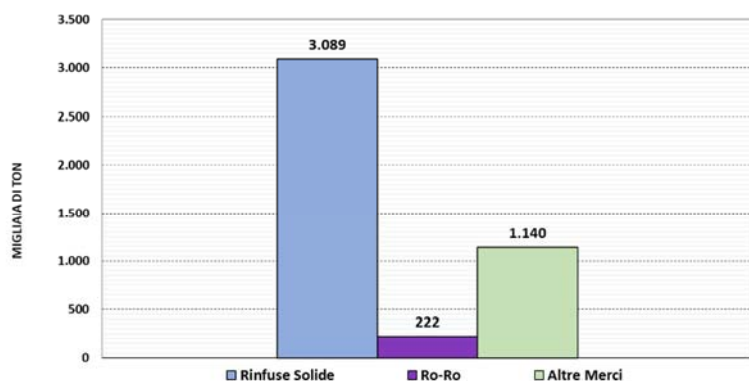


Figura 75 – Merci movimentate nel Porto di Monfalcone (2014)

Il **2015** è l'anno della ripresa in ogni settore: in Italia si registra un aumento del +4% sull'anno precedente. **Nel porto di Monfalcone vengono movimentate 4,4 milioni di tonnellate, pari al 3,8% in più rispetto all'anno precedente.**

Le rinfuse solide, pur non segnando aumenti a livello nazionale, vengono scambiate in misura maggiore rispetto all'anno precedente (11,3%) così come i Ro-Ro (21,1%) mentre tornano a scendere le altre merci (-14,2%).



2015

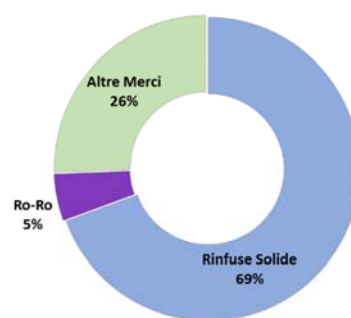
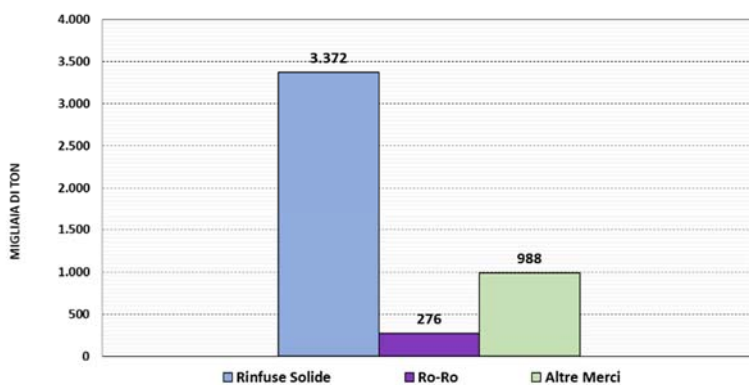


Figura 76 – Merci movimentate nel Porto di Monfalcone (2015)

Nel **2016**, il nostro Paese è terzo in Europa per traffici gestiti seppur con una crescita marginale rispetto all'anno precedente (+0,33%).

Monfalcone raggiunge i 4,6 milioni di tonnellate (quantitativo record del periodo di riferimento) con un + 4,1% sull'anno precedente; crescono le rinfuse solide (+9,2%), i Ro-Ro (+24%) mentre le merci varie vanno in diminuzione (-13,3%).



2016

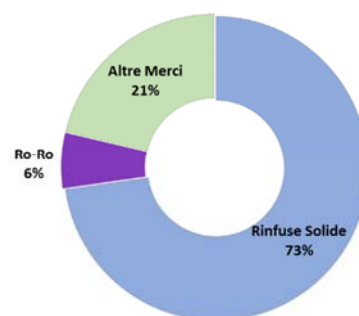


Figura 77 – Merci movimentate nel Porto di Monfalcone (2016)

Il **2017** conta, in Italia, un totale delle merci movimentate pari a mezzo miliardo, con un aumento delle rinfuse liquide e dei Ro-Ro e una diminuzione delle rinfuse solide, dei contenitori e delle merci varie.

Nel Porto di Monfalcone, invece, vi è una lievissima inflessione delle merci scambiate (-0,05%): le rinfuse solide sono in aumento (+2,5%), i Ro-Ro sono invece in lieve calo (-0,2%), le altre merci sono in netta diminuzione (-8,9%).

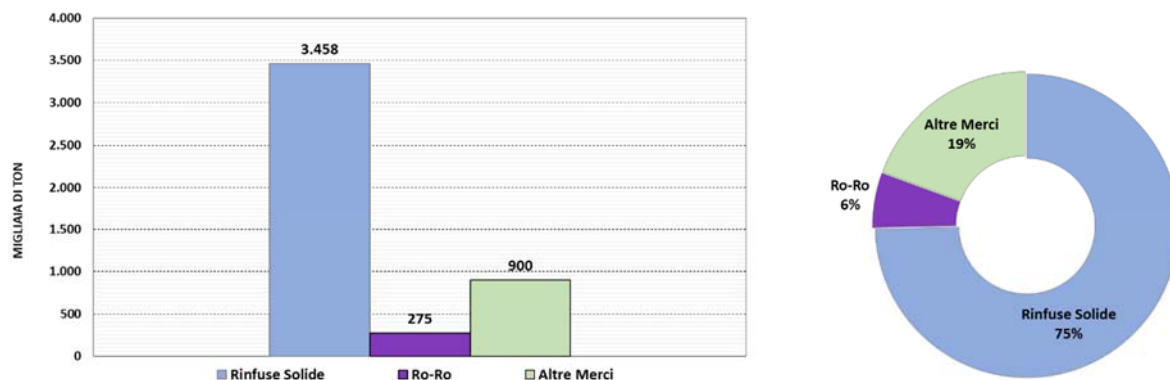


Figura 78 – Mercerie movimentate nel Porto di Monfalcone (2017)

Il 14 giugno **2018**, il porto di Monfalcone, per effetto del DPR n.57 del 29 marzo 2018, entra a far parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale.

Grazie a questa unione, si registra una crescita costante e una chiusura d'anno ancora da record per i traffici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale: i due scali hanno movimentato più di 67 milioni di tonnellate: 62,7 a Trieste e 4,5 a Monfalcone.

6.2 ANDAMENTO DEI TRAFFICI PER CATEGORIA MERCEOLOGICA DAL 2009 AD OGGI

Il Porto di Monfalcone, situato sulle principali direttrici commerciali d'Europa, movimentata da sempre general cargo e dry bulk cargo, con specifica esperienza in determinate tipologie merceologiche, cui si è aggiunta, da qualche anno, quella dei rotabili.

L'ottima interconnessione tra i principali sistemi di trasporto ne fanno uno dei più efficienti scali a livello europeo: nell'attuale fase di sviluppo dell'attività del porto, che risulta in continua crescita, vengono movimentate oltre 4,5 milioni di tonnellate di merce varia: caolino, carbone, cellulosa, cereali, legname, impiantistica, minerali diversi alla rinfusa, prodotti siderurgici, autoveature.

Una gamma di componenti importanti di esportazione è costituita dal variegato mondo delle produzioni di carattere "meccanico", che vanno dagli autoveicoli e relative componenti (una componente industriale importante della produzione della "filiera automotive" è peraltro collocata lungo l'asse adriatico), alle produzioni per l'industria aeronautiche, sino alle macchine di uso generale.

6.2.1 Rinfuse solide

Il traffico delle merci solide (3,46 milioni di tonnellate movimentate nel 2017), nel corso degli anni, ha intrapreso uno sviluppo sempre crescente, talvolta in controtendenza a quanto succedeva nel Paese, grazie alla qualità dei servizi offerti che hanno avuto un effetto calamita sul traffico delle merci gestite.

Difatti, le tonnellate totali movimentate all'interno del porto hanno subito un aumento pari quasi al 16% nel periodo di riferimento.

La presenza della Ferriera di Servola, che ha prodotto e venduto mediamente 2,6 milioni di tonnellate annue (dal 2009 al 2017 l'unico calo si è verificato nel 2014), ha permesso di mantenere positivo il trend dei traffici delle rinfuse solide.

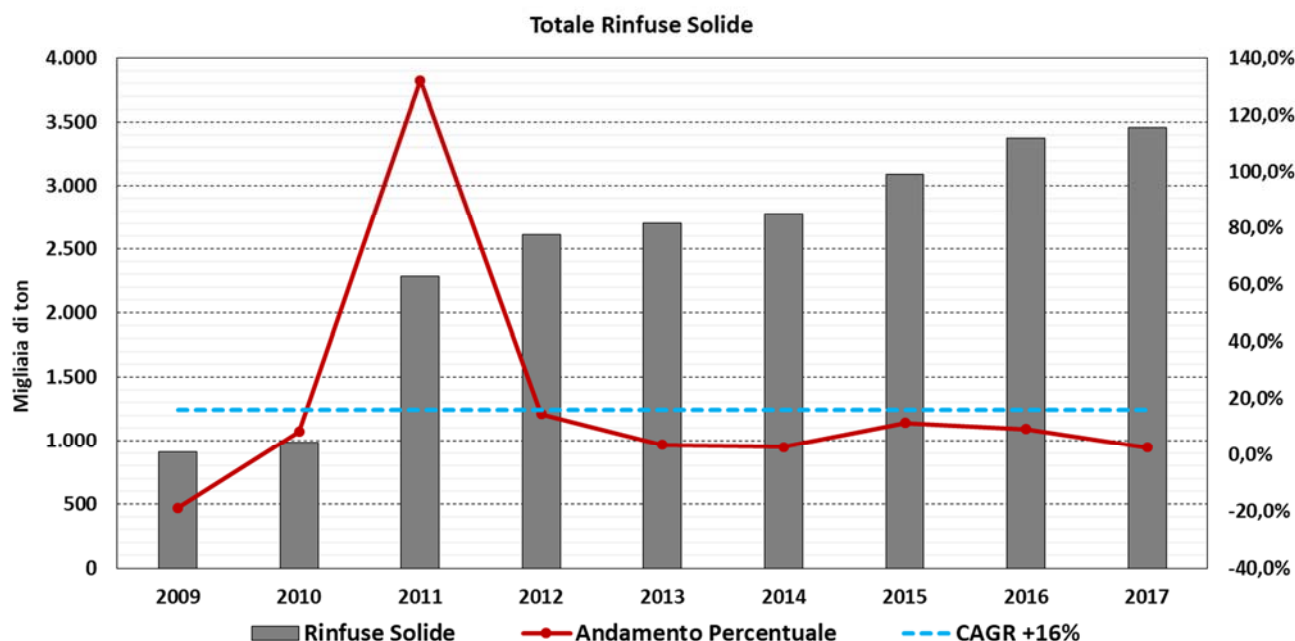


Figura 79: Andamento del tasso annuo di incremento dei traffici di rinfuse solide nel porto di Monfalcone (2009-2017)

6.2.2 Ro-Ro

Le merci Ro-Ro costituiscono quasi il 5% del volume totale, per un complesso di 275 mila tonnellate scambiate nel periodo di riferimento.

Una crescita pressochè costante, con un CAGR pari a +12,05%, sinonimo dello sviluppo di questa tipologia di traffico all'interno del porto.

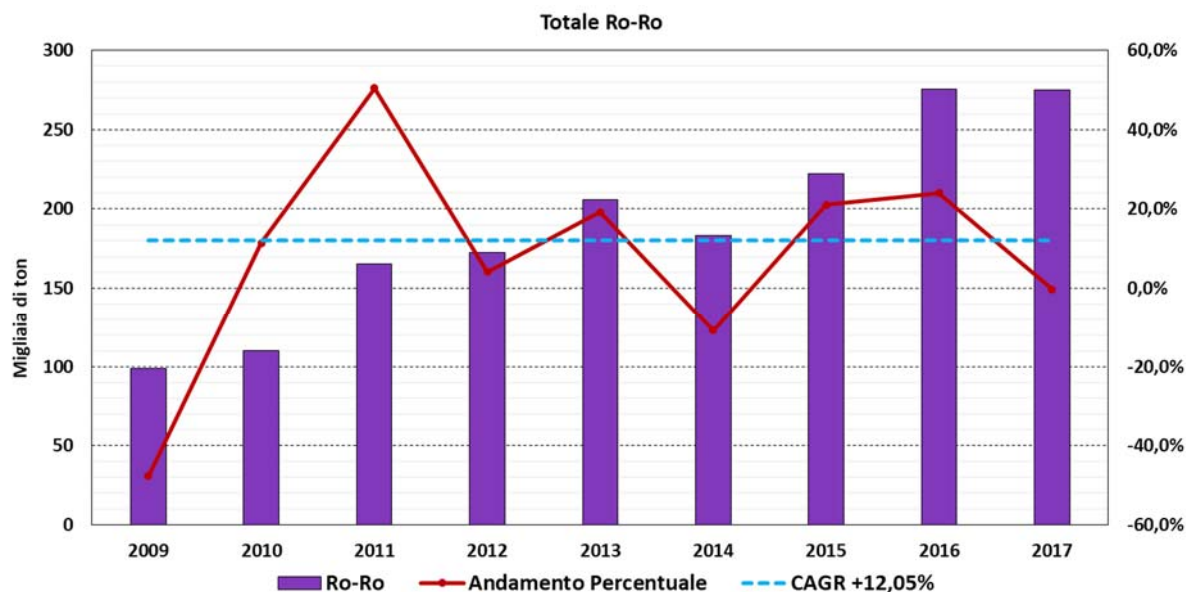


Figura 80: Andamento del tasso annuo di incremento dei traffici Ro-Ro nel porto di Monfalcone (2009-2017)

6.2.3 Merci varie

Le merci varie sono scambiate all'interno del porto grazie anche alla presenza di alcune realtà industriali limitrofe che ne determinano la movimentazione. Tuttavia, l'andamento, nel periodo di riferimento, è in calo (-9,43%), con quantitativi di merce movimentata molto minore agli anni prima della crisi del 2009.

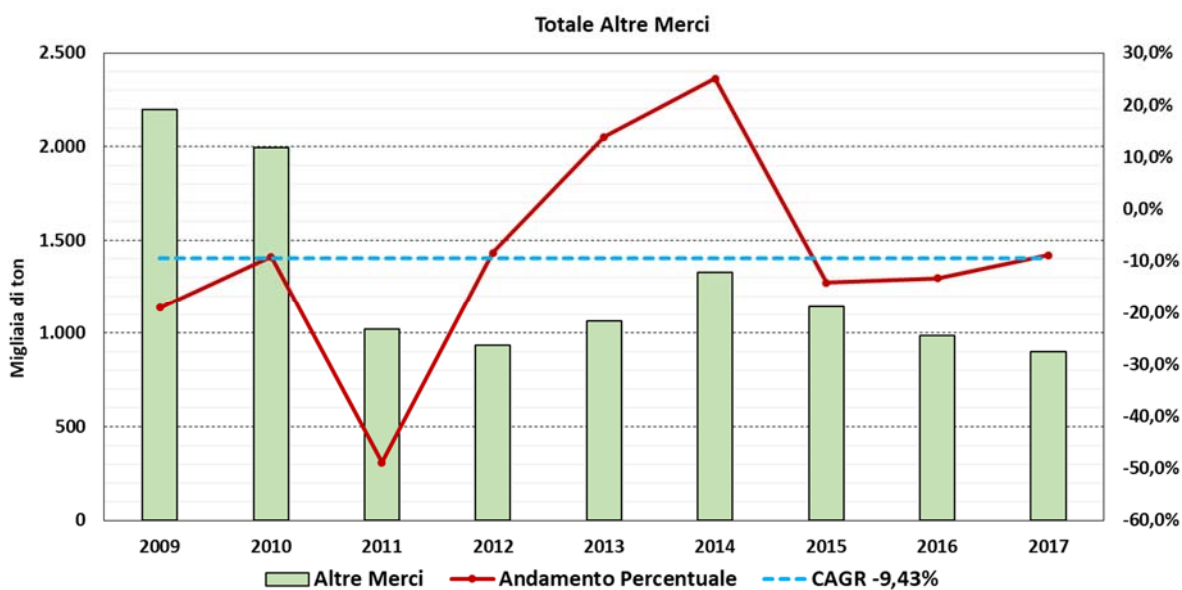


Figura 81: Andamento del tasso annuo di incremento dei traffici di merci varie nel porto di Monfalcone (2009-2017)

Il quadro di dettaglio delineato nei paragrafi precedenti è riassunto nel seguente grafico di sintesi di Figura 82.

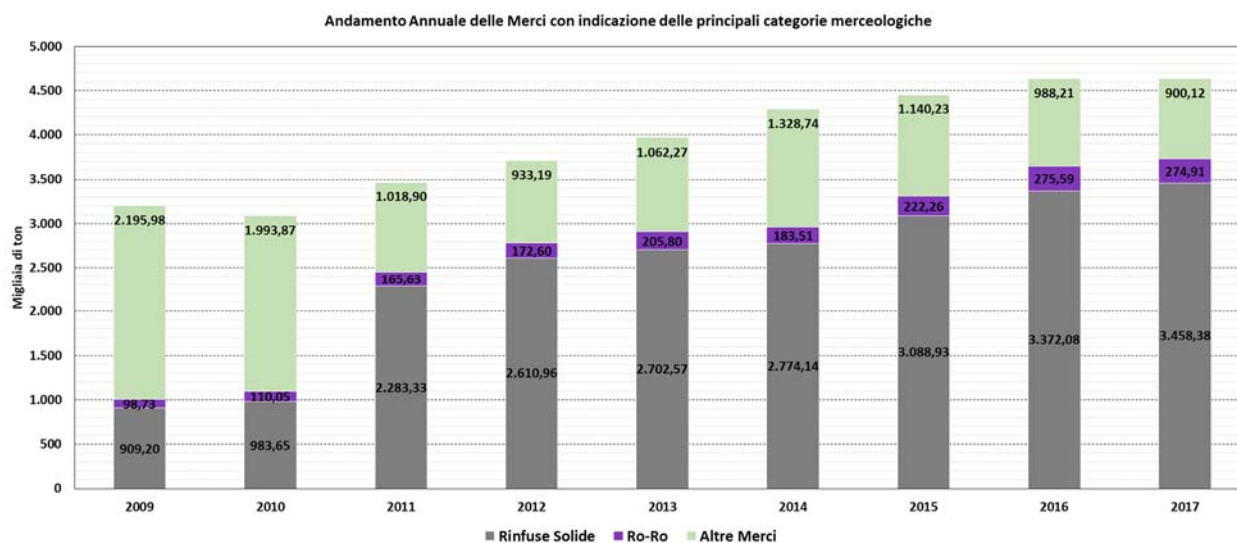


Figura 82: Volumi di traffici relativi alle principali categorie merceologiche nel porto di Monfalcone (2009-2017)

7 SVILUPPI FUTURI DEL PORTO DI MONFALCONE

7.1 PREVISIONE DEL COMMERCIO MARITTIMO NEL PORTO DI MONFALCONE TRA IL 2018 ED IL 2040

Nel periodo di riferimento, l'espansione del traffico marittimo all'interno del porto di Monfalcone ha registrato un CAGR (Compound Annual Growth Rate - Tasso Annuo di Crescita Composto), tra il 2009 e il 2017, pari a +4,18%, così suddiviso:

- Rinfuse Solide: CAGR +16%
- Ro-Ro: CAGR +12,05%
- Altre Merci: CAGR -9,43%

Ed in particolare:

- Container: CAGR -5,32%
- Passeggeri: CAGR 19,04%
- Veicoli: CAGR 11,84%

Tabella 43 – Movimentazione di merci nel porto di Monfalcone (2009-2017)

ANNO	Rinfuse Liquide	Rinfuse Solide	Container	Ro-Ro	Altre Merci	Totale (Merci)	TEUs	Passeggeri	Veicoli
2009		-18,78%		-47,70%	-19,11%	-20,36%	-13,86%	-17,05%	0,00%
2010		8,19%		11,46%	-9,20%	-3,63%	-17,71%	3,33%	0,00%
2011		132,13%		50,50%	-48,90%	12,32%	-49,31%	14,52%	0,00%
2012		14,35%		4,21%	-8,41%	7,18%	37,39%	-81,22%	0,00%
2013		3,51%		19,24%	13,83%	6,83%	0,25%	297,50%	27,32%
2014		2,65%		-10,83%	25,09%	7,95%	-7,49%	-12,58%	-11,32%
2015		11,35%		21,12%	-14,19%	3,85%	-5,18%	-4,32%	18,66%
2016		9,17%		23,99%	-13,33%	4,14%	37,25%	66,92%	37,11%
2017		2,56%		-0,25%	-8,91%	-0,05%	-11,63%	289,19%	-3,32%
	Rinfuse Liquide	Rinfuse Solide	Container	Ro-Ro	Altre Merci	Totale (Merci)	TEUs	Passeggeri	Veicoli
CAGR 2009-2017		16,00%		12,05%	-9,43%	4,18%	-5,32%	19,04%	11,84%

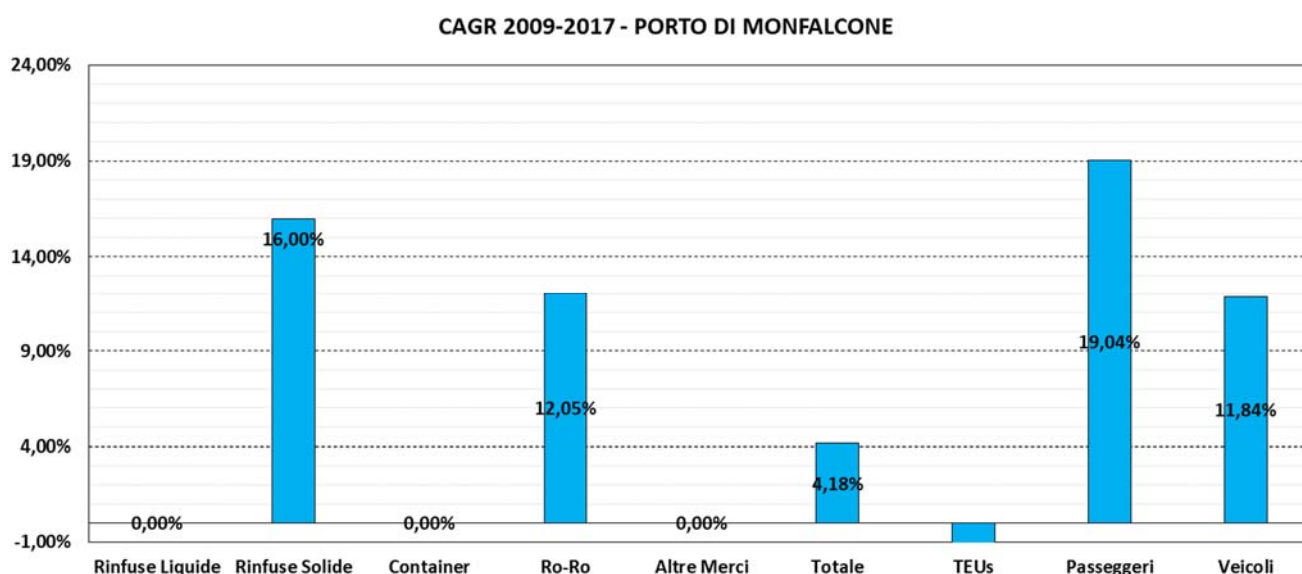


Figura 83 – Comparazione dei CAGR relativi alle categorie merceologiche movimentate nel porto di Monfalcone (2009-2017)

Per le previsioni future, in via del tutto prudente, si è stimata una crescita pari a quella registrata negli scorsi anni.

La crescita dei vari settori al 2030 ed al 2040 sarà quindi pari a:

Tabella 44 – Previsioni di crescita per settori al 2030 e al 2040 per il porto di Monfalcone

ANNO	Rinfuse Liquide	Rinfuse Solide	Container	Ro-Ro	Altre Merci	Totale (Merci)	TEUs	Passeggeri	Veicoli
2009	909,20	-18,78%		-47,70%	-19,11%	-20,36%	-13,86%	-17,05%	
2010	983,65	8,19%		11,46%	-9,20%	-3,63%	-17,71%	3,33%	
2011	2.283,33	132,13%		50,50%	-48,90%	12,32%	-49,31%	14,52%	
2012	2.610,96	14,35%		4,21%	-8,41%	7,18%	37,39%	-81,22%	
2013	2.702,57	3,51%		19,24%	13,83%	6,83%	0,25%	297,50%	27,32%
2014	2.774,14	2,65%		-10,83%	25,09%	7,95%	-7,49%	-12,58%	-11,32%
2015	3.088,93	11,35%		21,12%	-14,19%	3,85%	-5,18%	-4,32%	18,66%
2016	3.372,08	9,17%		23,99%	-13,33%	4,14%	37,25%	66,92%	37,11%
2017	3.458,38	2,56%		-0,25%	-8,91%	-0,05%	-11,63%	289,19%	-3,32%
CAGR 2009-2017	Rinfuse Liquide	Rinfuse Solide	Container	Ro-Ro	Altre Merci	Totale (Merci)	TEUs	Passeggeri	Veicoli
		16,00%		12,05%	-9,43%	4,18%	-5,32%	19,04%	11,84%
CAGR 2018-2030	Rinfuse Liquide	Rinfuse Solide	Container	Ro-Ro	Altre Merci	Totale (Merci)	TEUs	Passeggeri	Veicoli
		16,00%		12,05%	-9,43%	4,18%	-5,32%	19,04%	11,84%
Migliaia di Tonn e/o Unità		23.814		1.206	248	7.895	535	8.328	417.196
CAGR 2018-2040	Rinfuse Liquide	Rinfuse Solide	Container	Ro-Ro	Altre Merci	Totale (Merci)	TEUs	Passeggeri	Veicoli
		16,00%		12,05%	-9,43%	4,18%	-5,32%	19,04%	11,84%
Migliaia di Tonn e/o Unità		105.055		3.764	92	11.895	309	47.584	911.155

Le suddette stime, specie quelle al 2030, confermano quelle formulate nel precedente studio, seppur in un periodo leggermente più lungo rispetto al precedente (circa cinque anni - si giungeva a previsioni di circa 650.000 veicoli nuovi al 2025) per effetto dell'aggiornamento dei dati dell'ultimo triennio e del calo verificatosi nel 2014. Le stesse quantità di merci verranno movimentate all'interno del porto al 2030.

7.2 COMPARAZIONE DEGLI SCENARI DI TRAFFICO

Al fine di stabilire i requisiti richiesti al porto di Monfalcone per far fronte alle richieste dei mercati in cui esso opera, si è fatto riferimento agli scenari di crescita ricostruiti nei paragrafi precedenti e relativi ai traffici globali, europei e italiani e alle previsioni basate sull'analisi dei traffici dello stesso porto.

I trend di crescita per i traffici globali ed europei relative alle principali categorie merceologiche sono espressi sulla base del tasso composto di crescita media (CAGR) registrato nel periodo di osservazione finora considerato (2009-2017) e del quale sono disponibili dati statistici. Nelle tabelle che seguono si riportano gli indicatori CAGR relativi alle principali categorie merceologiche nel periodo 2009-2017 relative sia ai traffici globali che europei.

Tabella 45 – Indicatori CAGR relativi alle principali categorie merceologiche (2009-2017)

Categoria Merceologica	TRAFFICI MARITTIMI GLOBALI Indicatore CAGR 2009-2017
Petrolio greggio, prodotti petroliferi e gas	+1,96%
Principali Rinfuse	+5,22%
Container	+5,49%
Altre Merci Secche	+2,29%
Complessivo	+3,49%

Tabella 46 – Indicatori CAGR relativi alle principali categorie merceologiche (2009-2017)

Categoria Merceologica	TRAFFICI MARITTIMI EUROPEI Indicatore CAGR 2009-2017
Rinfuse Liquide	+0,2%
Rinfuse Solide	+1,3%
Container	+3,9%
Ro-Ro	+2,8%
Altre merci non specificate	+2,1%
Complessivo	+1,6%

Come si evince dagli indicatori sopra riportati, i traffici marittimi di rinfuse solide hanno registrato una crescita marcata del 5,22% a livello mondiale ed un incremento, seppur meno marcato, in Europa dove il CAGR registrato per il periodo 2009-2017 è pari all'1,3%. Il mercato dei container, come dimostrano gli indicatori, è in aumento in Europa e nel mondo.

Un altro dato di interesse riguarda il traffico Ro-Ro che, a livello globale, ha registrato una crescita del 2,8% nel periodo 2009-2017. Questo dato fa eco alla crescita della produzione complessiva di veicoli nel mondo che nel medesimo periodo ha registrato un tasso composto di crescita media pari a circa il

5,2% e all'aumento delle vendite complessive di veicoli in UE, che hanno registrato un tasso composto di crescita media pari allo 0,8%.

Le rinfuse liquide, i cui traffici globali hanno registrato una crescita di quasi il 2% nel mondo tra il 2009 ed il 2017, hanno registrato, nello stesso lasso di tempo, un ben più modesto incremento in Europa, con un CAGR circa dieci volte inferiore.

L'andamento dei traffici marittimi nella globalità dei porti italiani nel periodo 2009-2017 segue da vicino il trend europeo sopra riportato. Dalla lettura della tabella seguente si evince infatti, che i traffici in aumento sono quelli delle rinfuse liquide (+0,33%), quello dei container (+2,20%) e quello delle altre merci non specificate (+1,73%).

Tabella 47 – Indicatori CAGR relativi alle principali categorie merceologiche (2009-2017)

Categoria Merceologica	TRAFFICI MARITTIMI IN ITALIA Indicatore CAGR 2009-2017
Rinfuse Liquide	+0,33%
Rinfuse Solide	-0,08%
Container	+2,20%
Ro-Ro	+3,40%
Altre merci non specificate	+1,73%
Complessivo	+1,35%

Particolarmente significativa è anche la crescita registrata per gli scambi di merci rotabili, il cui CAGR si attesta, tra il 2009 ed il 2017, a quota +3,40%, superando l'incremento relativo ai traffici di container.

Registra, invece, una leggera flessione il traffico di rinfuse solide, il cui tasso composto di crescita è pari a -0,08% nello stesso periodo di riferimento.

La tabella a seguire mostra, invece, i tassi di crescita rilevati per il Porto di Monfalcone relativamente alle principali categorie merceologiche.

Tabella 48 – Indicatori CAGR relativi alle principali categorie merceologiche (2009-2017)

Categoria Merceologica	TRAFFICI PORTO DI MONFALCONE Indicatore CAGR 2009-2017
Rinfuse Liquide	-
Rinfuse Solide	+16,0%
Container	-5,32%
Ro-Ro	+12,05%
Altre merci non specificate	-9,43%
Complessivo	+4,18%

Nel periodo compreso tra il 2009 ed il 2017, per il Porto di Monfalcone si è registrato un netto incremento dei traffici di rinfuse solide e dei traffici Ro-Ro: i primi hanno fatto registrare un CAGR di +16,0% mentre i traffici di carichi rotabili sono cresciuti del 6% circa. Nello stesso arco temporale, risultano in calo le movimentazioni delle altre categorie merceologiche, ivi compresi gli scambi di container.

7.3 LO SVILUPPO FUTURO DEL PORTO

Allo stato attuale, il Porto di Monfalcone non movimentava rinfuse liquide e non sono previsti investimenti per dotare l'infrastruttura delle opere e dei mezzi necessari alla movimentazione di tale tipologia di carico.

Per quanto riguarda le altre categorie merceologiche, nella tabella che segue sono riportate le proiezioni dei volumi di traffico previste per il Porto di Monfalcone agli orizzonti temporali presi a riferimento per il presente studio (2020, 2030 e 2040). I valori riportati sono stati ottenuti utilizzando gli indicatori di crescita relativi al porto stesso di cui si è trattato nei precedenti paragrafi, applicandoli ciascuno alla categoria di riferimento associata.

Tabella 49 – Previsioni volumi traffico delle principali categorie merceologiche nel Porto di Monfalcone

Categoria Merceologica	2017	2020	2030	2040
	(migliaia di tonnellate)	(migliaia di tonnellate)	(migliaia di tonnellate)	(migliaia di tonnellate)
Rinfuse Liquide	-	-	-	-
Rinfuse Solide	3.458	5.398	23.813	105.055
Ro-Ro	275	387	1.207	3.764
Altre Merci non specificate	900	668	248	92

Di seguito sono riportati i tassi di crescita più prudentiali per le diverse categorie merceologiche così ottenuti e le conseguenti proiezioni dei volumi di traffico.

7.3.1 Rinfuse Solide

Per determinate categorie merceologiche è difficile che la crescita nei prossimi 20 anni sia così esplosiva come quella registrata negli ultimi 10. Un esempio è quello delle rinfuse solide che, secondo le previsioni, seppure conservative, derivanti dall'applicazione del CAGR associato al periodo 2009-2017, raggiungeranno valori pari a 105 milioni di tonnellate/anno, paragonabili ai volumi scambiati a livello europeo.

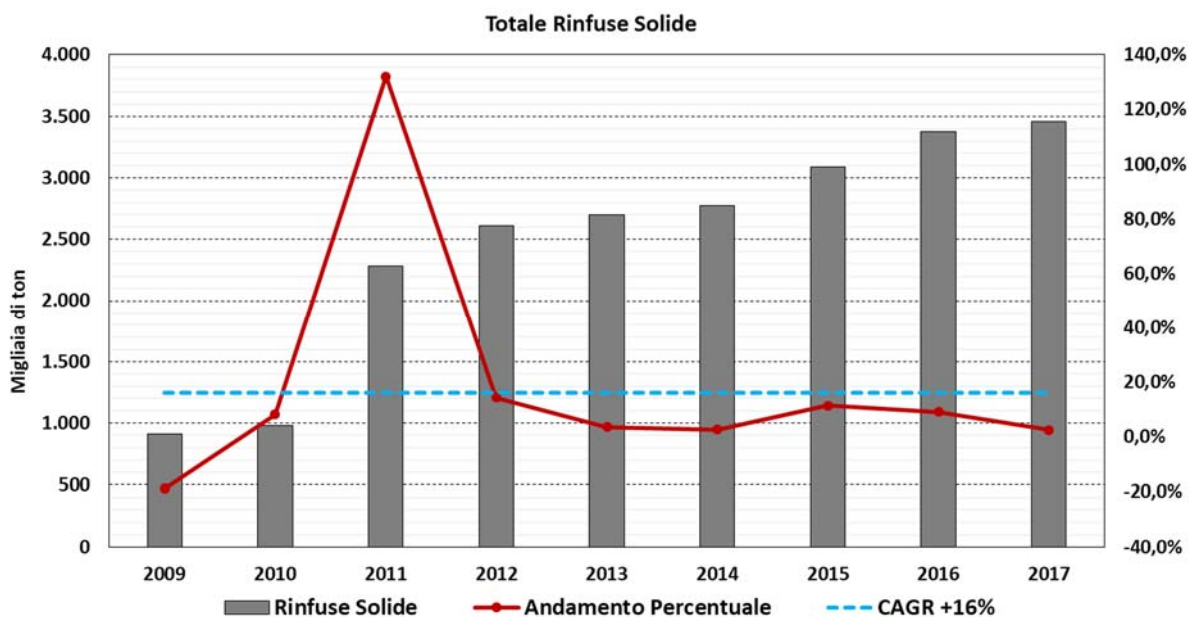


Figura 84: Andamento del tasso annuo di incremento dei traffici di rinfuse solide nel porto di Monfalcone (2009-2017)

Per questa ragione, in via ancora più cautelativa, si sono utilizzati i tassi di crescita dell'ultimo quinquennio poiché in questo periodo appare evidente che le merci movimentate si siano attestate su dei valori coerenti sia con la domanda sia con la capacità operativa del porto. Il CAGR registrato nei traffici di rinfuse solide nel porto di Monfalcone nel periodo 2013-2017, infatti, si attesta su un valore poco superiore al +5%.

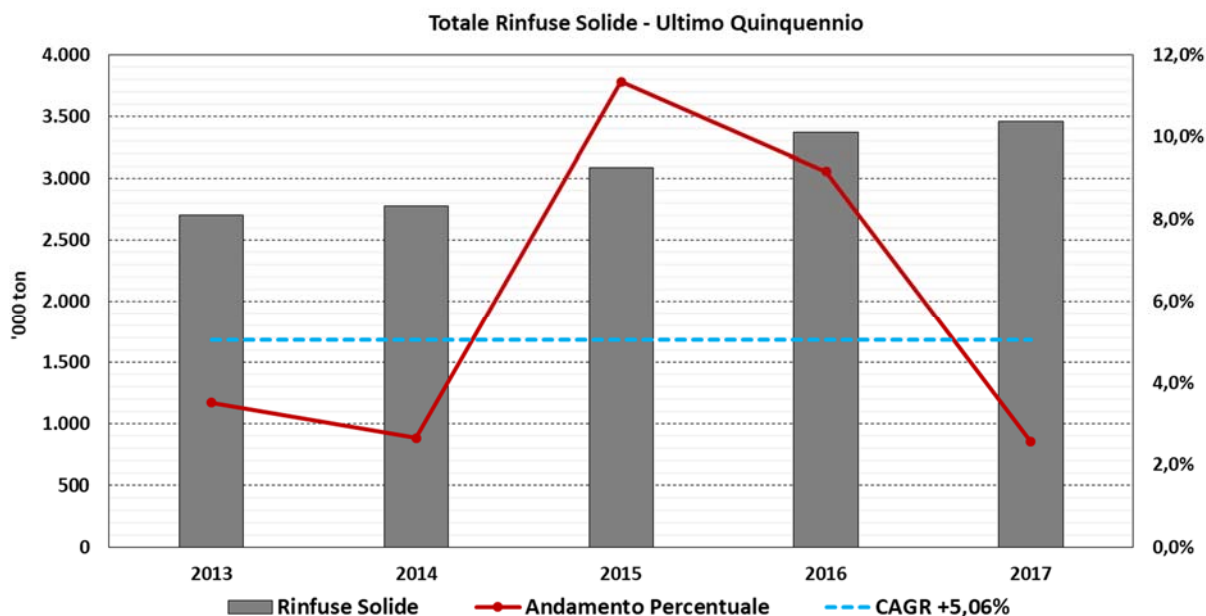


Figura 85: Andamento del tasso annuo di incremento dei traffici di rinfuse solide nel porto di Monfalcone (2013-2017)

Nella tabella che segue, si riportano i volumi di traffici di rinfuse solide previsti al 2020, 2030 e 2040.

Tabella 50 – Previsioni movimentazioni di rinfuse solide nel Porto di Monfalcone

Anno	Rinfuse Solide Movimentate nel Porto di Monfalcone (migliaia di tonnellate)
2017	3.458
2020	4.010
2030	6.570
2040	11.884

7.3.2 Container

Il porto di Monfalcone non presenta una vocazione containeristica: infatti, tra il 2009 ed il 2017 sono stati movimentati circa 900 TEU all'anno. Questa categoria merceologica ha finora rivestito un ruolo marginale nello sviluppo del porto, testimoniato peraltro dal calo dei traffici registrato tra il 2009 ed il 2017. Ciò è sicuramente imputabile alla presenza di un forte attrattore di traffici containerizzati, quale è Terminal Container Molo VII di Trieste, nelle immediate vicinanze dell'infrastruttura in esame.

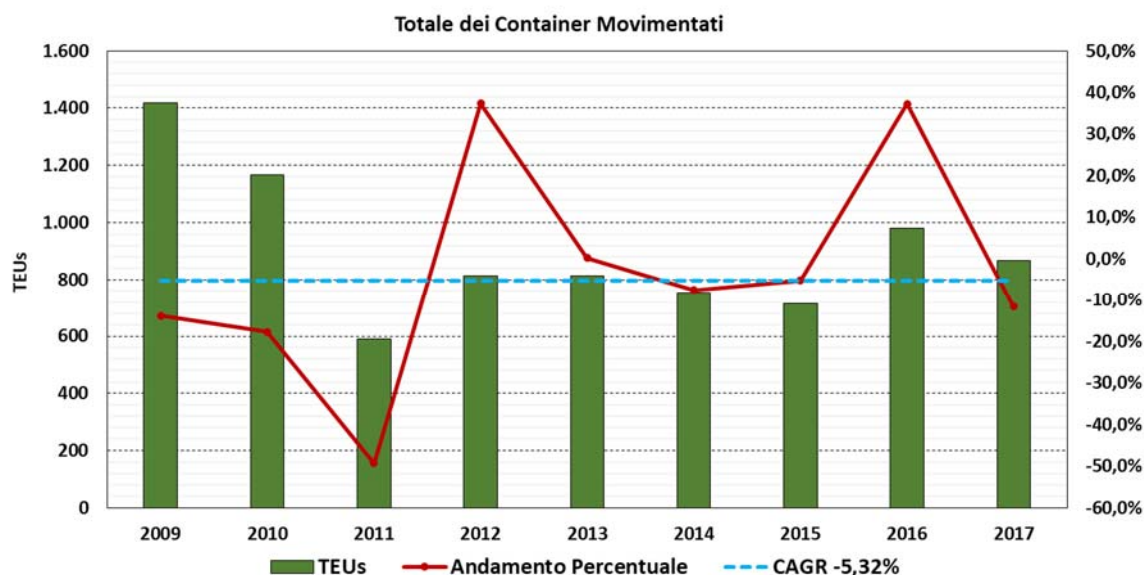


Figura 86: Andamento del tasso annuo di incremento dei traffici di container nel porto di Monfalcone (2013-2017)

Dalla lettura della tabella sotto proposta si evince come, applicando un tasso di crescita medio annuo composto, riferito al periodo 2009-2017, la movimentazione di container andrà scemando. Facendo fede a tali previsioni e tenendo in considerazione la sempre più marcata tendenza dei porti a ricercare una propria vocazione o specializzazione, per gli sviluppi futuri del porto si ritiene ragionevole non prevedere aree dedicate alla movimentazione dei container, soprattutto nell'ottica di AdSP e della virtuosa complementarità che si andrà instaurando nei prossimi anni.

Tabella 51 – Previsioni movimentazioni di container nel Porto di Monfalcone

Anno	Container Movimentati nel Porto di Monfalcone (TEU)
2017	866
2020	735
2030	425
2040	246

7.3.3 Ro-Ro e Veicoli

La crescita significativa registrata proietta il porto verso la movimentazione di volumi di merci rotabili sempre più importanti.

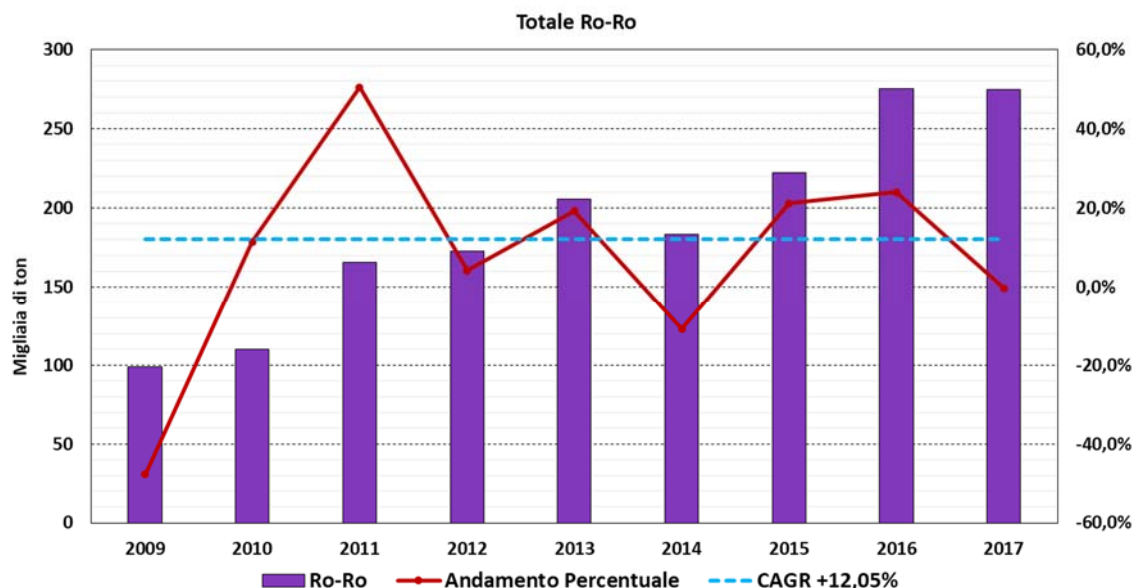


Figura 87: Andamento del tasso annuo di incremento dei traffici Ro-Ro nel porto di Monfalcone (2009-2017)

Analogamente al caso delle rinfuse solide, secondo le previsioni, seppure conservative, derivanti dall'applicazione del CAGR associato al periodo 2009-2017, i traffici Ro-Ro nel porto di Monfalcone raggiungeranno valori pari a oltre 3,7 milioni di tonnellate/anno movimentate. Tale valore risulta poco realistico soprattutto se paragonato ai volumi operati dal 2009 in poi.

Considerando, quindi, i tassi di crescita dell'ultimo quinquennio, dove il volume delle merci movimentate assume valori accettabili sia in termini di domanda che in termini di capacità operativa, si ha che il CAGR, registrato nel periodo 2013-2017, raggiunge un valore pari a circa +6% (si veda la figura riportata di seguito).

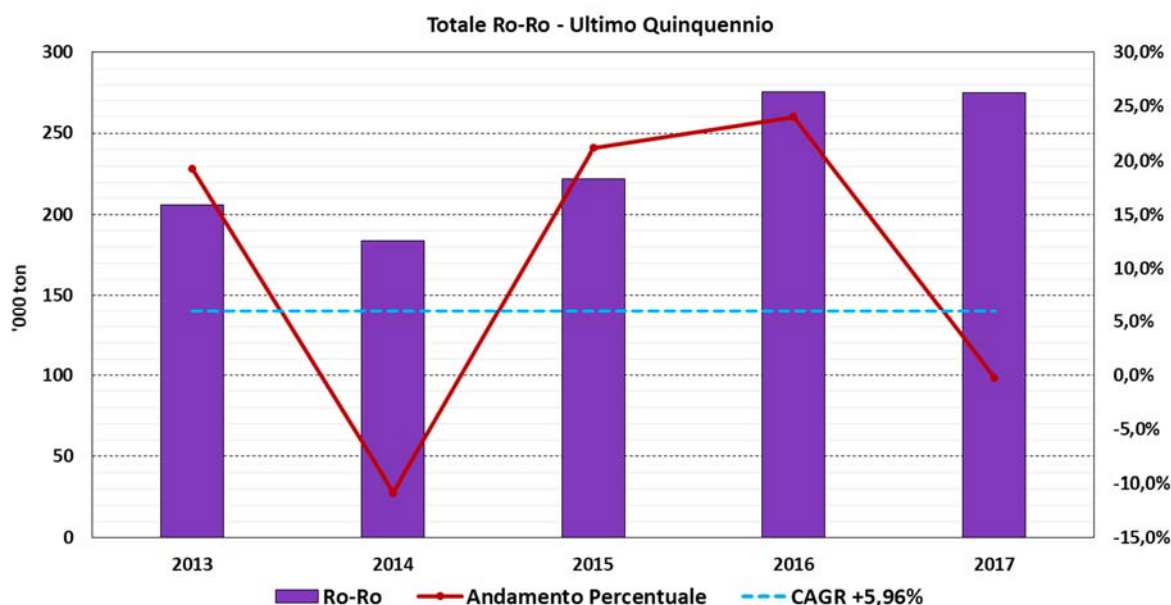


Figura 88: Andamento del tasso annuo di incremento dei traffici Ro-Ro nel porto di Monfalcone (2013-2017)

Come si evince dai dati riportati in tabella, l'applicazione del CAGR 2013-2017 porta a stimare volumi di traffico per oltre 583.000 tonnellate di merci rotabili nel 2030 e di oltre 1.000.000 di tonnellate al 2040.

Tabella 52 – Previsioni movimentazioni di Ro-Ro nel Porto di Monfalcone

Anno	Ro-Ro Movimentati nel Porto di Monfalcone (migliaia di tonnellate)
2017	275
2020	327
2030	583
2040	1.041

Alla crescita prevista per i carichi Ro-Ro fa eco l'incremento previsto della movimentazione di veicoli all'interno del porto stesso: nel 2030 è prevista, infatti, la movimentazione di oltre 700.000 unità, circa 4,3 volte il volume movimentato nel 2017.

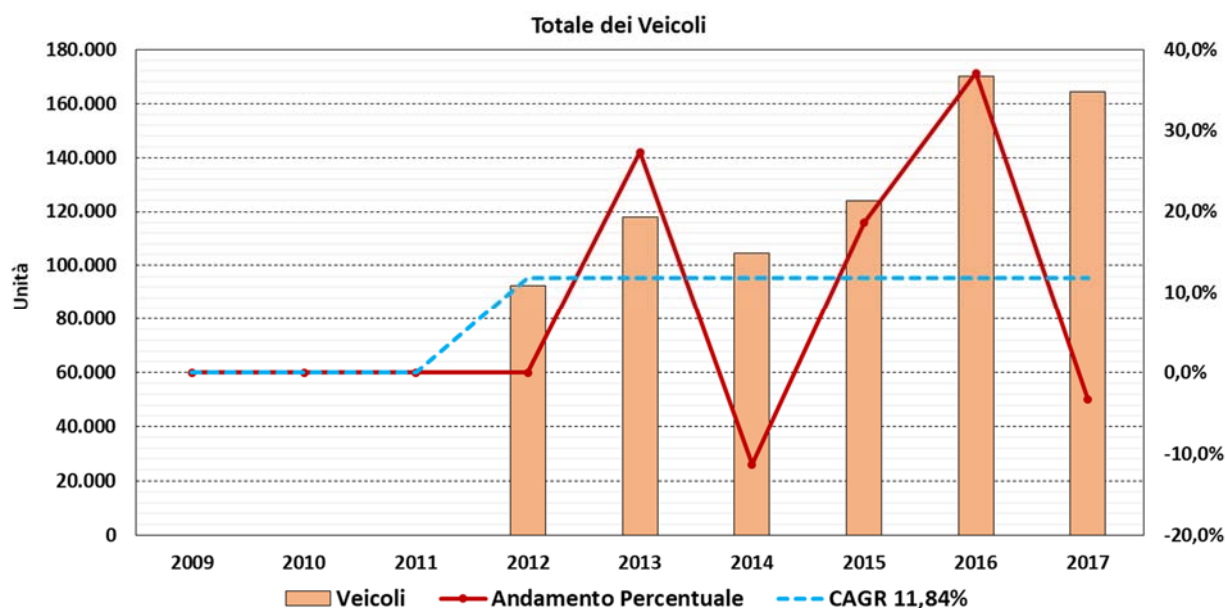


Figura 89: Andamento del tasso annuo di incremento dei traffici veicoli nel porto di Monfalcone (2009-2017)

Nella tabella che segue, si riportano i volumi di traffici di veicoli previsti al 2020, 2030 e 2040.

Per ciò che concerne le previsioni di traffico dei veicoli, si è ritenuto opportuno confermare il CAGR relativo al periodo 2009-2017, dato che tale categoria merceologica riveste un ruolo strategico e centrale nello sviluppo futuro del Porto di Monfalcone.

Tabella 53 – Previsioni movimentazioni di veicoli nel Porto di Monfalcone

Anno	Veicoli Movimentati nel Porto di Monfalcone (unità)
2017	164.302
2020	229.844
2030	703.729
2040	2.154.653

Le aree del Porto di Monfalcone attualmente deputate allo stoccaggio e alla movimentazione dei veicoli nuovi, nonché tutte le aree di servizio ad esse connesse, totalizzano approssimativamente 140.000 m². Circa 100.000 m² delle aree totali sono dedicate allo stoccaggio di 4.500 autovetture, determinando pertanto un indice di occupazione pari a circa 0,045 unità/m², lontano dalla "densità" di stoccaggio di terminal come quello di Gioia Tauro a cui è associato un indice pari a 0,054 unità/m².

In un'ottica di riqualificazione portuale, occorre guardare alle previsioni di quelle categorie in via di sviluppo secondo un orizzonte temporale lontano e realistico, in modo tale da garantire il soddisfacimento della domanda di mercato nel più ampio range temporale possibile.

Pertanto, prendendo a riferimento il numero di autoveicoli di cui si prevede la movimentazione nel 2030, per far fronte ad un aumento del traffico superiore a quello attuale, è necessario disporre di aree adeguate allo stoccaggio dei veicoli e all'espletamento dei relativi servizi.

Tenendo presente che lo stoccaggio dei veicoli, a differenza di quanto accade per i container o per certe rinfuse solide, richiede ampie superfici per via delle caratteristiche proprie del carico, per l'orizzonte del 2030 risulta appropriato parametrizzare gli attuali ingombri a quelli necessari per i volumi previsti. Da un semplice calcolo, se al momento sono destinati alla movimentazione di circa 170.000 veicoli all'anno 140.000 m², al 2030 per la movimentazione di circa 700.000 veicoli saranno necessari circa 600.000 m².

Aree di tale estensione, tuttavia, non sono attualmente disponibili presso il porto che, quindi, necessita di ampliamenti ed investimenti in tal senso. D'altro canto, la creazione di aree *ex-novo* consentirebbe la progettazione *ad hoc* delle infrastrutture necessarie a raggiungere gli obiettivi desiderati e le performance di progetto.

Inoltre, la creazione di nuove aree dedicate implicherebbe la presenza e la disponibilità di nuove banchine di carico/scarico e di nuove linee ferroviarie preposte, in grado di aumentare l'efficienza delle operazioni e la mobilità dei carichi Ro-Ro sui relativi piazzali.

Tali necessità sarebbero conformi al nuovo layout del Porto di Monfalcone, il quale, grazie alla realizzazione della colmata prevista a Sud dell'attuale porto, si doterebbe di un'area di oltre 630.000 m² che potrebbe essere, pertanto, interamente dedicata ai servizi connessi alla movimentazione delle merci Ro-Ro.

La rilocazione del terminal auto renderebbe, al contempo, disponibili ad altri usi le aree attualmente dedicate alla movimentazione delle merci rotabili. In particolare, necessiterebbero di aree supplementari le attività connesse alla movimentazione di rinfuse solide, i cui traffici hanno registrato, tra il 2009 ed il 2017, una crescita del 16% e del 5,06% nell'ultimo quinquennio.

Attualmente, le aree destinate alla movimentazione delle rinfuse solide all'interno del Porto di Monfalcone cumulano complessivamente circa 217.133 m², alle quali si aggiungerebbero, quindi, le aree risultanti dalla rilocazione del terminal auto (circa 138.000 m²) e l'area risultante dalla realizzazione della colmata a Sud-Ovest del porto, che garantirebbe ulteriori 96.000 m² circa per un totale di circa 450.000 m².

Come prima, se le aree ora destinate alla movimentazione di circa 3,5 milioni di tonnellate all'anno sono pari a circa 220.000 m², nel 2030 per la movimentazione di circa 6,5 milioni di tonnellate (calcolate con un CAGR del 5,06%) saranno necessari circa 420.000 m², coerentemente a quanto previsto dal nuovo layout.

7.3.4 Altre Merci non Specificate

Per ciò che concerne la movimentazione delle merci varie, nel periodo compreso tra il 2009 e il 2017 si è registrata una decrescita dei traffici con un tasso medio annuo composto che sfiora il -10%.

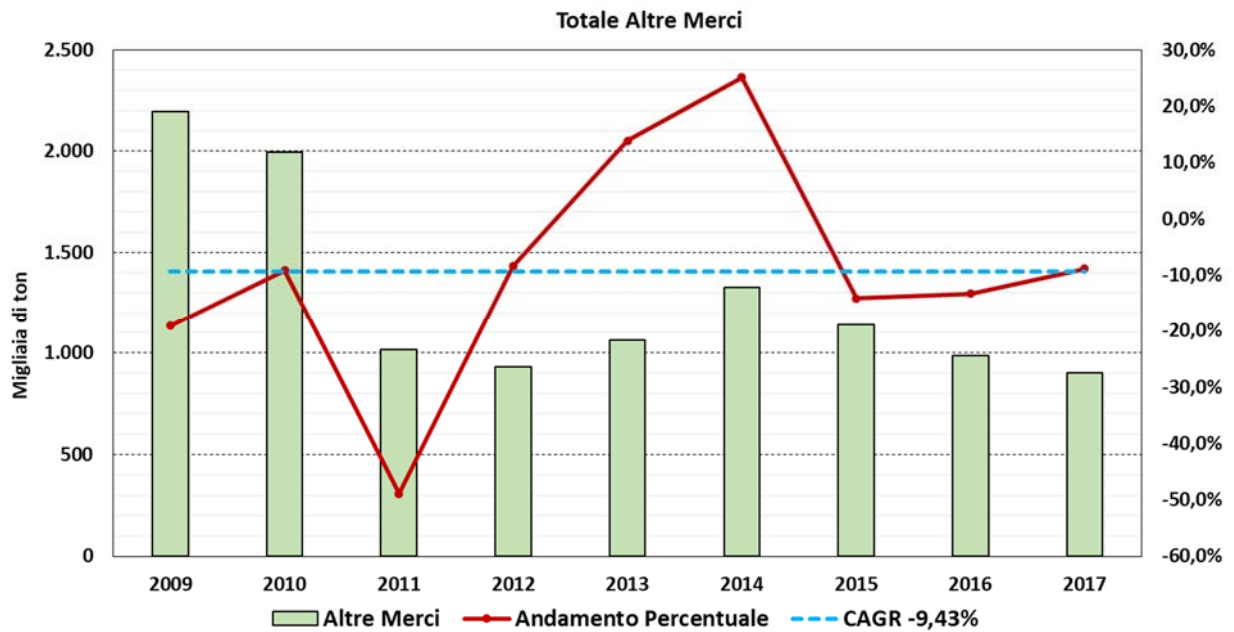


Figura 90: Andamento del tasso annuo di incremento dei traffici di merci varie nel porto di Monfalcone (2009-2017)

Anche per questa categoria, si è ricalcolato il CAGR dell'ultimo quinquennio giungendo ad un risultato più ragionevole e realistico che ne prevede un decremento del 3,26%.

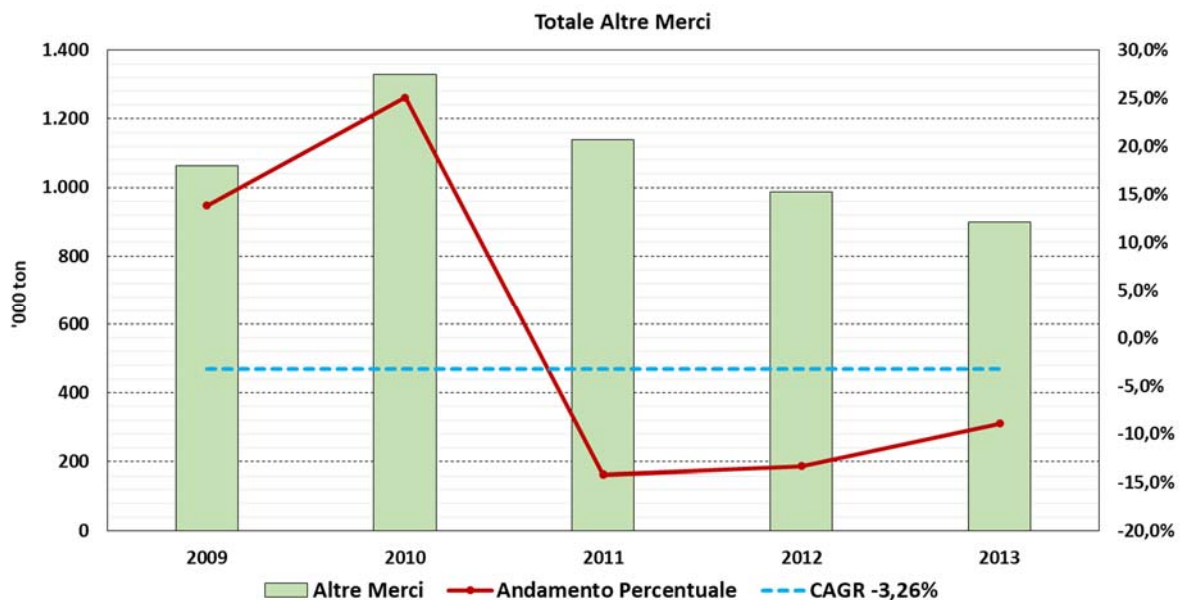


Figura 91: Andamento del tasso annuo di incremento dei traffici di merci varie nel porto di Monfalcone (2013-2017)

Tabella 54 – Previsioni movimentazioni di merci varie nel Porto di Monfalcone

Anno	Merci Varie Movimentate nel Porto di Monfalcone (migliaia di tonnellate)
2017	900
2020	815
2030	585
2040	420

A fronte di tali risultati, risulta opportuno per questa e per tutte le altre categorie merceologiche diverse da quelle specificatamente trattate, confermare le aree attualmente destinate alle relative movimentazioni, fermo restando che ciò non impedirà un domani la ridefinizione funzionale delle stesse allo scopo di ottimizzarne lo sfruttamento a favore delle rinfuse solide o dei Ro-Ro che vedono ormai il Porto di Monfalcone candidarsi, nei traffici di queste specifiche merci, a leader sul versante Adriatico Orientale.