

Flussi commerciali e dimensione economica dei terminal in alcuni porti italiani

A cura del Centro Studi Fedespedi

per l'Osservatorio Nazionale sull'Economia del Mare - Ossermare

Milano, giugno 2025

- 
- 1. Il contesto internazionale e i traffici marittimi**
 - 2. I porti italiani nel contesto del Mediterraneo**
 - 3. Il valore economico dei traffici in alcuni porti**
 - 3.1 Genova***
 - 3.2 La Spezia***
 - 3.3 Livorno***
 - 3.4 Napoli***
 - 3.5 Ravenna***
 - 3.6 Trieste***

1. Il contesto internazionale e i traffici marittimi

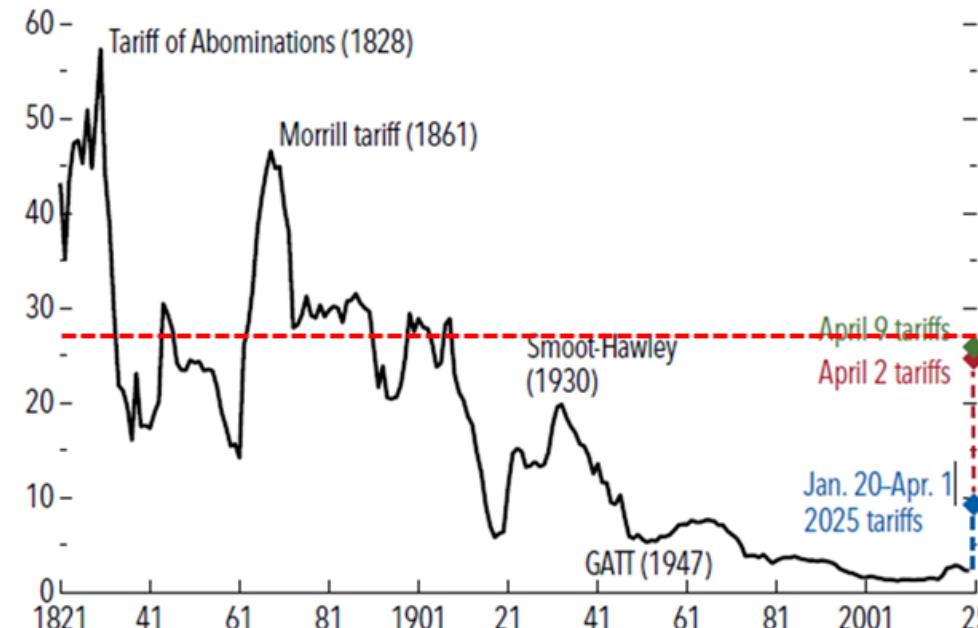
La prima metà del 2025 è stata caratterizzata dalla **questione dei dazi**, che può essere osservata sotto due punti di vista:

- La loro dimensione assoluta, tra le più alte negli ultimi cento anni.
- L'imprevedibilità della loro gestione, oscillante tra l'imposizione delle stesse, ripensamento con sospensione (definita però temporanea), minaccia di nuove tariffe ancora più alte.

L'effetto combinato di questi due aspetti ha determinato: grande incertezza nei mercati, contromisure tariffarie, applicate (Canada, Cina), o minacciate (EU), difficoltà a disegnare scenari, anche a breve, attendibili.

Su cosa accadrà è difficile infatti fare previsioni, sono tanti i fattori in gioco, ma si può ipotizzare, se i dazi verranno confermati, una **probabile riduzione degli scambi** tra i paesi direttamente coinvolti, ma con effetti a cascata più generali, considerando il peso degli USA nel commercio mondiale. La riduzione dipenderà anche dai prodotti colpiti e dal loro ruolo nelle filiere globali di fornitura.

USA: evoluzione storica % delle tariffe



Fonte: US Census Bureau Historical Statistics, US International Trade Commission, FMI.

1. Il contesto internazionale e i traffici marittimi

Nel I° trimestre 2025, l'**effetto annuncio** ha avuto come conseguenza un **forte aumento** delle **importazioni** degli Stati Uniti (gli importatori **hanno anticipato** gli ordini per evitare il pagamento delle tariffe annunciate) e del deficit della bilancia dei pagamenti, passato 278,6 Mrd.USD del I° trimestre 2024, ai **466,4 Mrd.USD** del I° trimestre 2025 (+67,4%). Nel mese di aprile però, le tariffe hanno incominciato ad incidere, riducendo le importazioni degli Stati Uniti del 20,4% e il deficit del 48,7% (da -162 a -83 Mrd.USD). L'Italia ha visto passare il suo export in USD dai 7,1 Mrd.USD di marzo ai 6,2 di aprile (-12,8%).

Da vedere cosa accadrà nei prossimi mesi:

- se le tariffe verranno mantenute e altre aggiunte (es. quelle applicate ai prodotti dell'Unione, attualmente sospese) è probabile un'ulteriore diminuzione degli scambi;
- in caso contrario, salvo altre tensioni politiche (Ucraina, Medio Oriente, Cina), si potrebbe guardare con più ottimismo all'andamento degli scambi internazionali, pur in un panorama sempre difficile da decifrare.

Stati Uniti: export, import e saldo per paese, 1°TRIM 2024 e 2025 (Mrd.USD)

Fonte: US Census Bureau

Rank	Paese	I° TRIMESTRE 2024			Rank	Paese	I° TRIMESTRE 2025			MARZO 2025		APRILE 2025	
		EXPORT	IMPORT	SALDO			EXPORT	IMPORT	Saldo	IMPORT	IMPORT	Var %	
1	Mexico	80,2	119,8	-39,7	1	Mexico	84,0	131,3	-47,3	46,0	41,3	-10,3%	
2	Canada	85,6	100,9	-15,4	2	Canada	87,4	108,9	-21,5	35,0	29,0	-17,2%	
3	China	36,9	97,6	-60,8	3	China	31,8	102,7	-70,8	34,9	28,3	-18,9%	
4	Germany	19,0	39,0	-20,0	4	Switzerland	8,1	62,3	-54,3	18,9	5,6	-70,5%	
5	Japan	18,7	36,6	-17,8	5	Ireland	3,9	59,6	-55,7	30,7	10,9	-64,6%	
6	Korea, South	16,7	32,2	-15,6	6	Germany	20,2	42,0	-21,8	14,7	12,7	-13,6%	
7	Vietnam	2,7	29,1	-26,4	7	Vietnam	3,2	39,7	-36,5	15,1	15,8	4,4%	
8	Taiwan	9,5	22,9	-13,4	8	Japan	19,7	37,4	-17,7	13,0	12,9	-0,3%	
9	Ireland	3,9	21,8	-18,0	9	Taiwan	11,7	34,1	-22,4	13,2	14,6	10,9%	
10	India	9,8	21,3	-11,5	10	Korea, South	16,4	31,8	-15,4	11,9	9,3	-21,5%	
11	Italy	8,5	18,4	-9,8	11	India	10,5	27,7	-17,2	11,0	9,4	-15,0%	
12	United Kingdom	19,8	16,2	3,7	12	Italy	8,0	19,6	-11,6	7,1	6,2	-12,8%	
13	France	11,2	14,5	-3,2	13	United Kingdom	23,7	18,6	5,1	6,8	4,6	-31,7%	
14	Thailand	4,6	14,2	-9,6	14	Thailand	5,2	17,5	-12,3	7,1	7,0	-1,6%	
15	Malaysia	5,4	11,2	-5,8	15	France	12,3	17,5	-5,2	7,8	6,0	-22,2%	
	Altri paesi	184,7	200,0	-15,4		Altri paesi	192,6	254,4	-61,9	70,0	59,6	-14,9%	
	Totale	517,2	795,8	-278,6		Totale	538,7	1.005,1	-466,4	343,3	273,2	-20,4%	

1. Il contesto internazionale e i traffici marittimi

Il contenzioso dell'Amministrazione Trump con la Cina non si limita alla volontà di riequilibrio della bilancia dei pagamenti. Tralasciando la questione di Taiwan, l'obiettivo è anche quello di ridurre in generale la dipendenza dall'economia cinese, soprattutto nei settori ritenuti strategici, il cosiddetto **decoupling** (disaccoppiamento), riguardante non solo i settori tecnologici, ma anche quelli legati ai trasporti marittimi.

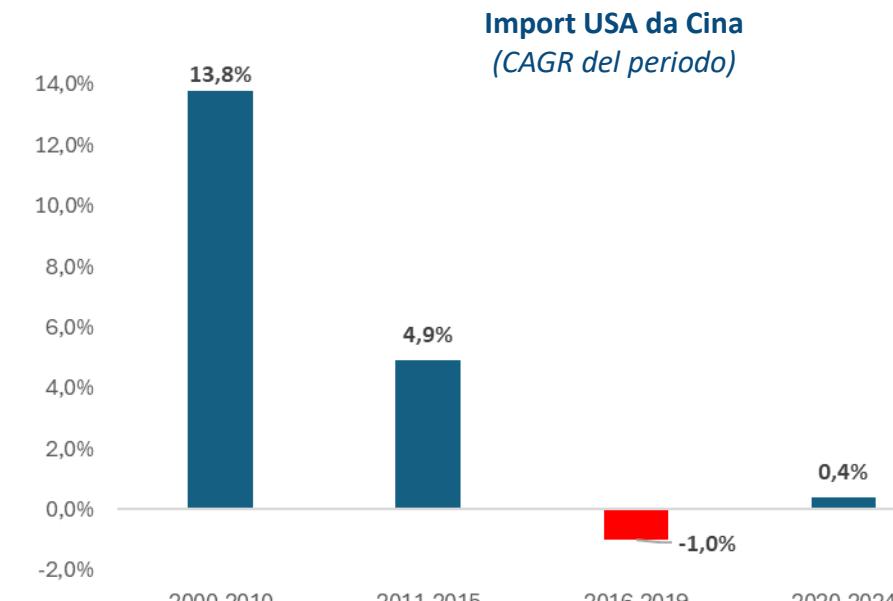
Su questo fronte la nuova amministrazione ha acceso un faro d'interesse sul ruolo della Cina, soprattutto nel settore delle costruzioni navali, agendo attraverso i poteri conferiti al Presidente dalla sezione 301 del Trade Act del 1974.

Su questa base sono stati ipotizzati una serie d'interventi molto pesanti, di natura protezionista, nei confronti del naviglio di costruzione cinese, con la progettata imposizione di tasse basate sul tonnellaggio netto (NT-Net Tonnage) così concegnate:

- Navi costruite in Cina e gestite da entità cinesi: **50 USD/NT** a partire dal 16/10/2025 per viaggio negli Stati Uniti, con aumento graduale di **30 USD/anno** nei prossimi tre anni (tariffa massima 140 USD/NT). Una porta-container da 200.000 NT pagherebbe inizialmente 10 Mio.USD per ogni arrivo negli Stati Uniti.
- Navi costruite in Cina, ma gestite da entità non cinesi: **18 USD/NT** dal 16/10/2025 per viaggio negli Stati Uniti, con aumento graduale di **5 USD/anno** nei prossimi tre anni (tariffa massima 33 USD/NT). Nel caso delle navi porta-container la tassa sarà inizialmente di **120 USD/Container** scaricato, per salire a **250 USD/Container** scaricato tra tre anni.
- Car-carrier di qualsiasi nazionalità: **150 USD/CEU** (Car Equivalent Unit).

Sull'effettiva possibilità che queste tasse possano entrare in vigore vi sono molti dubbi, per l'impatto che potrebbero avere, non solo sull'organizzazione dei commerci marittimi, ma soprattutto sul consumatore statunitense su cui, quasi inevitabilmente, ricadrebbe il peso delle tasse stesse, data l'attuale mancanza fisica di naviglio «*Made in USA*».

Esse rappresentano comunque un ulteriore elemento che contribuisce a creare quel clima d'incertezza, che condiziona e rende difficile le scelte degli operatori economici, siano essi consumatori, piuttosto che aziende.



Fonte: elaborazioni su dati US Department of commerce

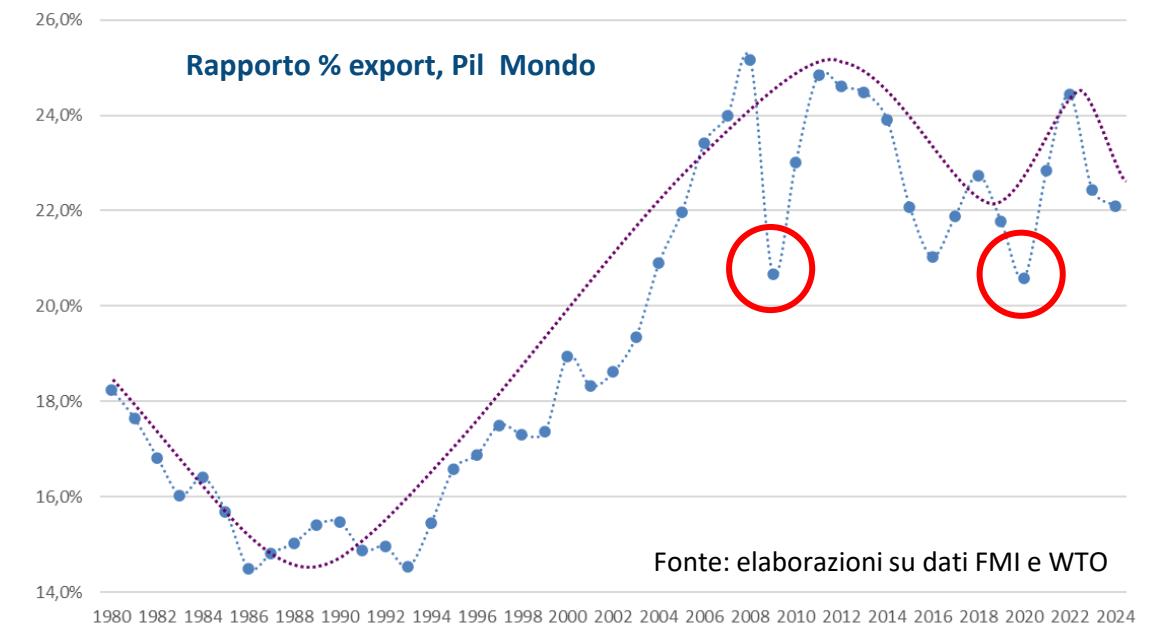
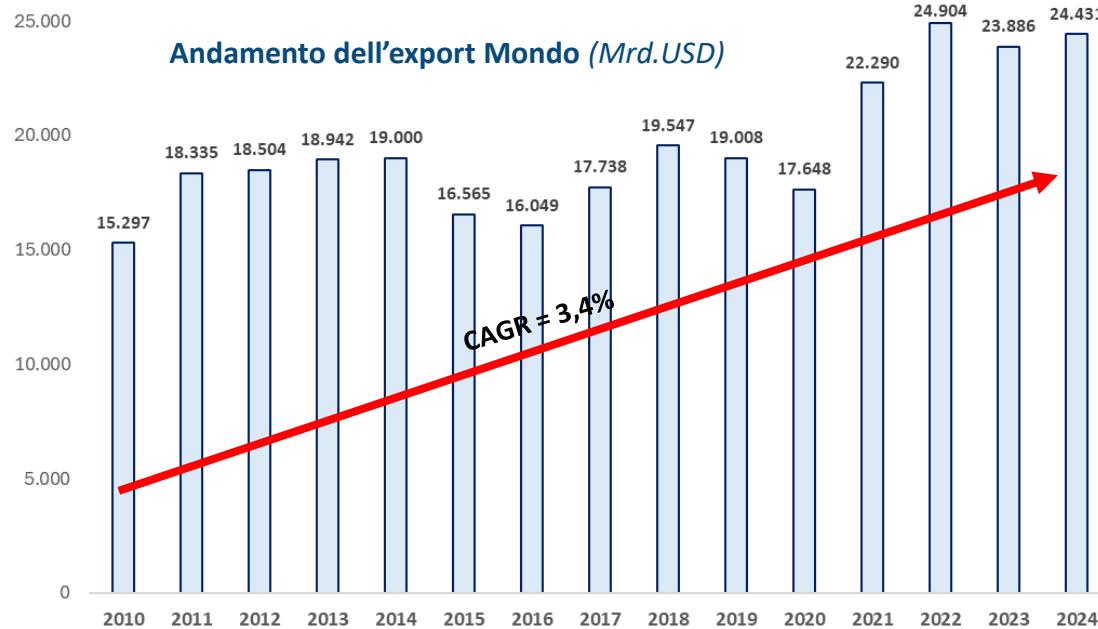
1. Il contesto internazionale e i traffici marittimi

L'economia Mondo è comunque strettamente connessa, sembra quindi **impossibile tornare indietro**, considerando che la metà circa del commercio internazionale è legata alle **Global Value Chain (GVC)**, ossia alle catene di fornitura delle varie filiere merceologiche. Riorganizzare tali complesse catene di fornitura, sul piano industriale e logistico non è cosa semplice.

Piuttosto, ciò che può accadere è una più accentuata frammentazione degli scambi tra gruppi omogenei di paesi sul piano geo-politico, senza però cambiare in modo drastico gli attuali assetti di mercato.

Da valutare il fenomeno del **reshoring** (o **nearshoring**), che comporterebbe una minore spinta alla globalizzazione e agli scambi internazionali. Non vi sono ancora evidenze significative di una reale inversione di tendenza, anche se alcuni fenomeni stanno emergendo, in particolare nel caso dei prodotti ritenuti strategici (es. microchip e altri prodotti di alta tecnologia, farmaci, ecc.).

Senz'altro un indicatore grossolano come il rapporto Export Mondo/Pil Mondo indica una riduzione del peso degli scambi sul totale prodotto, ma è anche vero che dopo i momenti di grave crisi (2010 e periodo post-Covid 19) i commerci sono ripresi in modo deciso.



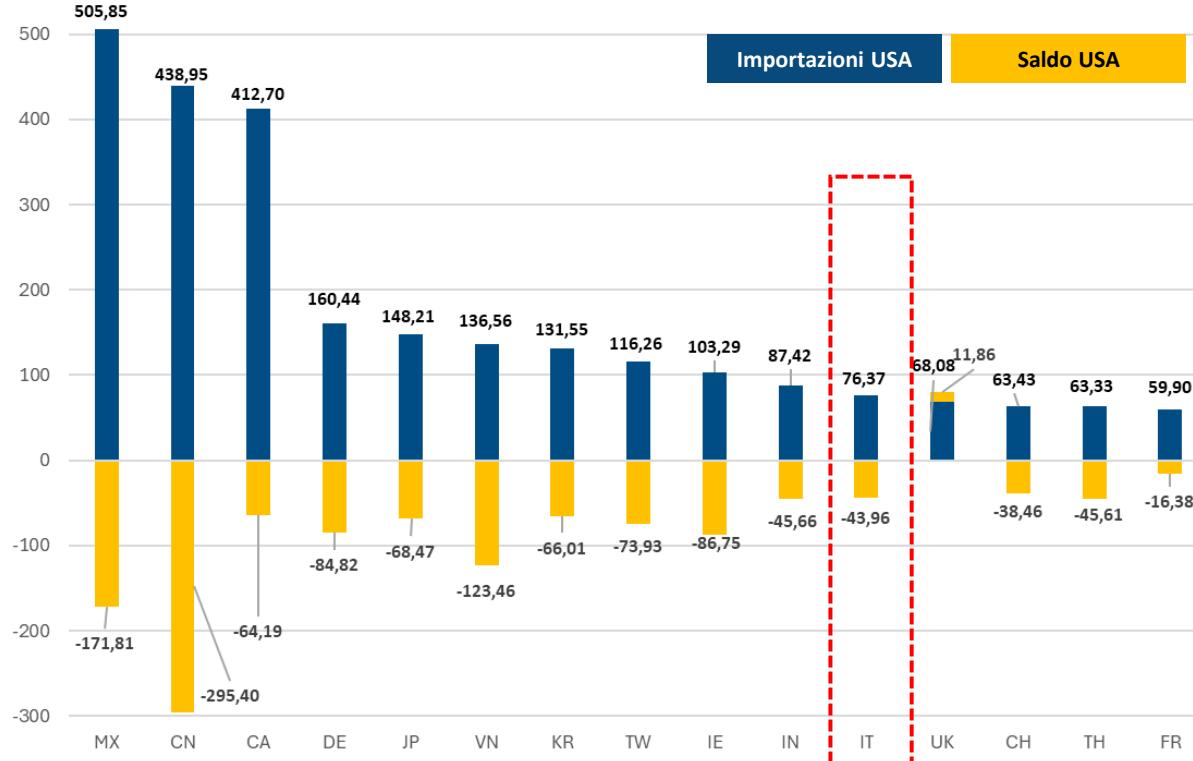
1. Il contesto internazionale e i traffici marittimi

Per quanto riguarda più nello specifico l'Italia, le **conseguenze dei dazi** e di un'ipotetica guerra commerciale con gli USA sarebbero senz'altro **negative**, anche se è **difficile** stabilire quanto negative. Il nostro paese, collocandosi nel **2024** all'**11° posto**, è tra i principali fornitori degli USA e uno di quelli che vanta il maggior attivo commerciale (**43,96 Mrd.USD**), facendone così, nell'ottica della nuova Amministrazione statunitense, un obiettivo preferenziale della politica daziaria (come più in generale l'intera Unione Europea).

D'altra parte, gli **Stati Uniti** sono diventati nel 2024 il **secondo mercato** di sbocco dei nostri prodotti, dopo la Germania, **superando la Francia**, da sempre nostro secondo partner.

USA: import e saldo dei primi 15 paesi fornitori, 2024

(Mrd.USD)



Fonte: US Department of commerce - International Trade Administration

Italia: primi 15 paesi clienti, 2024

(Mio.EUR)

Rank	Export verso	2023	2024	Peso %	Var %
				2024	23/24
1	0004-Germania	72.156	69.120	11,1%	-4,2%
2	0400-Stati Uniti	62.010	62.716	10,1%	1,1%
3	0001-Francia	61.892	60.181	9,7%	-2,8%
4	0011-Spagna	32.060	33.527	5,4%	4,6%
5	0006-Regno Unito	24.813	26.437	4,2%	6,5%
6	0039-Svizzera	24.239	22.305	3,6%	-8,0%
7	0060-Polonia	19.598	19.560	3,1%	-0,2%
8	0017-Belgio	17.952	18.147	2,9%	1,1%
9	0003-Paesi Bassi	15.933	17.863	2,9%	12,1%
10	0052-Turchia	14.104	17.564	2,8%	24,5%
11	0720-Cina	18.167	15.003	2,4%	-17,4%
12	0038-Austria	13.713	12.083	1,9%	-11,9%
13	0066-Romania	9.092	8.969	1,4%	-1,4%
14	0732-Giappone	7.795	8.069	1,3%	3,5%
15	0061-Cechia	8.224	8.058	1,3%	-2,0%
	Altri paesi	224.203	223.900	35,9%	-0,1%
	Totale	625.950	623.501	100,0%	-0,4%

Fonte: Istat

1. Il contesto internazionale e i traffici marittimi

Ma quali gli effetti sui traffici marittimi della politica daziaria degli USA? Se essa ha creato, come visto, un clima di grande incertezza, almeno nel primo trimestre del corrente anno ha paradossalmente spinto con forza gli scambi.

Secondo i primi dati forniti da Container Trades Statistics (CTS), il traffico container infra-continentale è cresciuto infatti del **4,6%**, passando da 28,9 Mio.Teu, a **30,3 Mio.Teu**.

Se a questo traffico si aggiunge quello infra-regionale (rispettivamente 14,1 e 14,6 Mio.Teu), si raggiunge una movimentazione complessiva di **44,9 Mio.Teu**, contro i 43,1 del 1° trimestre 2024 (**+4,2%**).

Che tale aumento sia legato alla politica economica trumpiana, lo si evince dai dati relativi alla variazione percentuale degli scambi tra grandi aree geografiche, da cui emerge come l'export del Far East verso gli Stati Uniti sia aumentato dell'**8,9%**. Un flusso di merci motivato in gran parte dalla citata necessità di anticipare l'aumento delle tariffe.

REGIONE DI IMPORT	REGIONE EXPORT								Gen-Mar 2025/ Gen-Mar 2024
	Far East	Europa	Nord Amer.	Australasia	MO/SCI	Africa Sub Sah.	America Lat.	Tot. import	
Far East	3,5%	-6,0%	-10,2%	5,0%	-0,3%	-14,0%	-9,7%	0,1%	
Europa	8,7%	2,6%	-0,4%	-11,8%	11,9%	1,6%	8,0%	6,5%	
Nord America	8,9%	0,5%	-8,2%	8,4%	7,1%	17,4%	10,4%	7,5%	
Australasia	0,4%	-11,9%	-12,3%	-8,2%	1,1%	-8,2%	-1,5%	-2,9%	
MO/SCI	12,0%	5,2%	-4,9%	-2,3%	4,5%	-9,5%	12,1%	6,9%	
Africa Sb Sah.	12,6%	0,0%	15,7%	5,2%	7,5%	13,6%	3,5%	8,1%	
C/S America	13,7%	9,7%	-5,4%	-4,7%	27,2%	22,3%	-0,6%	6,6%	
Tot export	7,0%	0,5%	-6,4%	1,8%	6,5%	-4,8%	3,0%	4,2%	

Variazione % degli scambi tra grandi aree geografiche

Export/Import	2023	2024	Var 24/23	Gen-Mar	Gen-Mar	Var %
				2024	2025	
Inter continentale	114.113	121.835	6,8%	28.945	30.287	4,6%
Infra regionale	58.363	61.323	5,1%	14.126	14.590	3,3%
Totale	172.476	183.158	6,2%	43.071	44.877	4,2%

NB: al netto delle attività di trasbordo e feeder

Export da	2023	2024	Var 24/23	Gen-Mar	Gen-Mar	Var %
				2024	2025	
Far East	57.067	63.600	11,4%	14.375	15.746	9,5%
Europa	19.686	19.532	-0,8%	4.820	4.798	-0,5%
Nord America	13.750	13.991	1,8%	3.623	3.393	-6,3%
Australasia	2.459	2.689	9,4%	635	655	3,1%
Medio Oriente/SCI	10.266	10.368	1,0%	2.608	2.794	7,1%
Africa Sub Sahara	3.293	3.570	8,4%	883	827	-6,3%
America Latina	7.592	8.085	6,5%	2.001	2.074	3,6%
Totale export	114.113	121.835	6,8%	28.945	30.287	4,6%

Import verso	2023	2024	Var 24/23	Gen-Mar	Gen-Mar	Var %
				2024	2025	
Far East	20.902	21.141	1,1%	5.416	5.062	-6,5%
Europa	25.467	27.210	6,8%	6.478	6.975	7,7%
Nord America	30.749	34.467	12,1%	7.851	8.447	7,6%
Australasia	3.760	4.113	9,4%	967	943	-2,5%
Medio Oriente/SCI	15.545	16.297	4,8%	3.935	4.229	7,5%
Africa Sub Sahara	8.118	8.165	0,6%	1.921	2.072	7,9%
America Latina	9.572	10.442	9,1%	2.377	2.559	7,7%
Totale import	114.113	121.835	6,8%	28.945	30.287	4,6%

Fonte: Dynaliners su dati CTS

1. Il contesto internazionale e i traffici marittimi

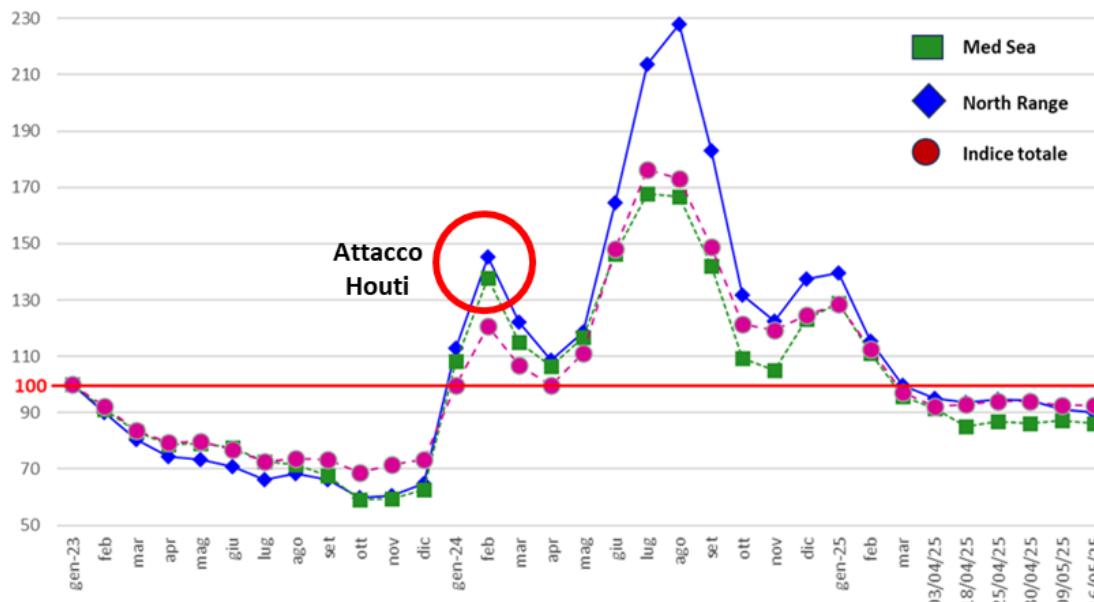
Le numerose criticità, di natura economica e politica, che influenzano il mercato marittimo in questa fase, **si riflettono anche sui noli**, il cui andamento negli ultimi due anni ha mostrato forti oscillazioni. Dopo un 2023 di costante flessione, i noli, a seguito degli attacchi degli Houti al naviglio passante per il Mar Rosso, hanno subito una significativa accelerazione. Inoltre, la decisione per motivi di sicurezza di deviare verso la rotta che doppia il capo di Buona Speranza, ha comportato un aumento dei costi di trasporto, a causa dell'allungamento dei tempi di navigazione (bunker, costo dell'equipaggio, assicurazioni, ecc.).

Dopo un ulteriore picco a metà 2024, legato alla ripresa dei traffici, i noli hanno evidenziato una tendenza alla diminuzione, che si è prolungata per tutta questa prima fase del 2025 in modo molto deciso.

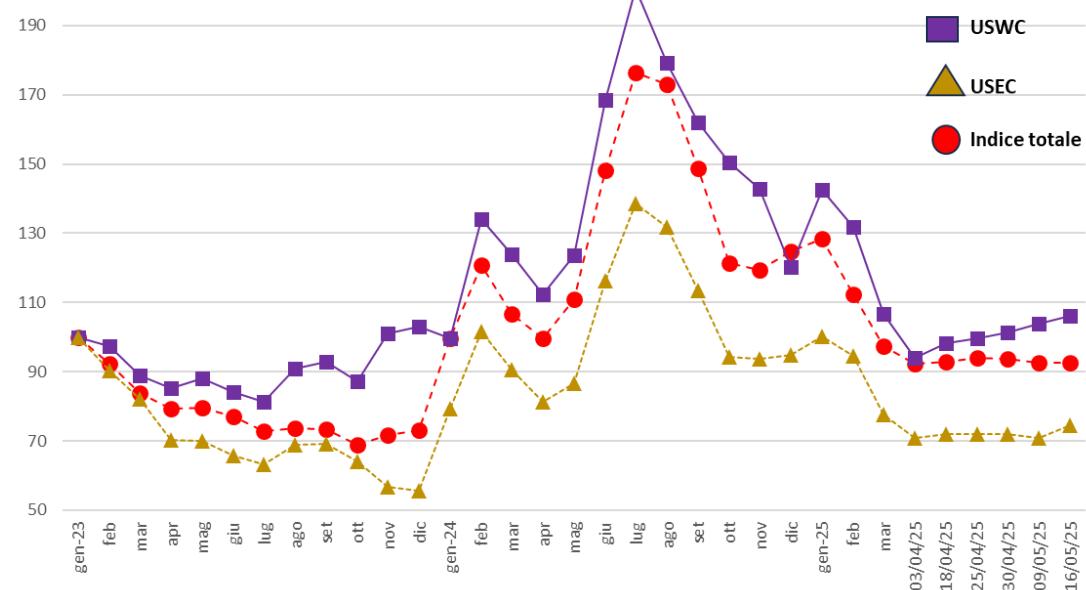
Il CCFI (indice composito basato sulla media dei noli praticati dalle compagnie di navigazione per le connessioni tra il porto di Shanghai e i principali delle varie aree geografiche considerate) **ha visto una flessione**, nel periodo gennaio metà maggio, del **35,4%** per la direttrice Shanghai-porti del Nord Europa (North Range) e del **33,2% per quelli del Mediterraneo**. Dato confermato dal **World Container Index** di Drewry, che per la tratta Shanghai-Genova indica, nello stesso periodo, una flessione del 43%.

In diminuzione, se pur su valori minori, anche i noli tra Cina, costa Ovest degli USA (USWC) e costa Est (USEC), rispettivamente **-25,5%** e **-25,7%**.

Andamento del CCFI, gennaio 2023= 100



Fonte: CCFI - China Containerized Freight Index



1. Il contesto internazionale e i traffici marittimi

I fattori che potranno incidere sul mercato dello shipping nei prossimi mesi si possono così sintetizzare:

- **Debolezza della domanda** per consumi ed investimenti negli Stati Uniti e nei paesi europei.
- Riduzione del traffico marittimo come conseguenza della **politica daziaria**.
- Eventuale **eccesso di offerta** da parte delle compagnie di navigazione, dovuta:
 - ▶ **Consegna di nuove navi**, che aumentano la capacità della flotta. Secondo i dati di Alphaliner, nel periodo maggio 2024-2025, la flotta di portacontainer è passata da 6.949 a 7.301 unità (+5,1%), con una capacità totale, passata rispettivamente da 29,8 a **32,3 Mio.Teu (+8,4%)**.
 - ▶ **Ritorno alla rotta che passa per Suez**, come conseguenza delle minori tensioni politiche nell'area. Questa ipotesi è però ancora in discussione. Alcune compagnie sembrano decise a percorrerla (es. CMA-CGM, Cosco), anche per approfittare degli sconti previsti dalla Suez Canal Authority (15%) per le navi portacontainer di almeno 130.000 *net tonnage*, altre invece (es. Maersk, Hapag Lloyd) hanno già annunciato, che per motivi prudenziali, nonché organizzativi, continueranno a passare per il Capo.
Un più deciso ritorno da Suez libererebbe capacità di stiva, creando un probabile sbilanciamento tra domanda-offerta di trasporto, con effetti sui noli.
- L'**accordo raggiunto** tra i sindacati dei portuali americani (ILA) e le associazioni armatoriali (US Maritime Alliance) rappresenta un fatto positivo, che riduce la tensione nei porti statunitensi, in particolare quelli della costa Ovest, e la possibilità di interruzioni nelle catene di fornitura, con conseguenze globali (congestione dei porti statunitensi, ritardi consegne, ecc.).

2. I porti italiani nel contesto del Mediterraneo

Quando si guardano i porti italiani bisognerebbe evitare di fare facili confronti con i porti di altri paesi, in particolare quelli del North Range, quali Rotterdam, Anversa, Amburgo, solo per citare i maggiori. I porti italiani hanno caratteristiche diverse, in particolare:

- Come in generale la logistica italiana, **lavorano per il sistema produttivo e distributivo nazionale**. Il loro hinterland portuale è il territorio italiano stesso, cui sono strettamente collegati, rappresentando lo sbocco a mare delle attività produttive retrostanti e la principale connessione con i mercati d'Oltremare. Va ricordato infatti che via mare passa il 40% dell'export e il 51% dell'import italiano in quantità e, rispettivamente, il 25% e il 28% in valore.

Il loro hinterland portuale è il territorio italiano su cui insistono e a cui sono strettamente connessi, rappresentando lo sbocco a mare delle attività produttive retrostanti.

Sono pertanto tendenzialmente specializzati nelle filiere del territorio d'insediamento e la possibilità che acquisiscano un ruolo importante nelle filiere logistiche mediterranee dipende, più in generale, dalla capacità della logistica italiana di svolgere un ruolo che travalichi i confini nazionali.

- Sono terminali dell'**intermodalità terra-mare (Ro-Ro)**, settore nel quale i porti italiani giocano un **ruolo di leadership nel Mediterraneo** all'interno delle relazioni Nord-Sud.

- Hanno importanti attività legate al traffico passeggeri (traghetti) e crocieristico.

Movimentazione container nei porti italiani (Teu)

Porto	2022	2023	2024	Var %
Genova	2.532.532	2.394.335	2.447.817	2,2%
La Spezia	1.262.496	1.139.088	1.238.258	8,7%
Trieste	877.795	852.193	841.867	-1,2%
Livorno	751.811	669.414	663.622	-0,9%
Napoli	684.111	595.740	646.409	8,5%
Venezia	533.991	491.118	478.837	-2,5%
Savona	266.591	346.612	372.686	7,5%
Salerno	361.884	345.949	358.316	3,6%
Ravenna	228.435	216.981	201.776	-7,0%
Cagliari	140.216	138.902	196.539	41,5%
Ancona	165.346	173.152	151.660	-12,4%
Civitavecchia	112.200	101.319	106.592	5,2%
Marina di Carrara	101.685	103.519	103.297	-0,2%
Bari	65.729	73.948	73.554	-0,5%
Augusta	-	-	39.443	-
Palermo	13.962	15.201	16.394	7,8%
Taranto	26.269	40.625	16.114	-60,3%
Catania	51.666	53.212	13.289	-75,0%
Trapani	10.950	10.516	10.242	-2,6%
Totale	8.187.669	7.761.824	7.976.712	2,8%
Altri porti	2.451	1.356	9.598	607,8%
Tot senza Gioia T	8.190.120	7.763.180	7.986.310	2,9%
Gioia Tauro	3.380.053	3.548.830	3.940.447	11,0%
Totale Italia	11.570.173	11.312.010	11.926.757	5,4%

Fonte: Autorità di Sistema Portuale, Assoporti

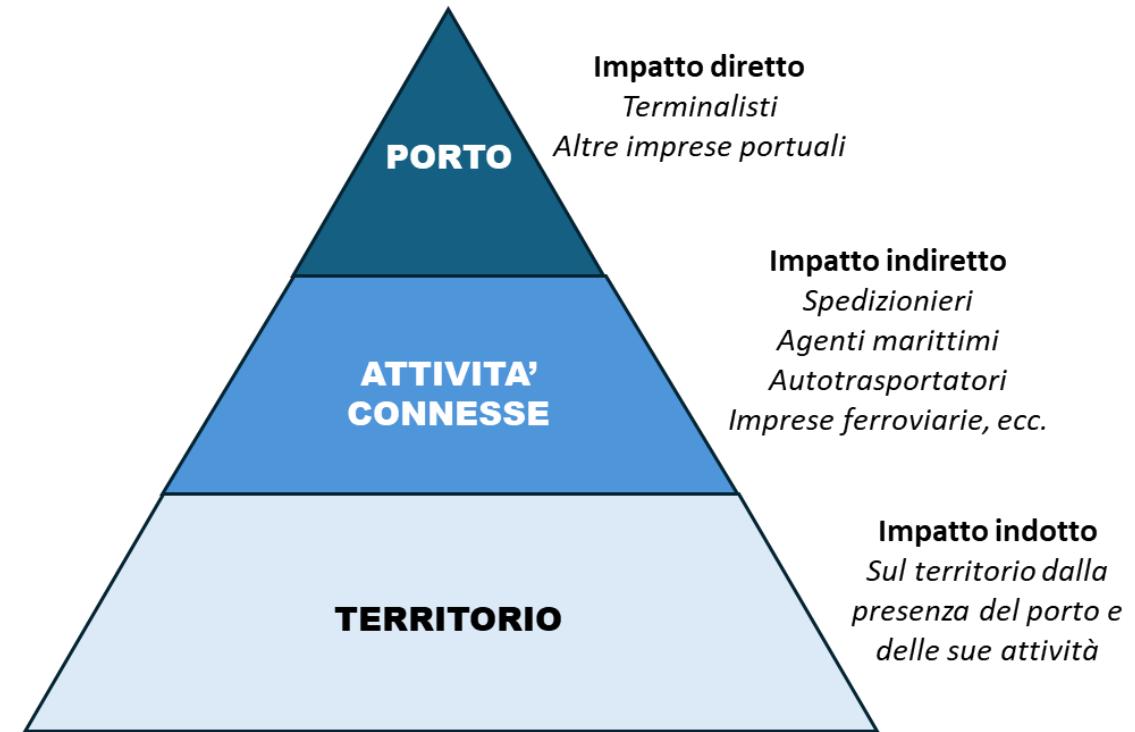
3. Il valore economico dei traffici in alcuni porti

Nelle schede seguenti vengono descritte le caratteristiche salienti di alcuni dei principali porti italiani, in termini di:

- **volumi di traffico** (in quantità), per categorie merceologiche;
- **O/D lato mare** delle principali categorie di merci in arrivo/partenza dai terminal presenti;
- Giro d'affari generato dalle **società terminalistiche** presenti (ex art. 18);
- **L'occupazione portuale**, come da Piano Organico del Porto, con attenzione particolare su quella delle società terminalistiche (ex art. 18) e stima del loro monte compensi, calcolato sulla base degli stipendi medi. Dato significativo per le sue ricadute sul territorio (effetto moltiplicativo).

L'analisi si concentra pertanto **unicamente sulle aziende terminalistiche**. Naturalmente questa è solo una parte del giro d'affari generato dalla presenza di un porto, che comprende, similmente a quanto accade nel caso di altre infrastrutture di nodo (es. aeroporti), oltre a quello **diretto**, delle aziende che operano all'interno del porto (terminalisti e non), anche quello:

- **indiretto** degli operatori coinvolti in altre attività strettamente connesse alla funzione portuale, quali gli spedizionieri, gli agenti marittimi, i doganalisti, i fornitori di carburante (bunker), i fornitori di servizi di trasporto su strada e ferroviario, i broker assicurativi, ecc.;
- **indotto**, inteso come il moltiplicatore generato dai consumi degli occupati nei settori diretti e indiretti, che agisce positivamente sulle attività economiche del territorio.



3.1 Il valore economico dei traffici in alcuni porti: Genova

Con 47 milioni di tonnellate di merci movimentate, quella di Genova (AdSP Mar Ligure Occidentale – MLO) è la **maggior realtà portuale italiana**, strettamente connessa al sistema industriale e distributivo del Nord Italia, in particolare Piemonte e Lombardia.

I suoi punti di forza sono rappresentati dalle **merci containerizzate** (48,5% del movimento totale in tonnellate), Genova è di gran lunga il primo porto italiano per traffico hinterland, e delle **rinfuse liquide**.

Volumi minori, ma comunque significativi di **rinfuse solide**, rappresentate soprattutto da carbone, i cui volumi sono in diminuzione per questioni ambientali, e cemento.

Tra gli altri traffici, rilevanti quelli relativi ai **traghetti pax** e **Ro-Ro** e alle **crocierie**.

Genova, collocandosi al **44° posto** (su 1339 porti considerati), è il **primo porto italiano** per grado di connessione con la rete mondiale dei servizi container misurato dal **Port Liner Shipping Connectivity Index** (Plcsi), calcolato da UNCTAD e MDS Transmodal.

Genova: traffico portuale per tipologia (x 1000 ton)

Tipologia carico	2023	2024	Var '24/'23	Peso %	1TRIM24	1TRIM25	Var '25/'24
Rinfuse liquide	13.320	13.073	-1,9%	27,5%	3.595	3.053	-15,1%
Rinfuse solide	1.857	1.437	-22,6%	3,0%	407	518	27,3%
Containerizzate	22.326	23.032	3,2%	48,5%	5.565	5.651	1,5%
Ro-Ro	9.718	9.417	-3,1%	19,8%	2.276	2.056	-9,7%
Altro General cargo	607	526	-13,3%	1,1%	160	128	-20,0%
Totale	47.828	47.485	-0,7%	100,0%	12.003	11.406	-5,0%
Teu, di cui:							
Teu hinterland	2.394.335	2.447.815	2,2%		592.386	594.301	0,3%
Teu transhipment	2.176.561	2.164.766	-0,5%		531.402	530.866	-0,1%
Unità Ro-Ro	217.774	283.049	30,0%		60.984	63.435	4,0%
Traghetti n. pax	379.426	353.405	-6,9%		89.805	82.703	-7,9%
Crociera n. pax	2.350.138	2.337.525	-0,5%		160.319	151.760	-5,3%
Fonte: AdSP MLO							

Fonte: AdSP MLO

3.1 Il valore economico dei traffici in alcuni porti: Genova

Il porto di Genova è uno **snodo fondamentale** del traffico marittimo di container, punto di connessione tra i mercati del Nord Italia e quelli d'Oltremare.

Il porto è servito da numerose linee dirette che lo collegano con i principali mercati di sbocco dell'export italiano, dal **Far East**, in particolare con la Cina, al **Nord America**.

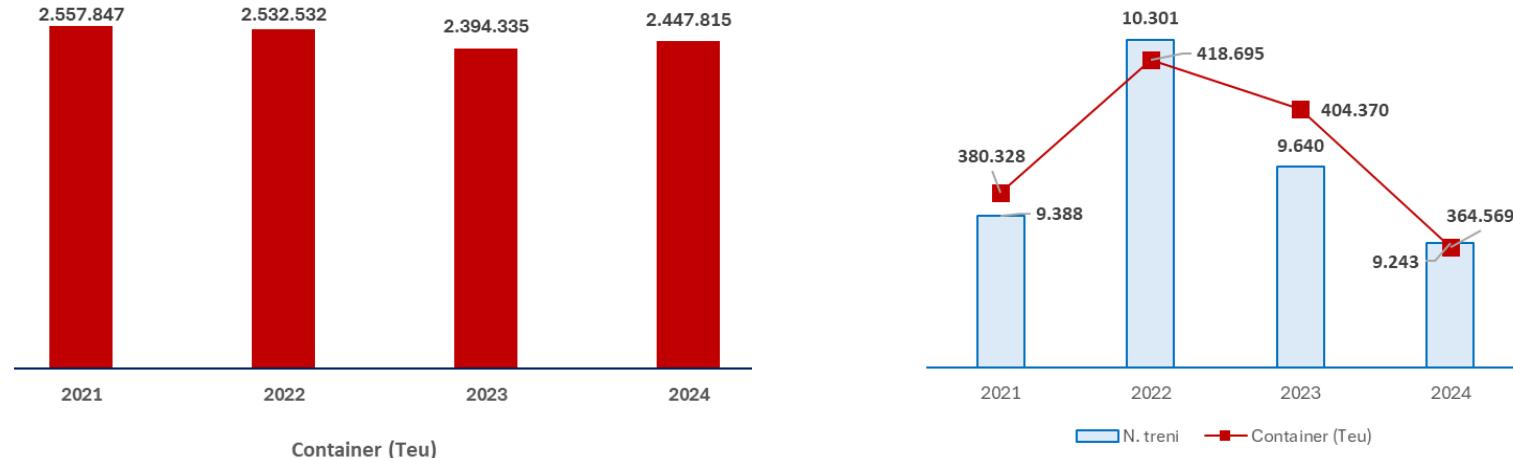
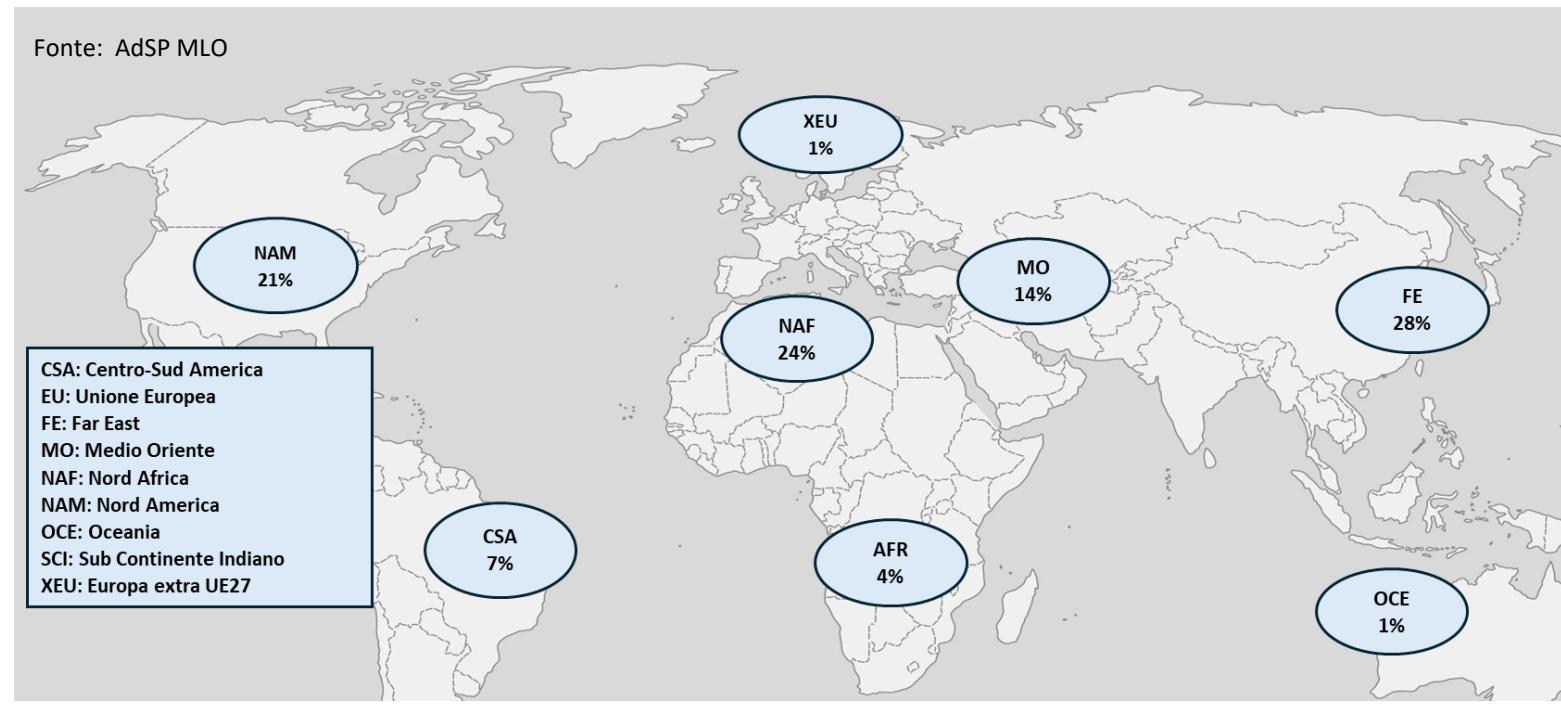
Nonostante le note limitazioni orografiche e le defezioni infrastrutturali, Genova riesce a sviluppare un discreto traffico ferroviario, movimentando via treno il **15% dei Teu** in entrata/uscita dal porto.

I lavori in corso per la costruzione del **terzo valico**, aumentando la capacità delle linee, è auspicabile facciano aumentare anche l'utilizzo della modalità ferroviaria, riducendo il numero dei veicoli industriali presenti sulla rete autostradale, con effetti positivi sulla viabilità e sull'ambiente (meno emissioni).

Porto utilizzato in prevalenza per export via mare, 2024



Ripartizione % (Teu) delle aree geografiche di provenienza dei container

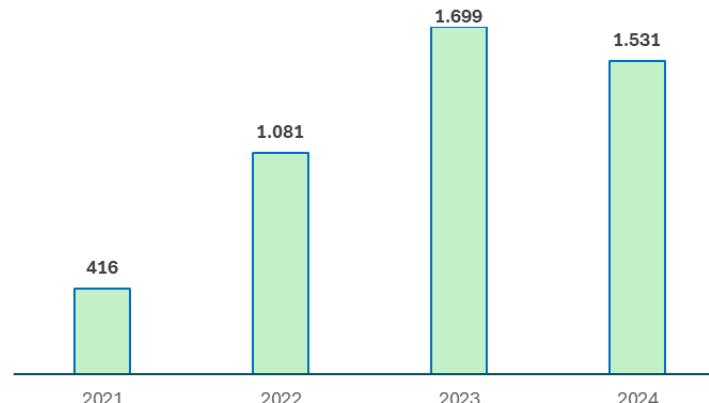


3.1 Il valore economico dei traffici in alcuni porti: Genova

Il secondo traffico merci per importanza è quello delle **rinfuse liquide**, rappresentate, sia petrolio greggio, sia da prodotti petroliferi raffinati.

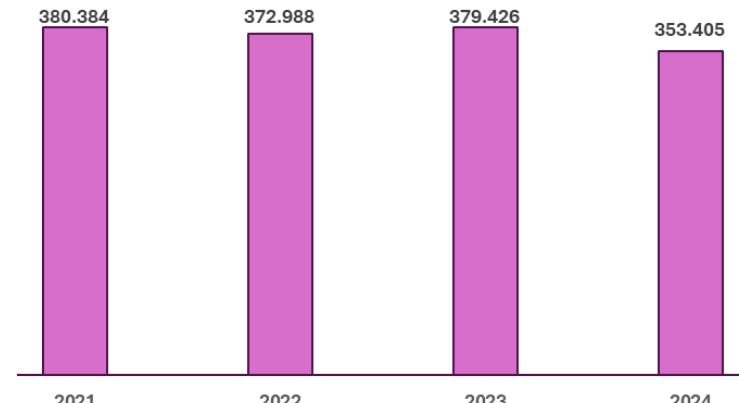
Tra le altre attività, molto importanti:

- le **navi traghetti** che collegano Genova con i porti della Sardegna, Sicilia, Spagna, Tunisia e Marocco. Le linee traghetti svolgono un ruolo significativo non solo nel settore del trasporto passeggeri, ma anche in quello del trasporto merci su camion e semirimorchi (Ro-Ro);
- le **crocierie**, di cui Genova è un primario porto d'imbarco/sbarco. L'attività crocieristica, che fa capo alla Stazione marittima, si è sviluppata in modo significativo negli ultimi anni.

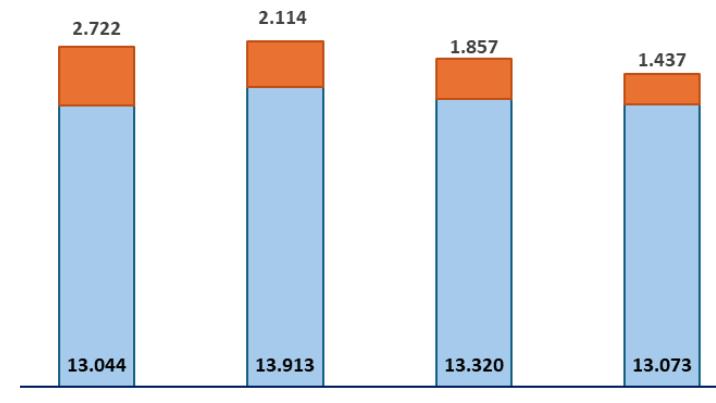


Fonte: AdSP MLO

Crociere (x 1000 pax)

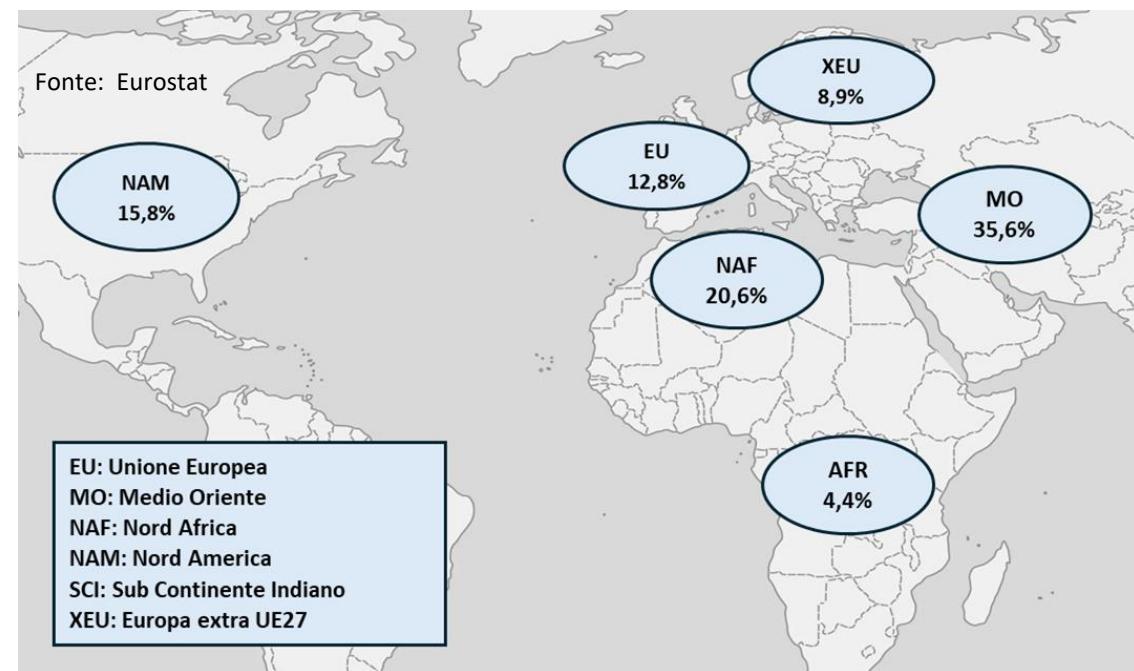


Ro-Ro (unità)

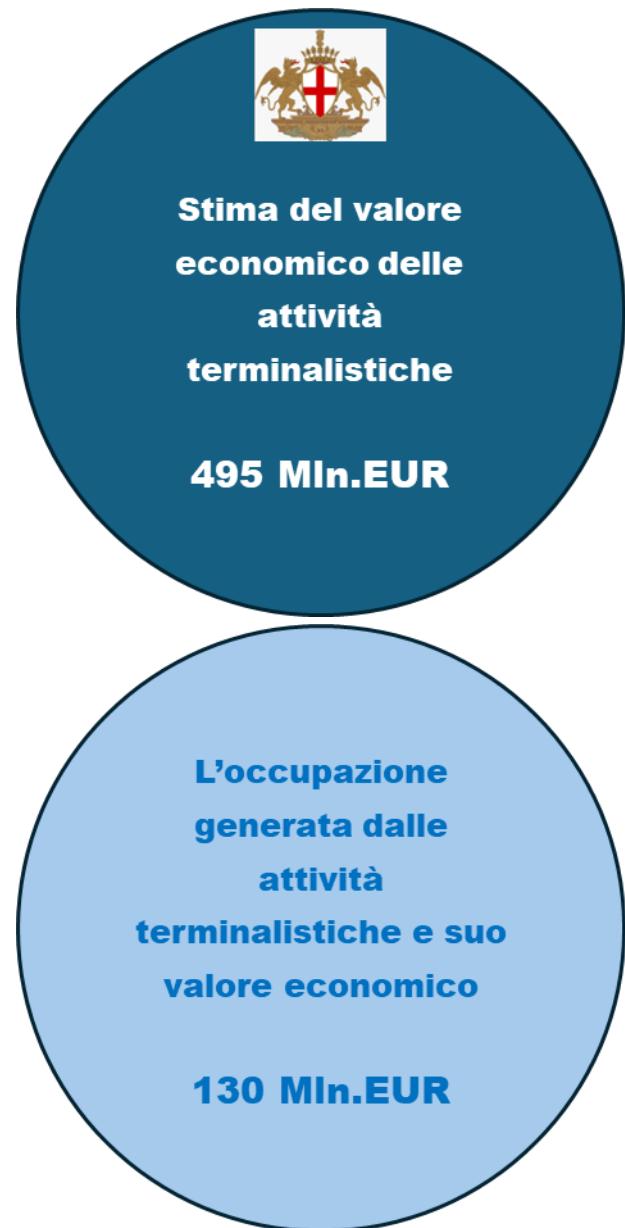


■ Rinfuse liquide (x 1000 t) ■ Rinfuse solide (x 1000 t)

Ripartizione % (tonnellate) delle aree geografiche di provenienza delle rinfuse liquide



3.1 Il valore economico dei traffici in alcuni porti: Genova



TERMINAL PAX/CROCIERE: 28 Mln.EUR



TERMINAL RINFUSE/MULTIPURPOSE: 217 Mln.EUR



TERMINAL INTERMODALI: 250 Mln.EUR



LAVORATORI EX ART. 16 – 575 unità

LAVORATORI EX ART. 18 – 1843 unità

LAVORATORI EX ART. 17 – 1070 unità

TOTALE 3488 unità

Valori stimati

3.2 Il valore economico dei traffici in alcuni porti: La Spezia

Il porto di **La Spezia** (AdSP Mar Ligure Orientale – MLOr) si colloca tra i principali **porti container** italiani, svolgendo, insieme a Genova, il ruolo fondamentale di **porto gateway** verso mercati del **Nord Italia**, in particolare della Lombardia, del Piemonte e dell'Emilia-Romagna.

Nel tempo aveva ampliato le sue attività al traffico di **rinfuse solide**, in particolare carbone destinato alla vicina centrale Enel, drasticamente diminuito da quando, nel 2021, i gruppi a carbone della centrale sono stati spenti. Attualmente esso riguarda prodotti metallurgici e cemento.

Le **rinfuse liquide** sono rappresentate, per la quasi totalità, dal gas liquido (GNL) scaricato dalle gasiere presso l'impianto di Panigaglia, all'interno del golfo di La Spezia.

Presso il porto si attestano anche i **traghetti**, che nei mesi estivi danno vita ad importanti flussi turistici, collegando La Spezia con varie località della costa, come Porto Venere, Lerici e le Cinque Terre.

Pur non possedendo ancora un'infrastruttura dedicata alle persone (sconta le limitate dimensioni del porto), il **settore delle crociere** è stato individuato dall'Autorità portuale come **meritevole di sviluppo**, in virtù delle sue potenzialità di crescita futura.

La Spezia: traffico portuale per tipologia (x 1000 ton)

Tipologia carico	2023	2024	Var '24/'23	Peso %
Rinfuse liquide	2.123	789	-62,8%	6,5%
Rinfuse solide	48	13	-72,9%	0,1%
Conteinerizzate	10.175	11.287	10,9%	92,4%
Ro-Ro	-	-	-	-
Altro General cargo	92	132	43,5%	1,1%
Totale	12.438	12.221	-1,7%	100,0%
Teu, di cui:	1.139.088	1.238.258	8,7%	
<i>Teu hinterland</i>	1.069.079	1.142.621	6,9%	
<i>Teu transhipment</i>	69.997	95.637	36,6%	
Unità Ro-Ro	-	-	-	-
Traghetti n. pax (<20 mn)	700.000	616.000	-12,0%	
Traghetti n. pax (>20 mn)				
Crociera n. pax	722.609	640.496	-11,4%	

Fonte: AdSP MLOr

3.2 Il valore economico dei traffici in alcuni porti: La Spezia

L'attività principale del porto di La Spezia è legata al **traffico container**, in questo avvantaggiato dalla profondità di 15 m filo banchina nel terminal principale, che permette l'attracco di navi fino a 400 m.

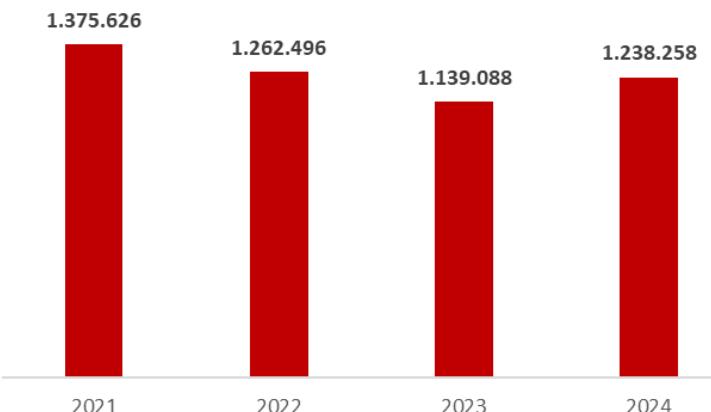
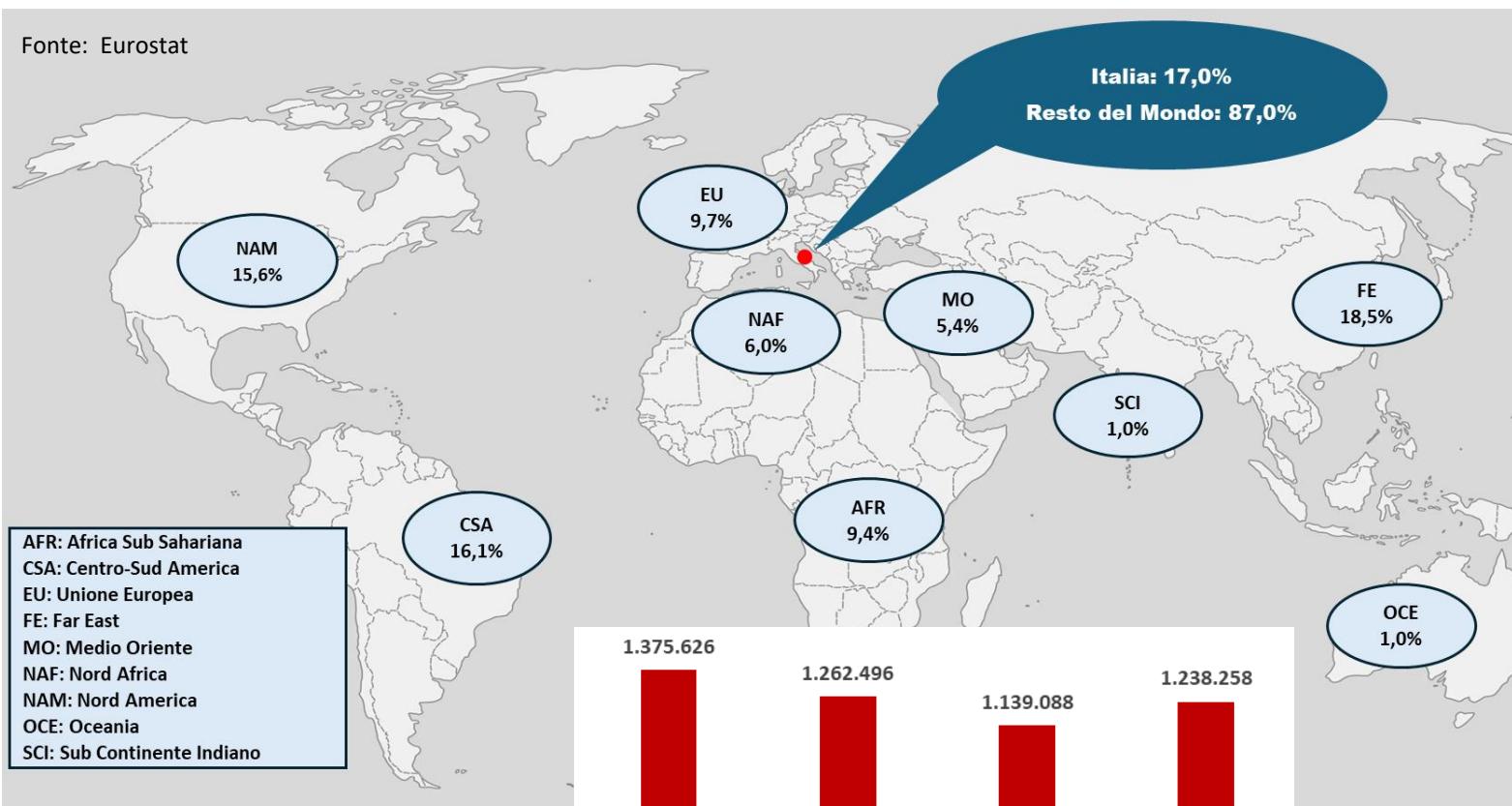
Come Genova, il porto di Spezia è servito da numerose linee dirette con il **Far East**, in particolare con la Cina, e con il **Nord America**.

Svolge inoltre un'importante funzione all'interno del Mediterraneo, grazie ad una **fitta rete** di servizi intra-Med, che lo collegano con i porti del **Levante** e della costa **Nord dell'Africa**.

La Spezia, insieme a Trieste, è il porto italiano in cui **maggior** è l'incidenza del **traffico ferroviario**: circa il **25%** dei Teu in entrata/uscita vengono infatti movimentati via treno.

La Spezia, si colloca al **74° posto** (2° in Italia dopo Genova), per grado di connessione con rete mondiale dei servizi container, misurato dal *Port Liner Shipping Connectivity Index* (Plcsi).

Ripartizione % (tonnellate) delle aree geografiche di provenienza dei container
(% esclusa Italia)



Fonte: AdSP MLOR

Container (Teu)

3.2 Il valore economico dei traffici in alcuni porti: La Spezia



TERMINAL PASSEGGERI: 5,0 Mln.EUR



TERMINAL INTERMODALI: 148 Mln.EUR



LAVORATORI EX ART. 16 – 626 unità

LAVORATORI EX ART. 18 – 644 unità

TOTALE 1.270 unità

3.3 Il valore economico dei traffici in alcuni porti: Livorno

Il porto Livorno (AdSP Mar Tirreno Settentrionale - MTS) è un tipico porto *multipurpose*, ossia un porto dove viene movimentata una grande varietà di tipologie merceologiche dalle rinfuse liquide a quelle secche, al general cargo, alle auto, alla cellulosa diretta alle cartiere della lucchesia.

Livorno è anche il porto italiano per volumi di **unità Ro-Ro** movimentate e uno dei principali **scali traghetti** italiano (escludendo i porti sullo Stretto di Messina). E' infatti punto di partenza/arrivo delle linee ferry per Sardegna, Corsica e per le isole dell'arcipelago toscano.

Per quanto riguarda le **rinfuse liquide**, le principali sono rappresentate dal petrolio greggio e prodotti raffinati, i cui volumi sono però in rapida flessione a causa della riconversione della raffineria ENI di Livorno, cui erano destinati, nella produzione di biocombustibili.

Livorno si caratterizza anche per le attività legate alla **movimentazione delle auto nuove**, che una volta sbarcate, vengono trasferite agli autoparchi prossimi alla città e da lì, con bisarche, distribuite ai vari concessionari della Penisola, e dei **prodotti forestali** in *break bulk* (circa 2 Mil.t) di cui Livorno è leader nazionale.

Sviluppa inoltre un discreto **traffico ferroviario** (3000 treni/anno), con una quota *rail* del **19% dei Teu** in entrata/uscita dal porto. Il completamento dello *scavalco* ferroviario delle linea tirrenica permetterà il collegamento diretto delle banchine del porto con il retroporto e l'ampliamento delle sagome delle gallerie sulla Firenze-Bologna, rendendo possibile lo sviluppo della modalità ferroviaria nei prossimi anni.

Livorno si colloca al **180° posto**, per grado di connessione con rete mondiale dei servizi container, misurato dal *Port Liner Shipping Connectivity Index* (Plcsi).

Livorno: traffico portuale per tipologia (x 1000 ton)

Tipologia carico	2023	2024	Var '24/'23	Peso %
Rinfuse liquide	6.355	4.744	-25,4%	16,1%
Rinfuse solide	599	601	0,3%	2,0%
Conteinerizzate	6.909	7.091	2,6%	24,1%
Ro-Ro	14.561	14.929	2,5%	50,7%
Altro General cargo	1.912	2.054	7,4%	7,0%
Totale	30.336	29.419	-3,0%	100,0%
Teu, di cui:	669.414	663.622	-0,9%	
<i>Teu hinterland</i>	592.710	587.324	-0,9%	
<i>Teu transhipment</i>	76.704	76.298	-0,5%	
Unità Ro-Ro	467.312	485.190	3,8%	
Traghetti n. pax (<20 mn)			-	
Traghetti n. pax (>20 mn)	3.060.801	3.309.214	8,1%	
Crociere n. pax	634.882	864.133	36,1%	
Veicoli nuovi	550.966	498.948	-9,4%	

Fonte: AdSP MTS

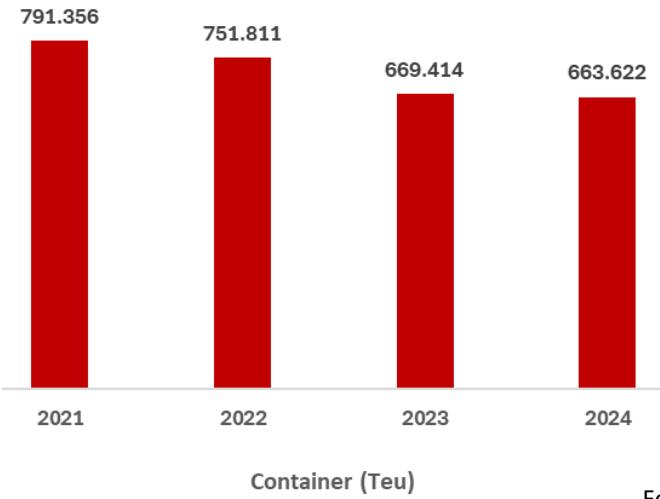
3.3 Il valore economico dei traffici in alcuni porti: Livorno

La ripartizione geografica (in quantità) delle aree di provenienza delle merci che scalano Livorno è caratterizzata da:

- una forte presenza del **traffico nazionale** legato soprattutto alle attività Ro-Ro con la Sardegna;
- strette relazioni (container) con i paesi del **Nord America** (servizi TA10/AL7, MCA, MEDUSEC, MCS) e **Centro Sud America** (MSE).

Anche i rapporti con i paesi della UE e del Nord Africa dipendono in buona parte dai traffici container, in particolare dalle connessioni con i porti di transhipment spagnoli e marocchini (es. Algeciras, Tangeri).

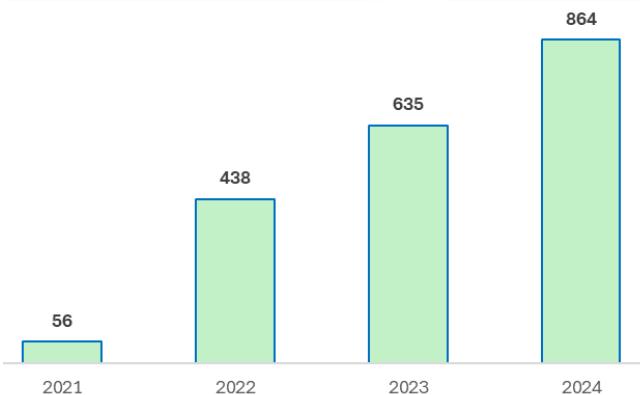
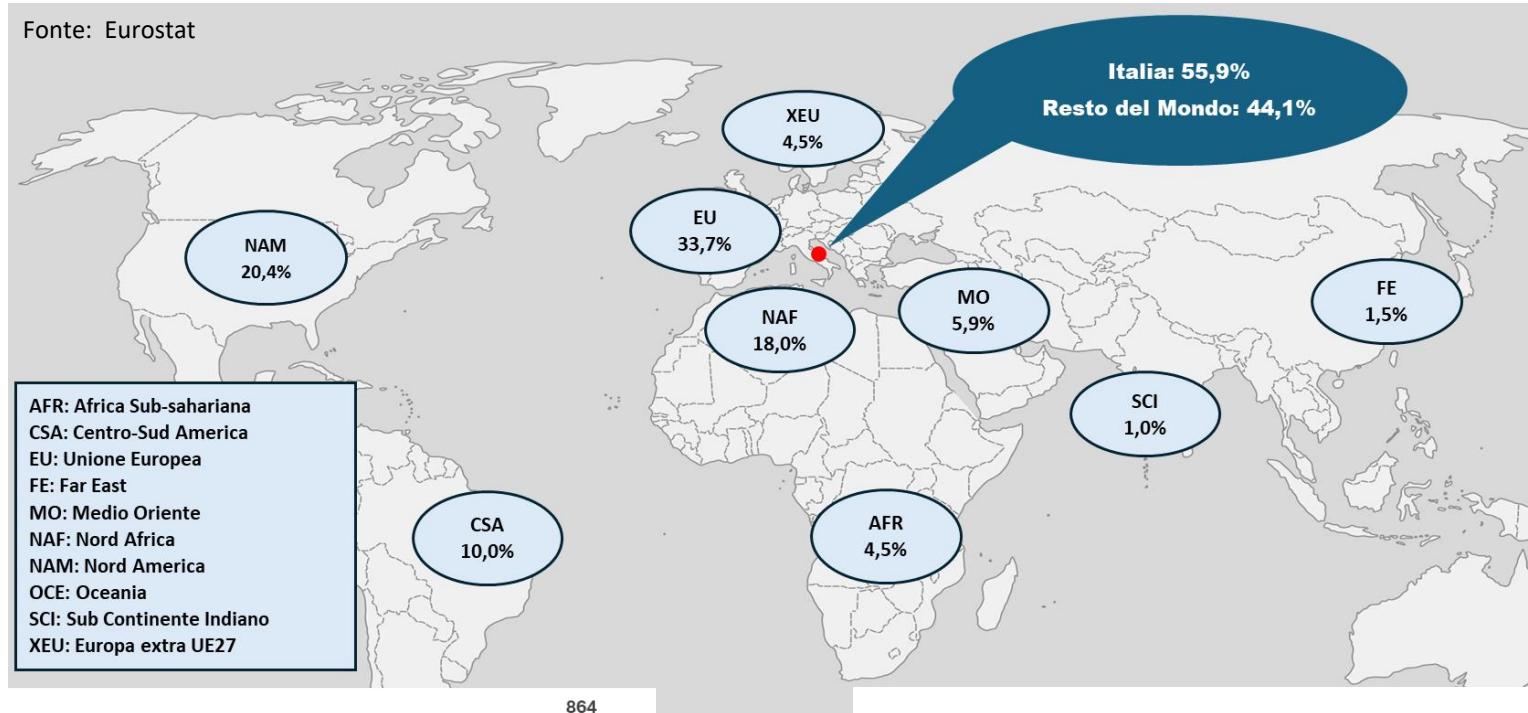
In **forte aumento** negli ultimi anni il traffico crocieristico, che nel 2024 ha superato le 800.000 unità.



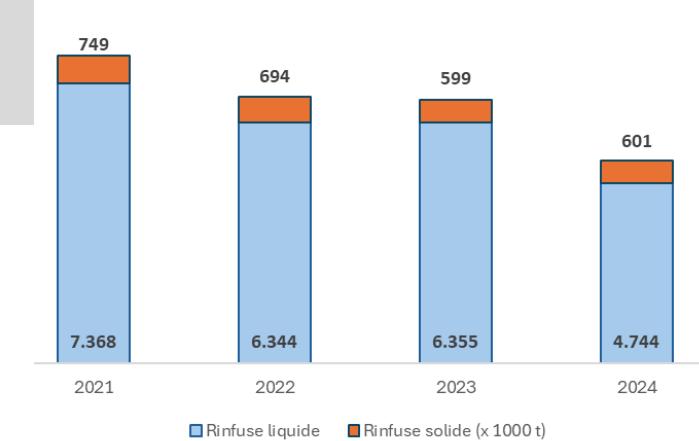
Fonte: AdSP MTS

Ripartizione % (tonnellate) delle aree geografiche di provenienza del traffico portuale
(% esclusa Italia)

Fonte: Eurostat

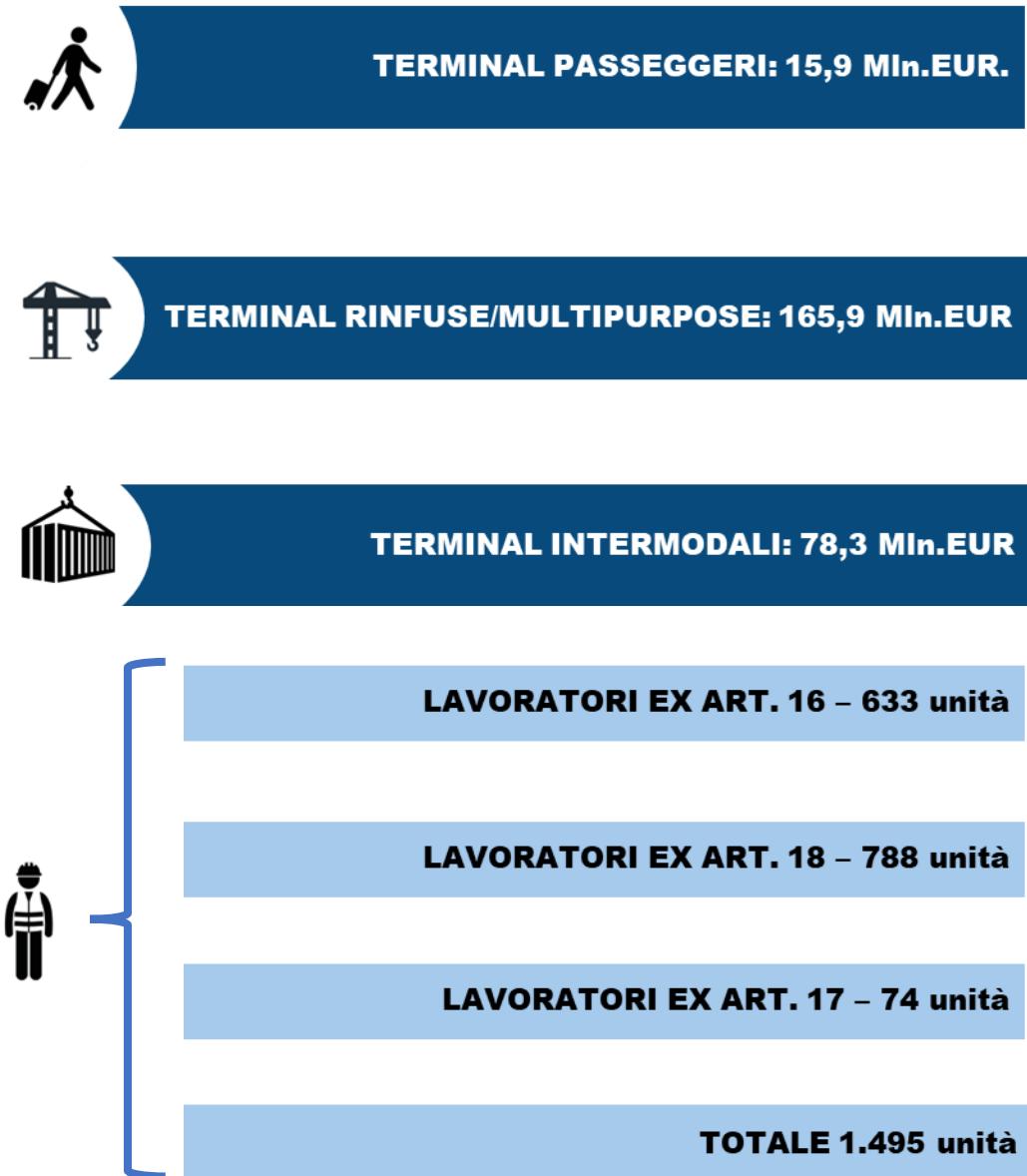
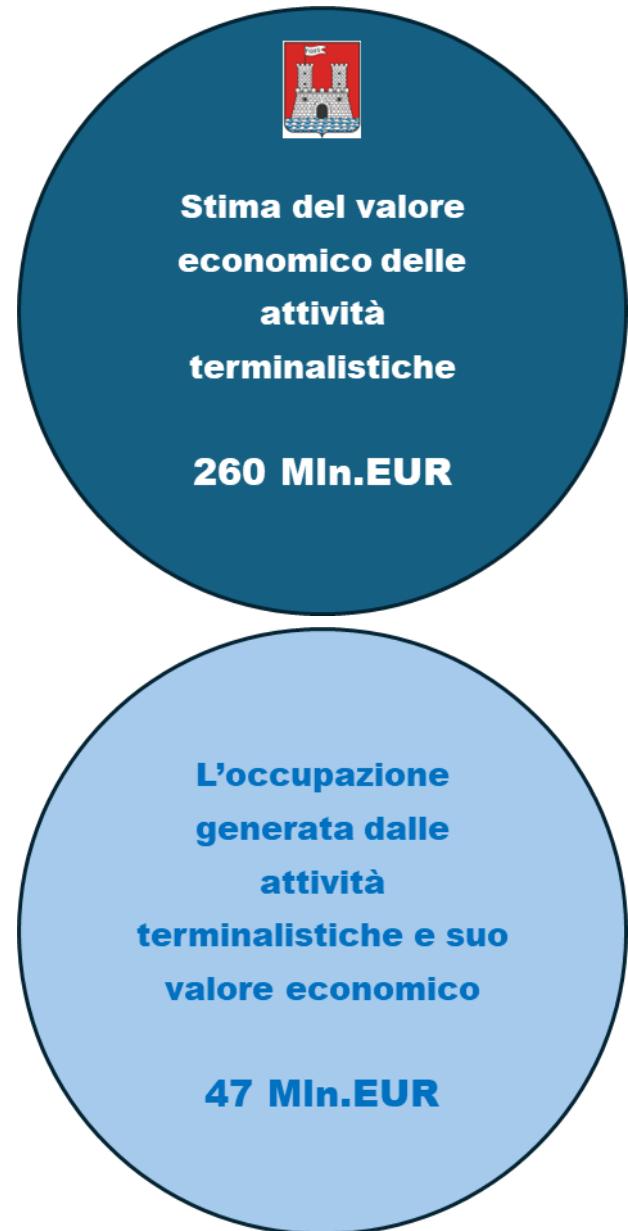


Fonte: AdSP MTS



■ Rinfuse liquide ■ Rinfuse solide (x 1000 t)

3.3 Il valore economico dei traffici in alcuni porti: Livorno



3.4 Il valore economico dei traffici in alcuni porti: Napoli

Il porto Napoli (AdSP Mare Tirreno Centrale - MTC), il più importante del Mezzogiorno, è specializzato nel traffico container (5° porto italiano per volumi di traffico in Teu) e Ro-Ro/pax.

Napoli è infatti punto di arrivo/partenza delle linee che collegano il Continente con Sicilia e Sardegna. Ha inoltre importanti volumi di traffico con le isole del Golfo (Capri, Ischia, ecc.) e con le Eolie.

Nell'ambito passeggeri, Napoli è una delle principali realtà del settore crocieristico, con più di 1,5 milioni di pax ogni anno.

Oltre ai traffici di cui sopra, importante in termini quantitativi il traffico di rinfuse liquide, rappresentate da prodotti petroliferi raffinati, movimentate presso la Darsena petroli nell'area di Vigliana (zona orientale del porto), gestita in concessione da Kuwait Petroleum Spa (Q8).

Napoli si colloca al 201° posto, per grado di connessione con rete mondiale dei servizi container, misurato dal Port Liner Shipping Connectivity Index (Plcsi).

Napoli: traffico portuale per tipologia
(x 1000 ton)

Tipologia carico	2023	2024	Var '24/'23	Peso %	1TRIM24	1TRIM25	Var '25/'24
Rinfuse liquide	5.810	6.120	5,3%	32,2%	1.312	1.456	11,0%
Rinfuse solide	1.349	1.280	-5,1%	6,7%	354	334	-5,6%
Conteinerizzate	6.312	6.832	8,2%	36,0%	1.641	1.793	9,3%
Ro-Ro	5.061	4.751	-6,1%	25,0%	1.127	1.043	-7,5%
Altro General cargo							
Totale	18.532	18.983	2,4%	100,0%	4.434	4.626	4,3%
Teu, di cui:	595.740	646.409	8,5%		158.607	173.516	9,4%
<i>Teu hinterland</i>	<i>577.494</i>	<i>624.603</i>	<i>8,2%</i>		<i>152.653</i>	<i>167.408</i>	<i>9,7%</i>
<i>Teu transhipment</i>	<i>18.246</i>	<i>21.806</i>	<i>19,5%</i>		<i>5.954</i>	<i>6.108</i>	<i>2,6%</i>
Unità Ro-Ro	241.093	240.808	-0,1%		58.918	55.416	-5,9%
Traghetti n. pax (<20 mn)	6.036.418	6.660.687	10,3%		799.098	739.028	-7,5%
Traghetti n. pax (>20 mn)	1.005.688	971.438	-3,4%		126.250	125.003	-1,0%
Crociere n. pax	1.634.935	1.739.127	6,4%		85.862	75.510	-12,1%

Fonte: AdSP MTC

3.4 Il valore economico dei traffici in alcuni porti: Napoli

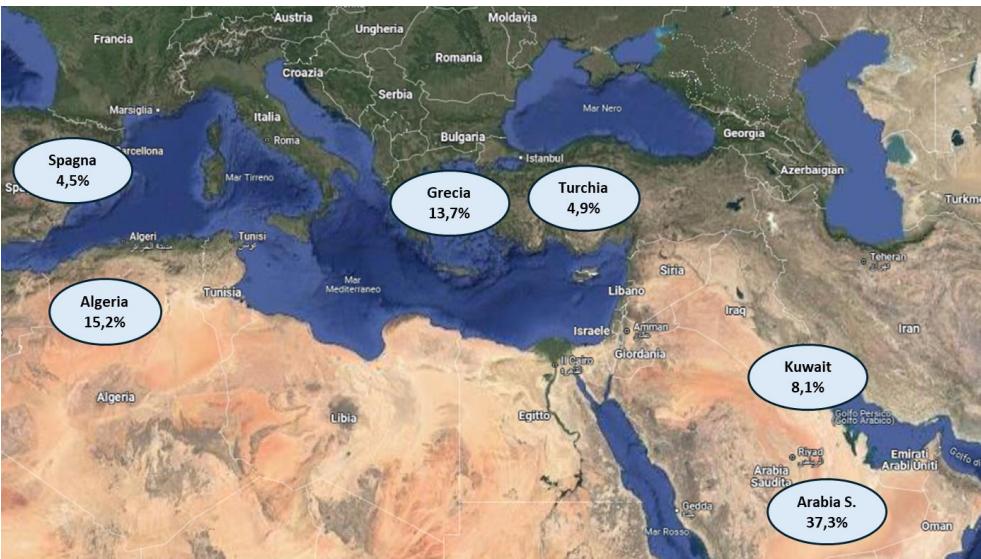
In ragione del suo ruolo come terminale Ro-Ro, una quota importante del traffico nel porto di Napoli (circa il 65% in quantità, fonte: Eurostat) ha come O/D il territorio nazionale.

Non considerato il territorio nazionale, gli altri principali paesi di O/D sono quelli europei (Spagna) e del Nord Africa.

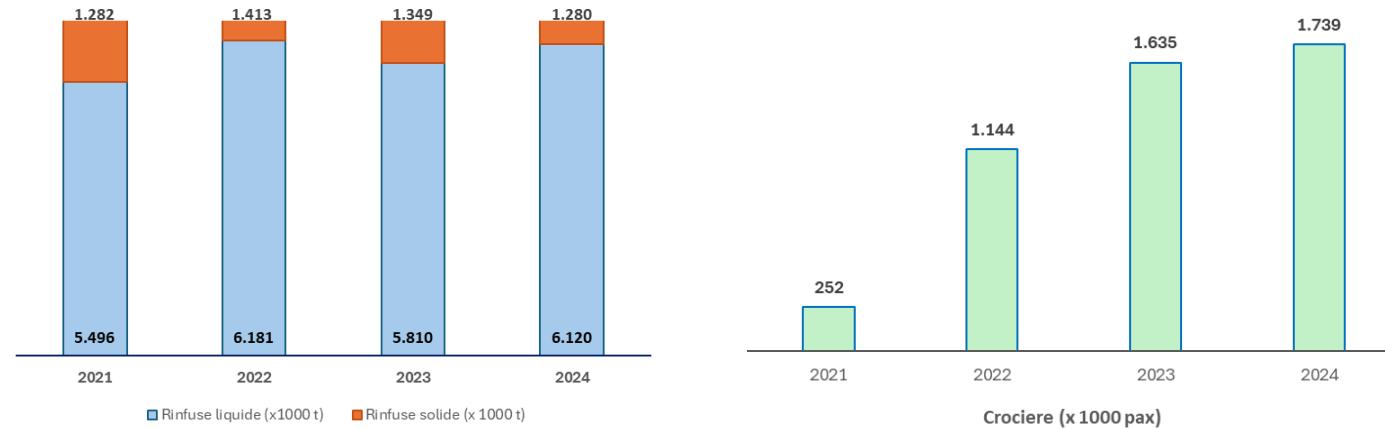
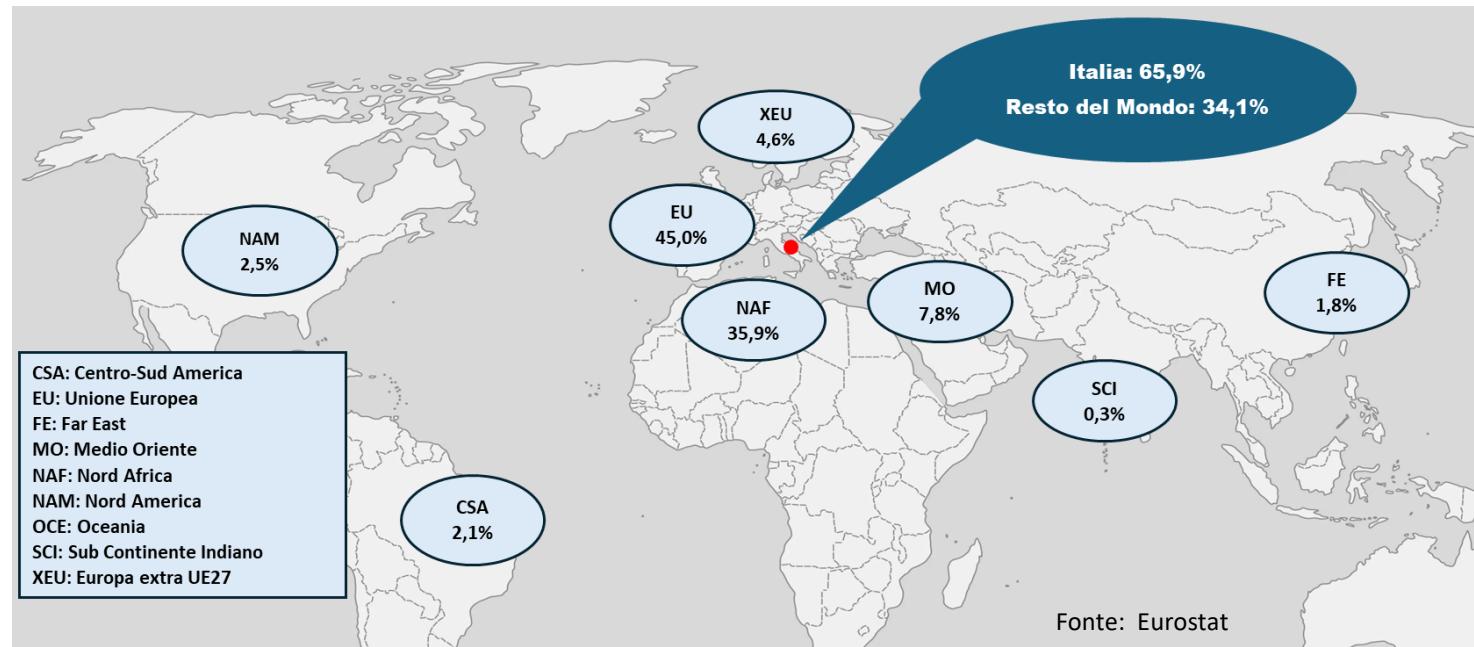
La **Spagna** è importante per il traffico container e dei prodotti petroliferi raffinati, mentre dal **Nord Africa**, in particolare **Algeria** proviene il 15,2% (in valore) dei prodotti petroliferi raffinati.

Questi ultimi arrivano anche da Arabia Saudita, Grecia, Kuwait e Turchia.

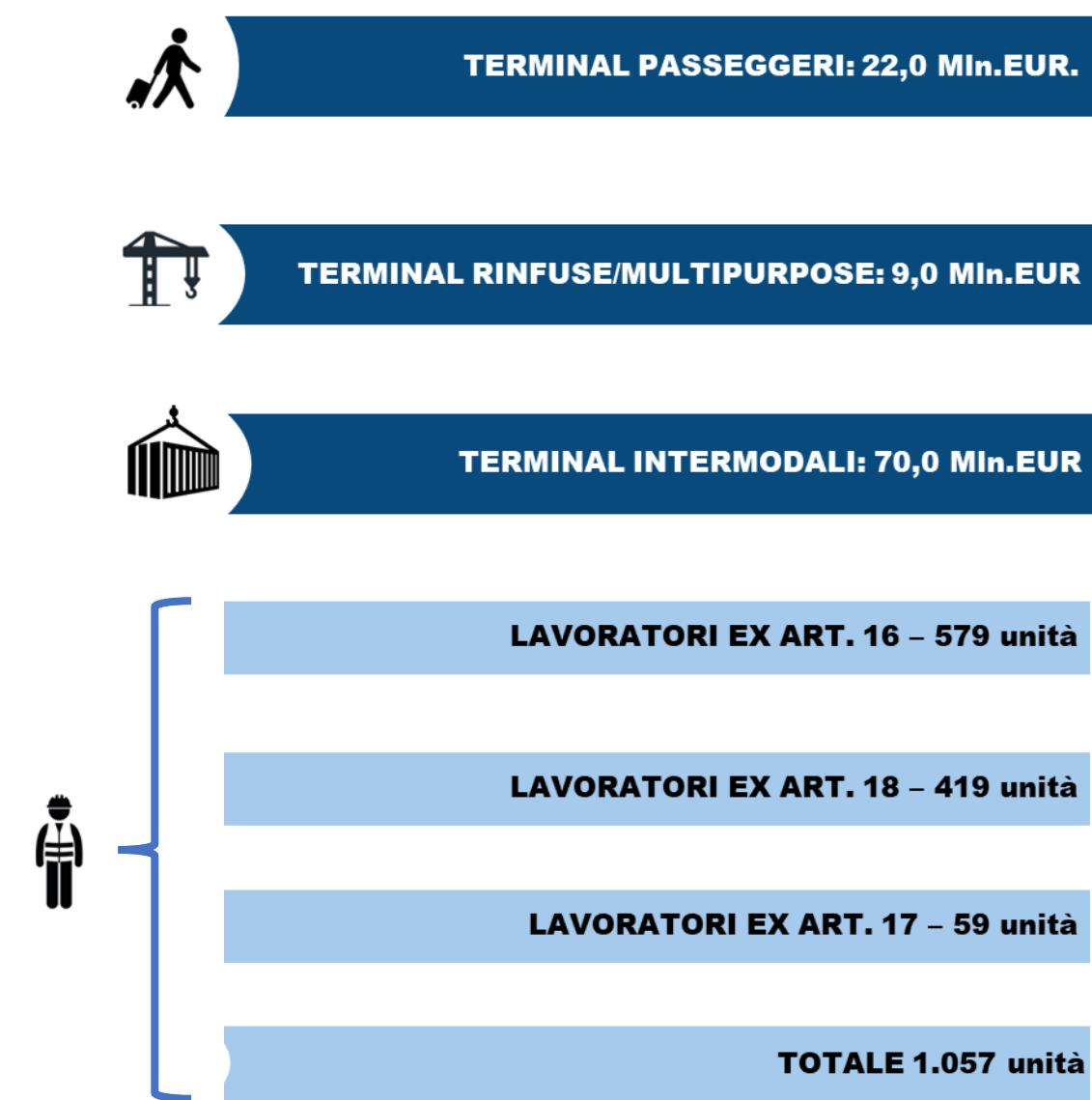
Provincia di Napoli: importazioni di prodotti petroliferi raffinati per paese



Ripartizione % (tonnellate) delle aree di provenienza del traffico portuale
(% esclusa Italia)



3.4 Il valore economico dei traffici in alcuni porti: Napoli



3.5 Il valore economico dei traffici in alcuni porti: Ravenna

Il porto canale di Ravenna (AdSP Mare Adriatico Centro Settentrionale – MACs) è il principale porto italiano specializzato nelle **rinfuse solide**, rappresentate in particolare da prodotti metallurgici, cereali e sfarinati, inerti per settori industriali come quello delle ceramiche. Opera anche nel settore delle **rinfuse liquide**, dai prodotti petroliferi, a quelli chimici e nello sbarco/imbarco di **container**, presso il terminal RCT. Il porto è anche un importante terminale delle linee di **cabotaggio nazionale Ro-Ro**, che uniscono Ravenna con Catania. In crescita l'**attività crocieristica**, che solo negli ultimi anni è stata individuata come un'area di sviluppo per un porto dalle marcate caratteristiche industriali. Attualmente è in corso di costruzione il **nuovo terminal** di Porto Corsini, che sarà operativo dal 2026. Ravenna si colloca al **252° posto**, per grado di connessione con rete mondiale dei servizi container, misurato dal *Port Liner Shipping Connectivity Index* (Plcsi).

Ravenna: traffico portuale per tipologia (x 1000 ton)

Tipologia carico	2023	2024	Var '24/'23	Peso %	1TRIM24	1TRIM25	Var '25/'24
Rinfuse liquide	4.602	4.777	3,8%	18,7%	1.208	1.162	-3,8%
Rinfuse solide	10.068	10.609	5,4%	41,5%	2.563	2.955	15,3%
Conteinerizzate	2.352	2.245	-4,5%	8,8%	504	591	17,3%
Ro-Ro	1.866	1.785	-4,3%	7,0%	430	389	-9,5%
Altro General cargo	6.615	6.138	-7,2%	24,0%	1.404	1.558	11,0%
Totale	25.503	25.554	0,2%	100,0%	6.109	6.655	8,9%
Teu, di cui:	216.981	201.776	-7,0%		45.979	53.436	16,2%
<i>Teu hinterland</i>	<i>216.981</i>	<i>201.776</i>	<i>-7,0%</i>		<i>45.979</i>	<i>53.436</i>	<i>16,2%</i>
<i>Teu transhipment</i>							
Unità Ro-Ro	78.298	70.458	-10,0%		17.007	16.200	-4,7%
Traghetti n. pax (<20 mn)			-				-
Traghetti n. pax (>20 mn)	386	379	-1,8%		109	70	-35,8%
Crociere n. pax	330.952	272.219	-17,7%		368	291	-20,9%

Fonte: AdSP MACs

3.5 Il valore economico dei traffici in alcuni porti: Ravenna

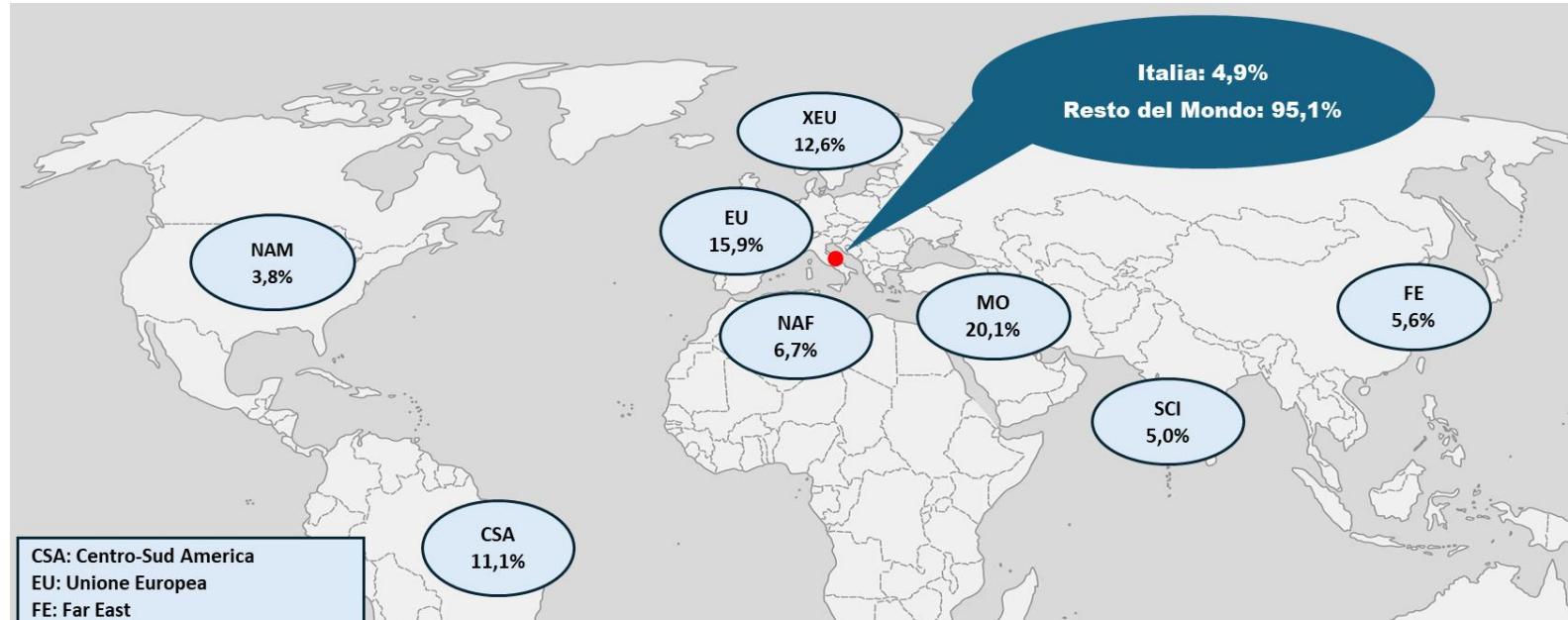
Le rinfuse solide rappresentano la principale voce di traffico, concentrando, in quantità, più del 40% del totale. Arrivano principalmente da Turchia, Ucraina, Brasile ed Egitto.

Tipologia di prodotto	X 1000 t	%
Minerali/cementi/calci	4.291	40,4%
Derrate alimentari/mangimi/ecc.	2.677	25,2%
Altre rinfuse solide	1.637	15,4%
Cereali	1.613	15,2%
Carboni fossili/ligniti	168	1,6%
Prodotti metallurgici	161	1,5%
Prodotti chimici	62	0,6%
Totale	10.609	100,0%

Le rinfuse liquide sono la seconda voce di traffico, concentrando, in quantità, il 19% del totale.

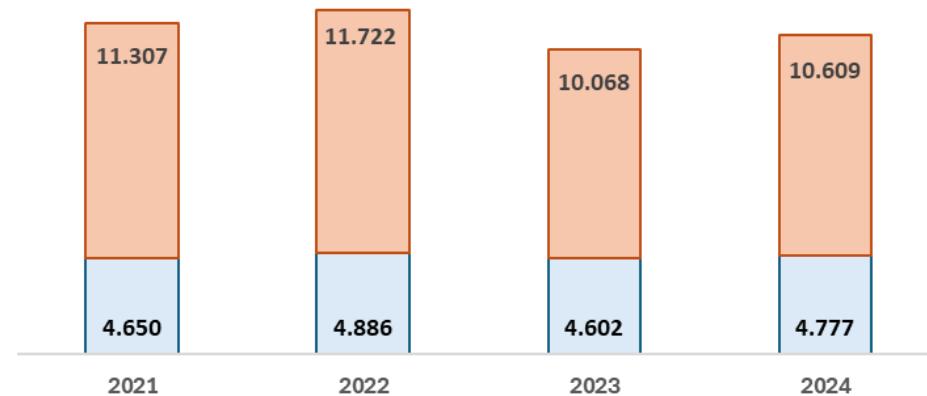
Tipologia di prodotto	X 1000 t	%
Prodotti petroliferi	2.861	59,9%
Prodotti chimici	962	20,1%
Derrate alimentari/mangimi/ecc.	941	19,7%
Concimi	13	0,3%
Totale	4.777	100,0%

Ripartizione % (quantità) delle aree geografiche di provenienza delle rinfuse solide



CSA: Centro-Sud America
EU: Unione Europea
FE: Far East
MO: Medio Oriente
NAF: Nord Africa
NAM: Nord America
OCE: Oceania
SCI: Sub Continente Indiano
XEU: Europa extra UE27

Fonte: Eurostat



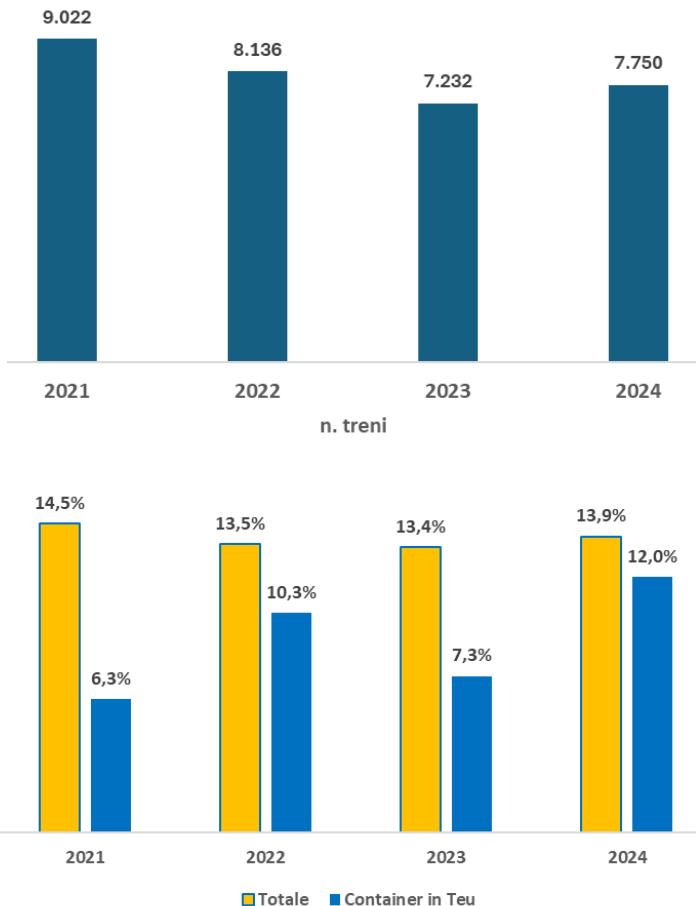
Fonte: AdSP MACs

■ Rinfuse liquide (x 1000 t) ■ Rinfuse solide (x 1000 t)

3.5 Il valore economico dei traffici in alcuni porti: Ravenna

Il porto di Ravenna, dopo Trieste e La Spezia, è il porto italiano con il maggior volume di traffici ferroviari.

Nel complesso il **14%** delle merci in entrata/uscita dal porto (in tonnellate) e il **12%** dei container (in Teu) si avvale della modalità ferroviaria.

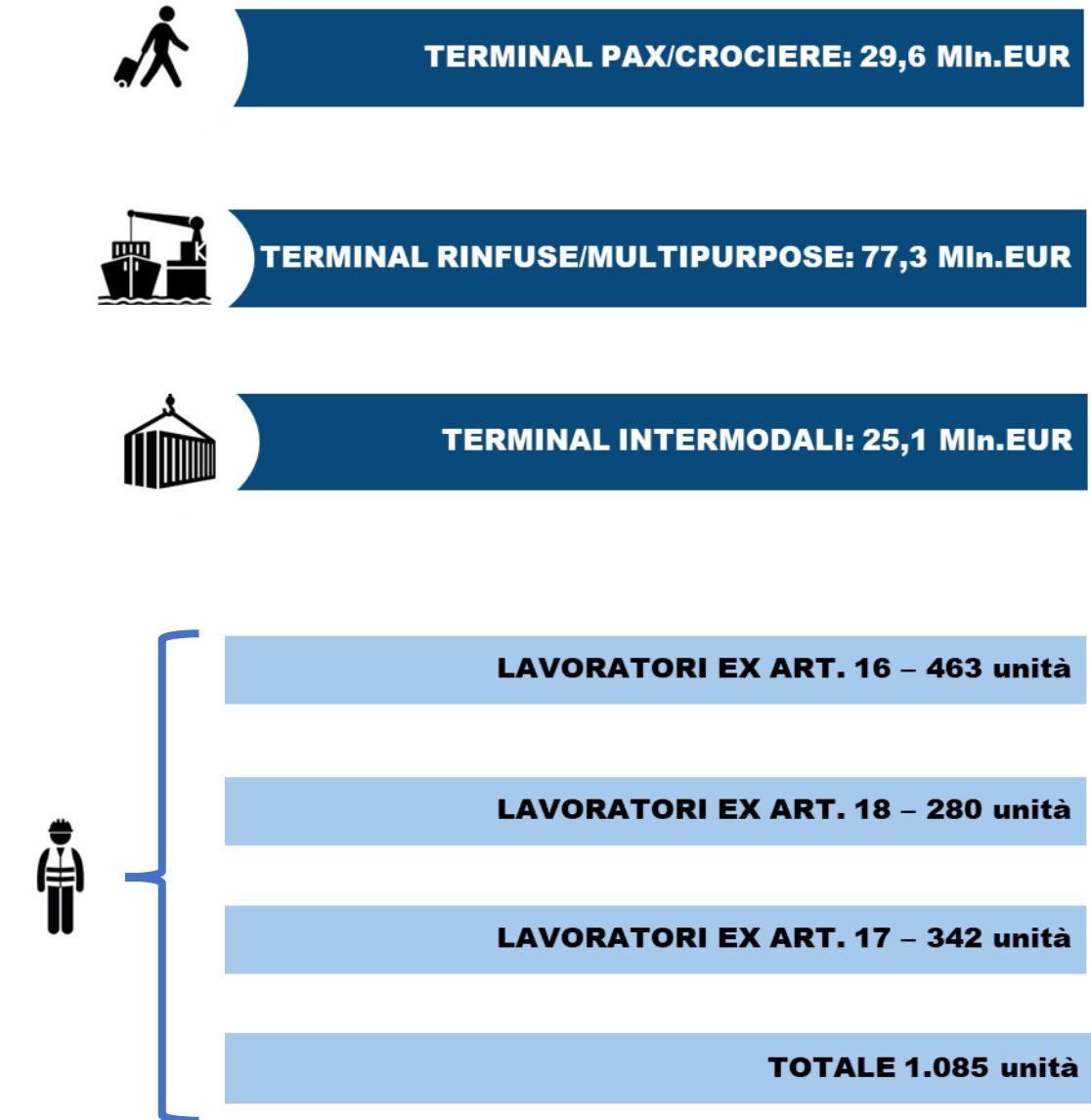


Traffico container: i terminal ferroviari di O/D



Fonte: AdSP MACs

3.5 Il valore economico dei traffici in alcuni porti: Ravenna



3.6 Il valore economico dei traffici in alcuni porti: Trieste

Il porto di Trieste (AdSP Mare Adriatico Orientale – MAO) è la seconda realtà portuale italiana per volumi di traffico movimentati e l'unico porto, per ragioni geografiche, storiche e normative (è un porto franco), ad avere una reale proiezione internazionale.

E' inoltre un importante **terminal petrolifero** e punto di partenza dell'oleodotto **TAL** (Oleodotto Transalpino), che copre il 100% del fabbisogno della Baviera e del Baden Württemberg, il 90% dell'Austria e il 50% della Repubblica Ceca.

Come noto, Trieste è dal 1719 un **porto franco**, prerogativa riconosciuta nel tempo e ribadita dall'allegato VIII del Trattato di pace firmato dall'Italia con le potenze vincitrici, alla fine della II° Guerra Mondiale.

Questa prerogativa le ha permesso di sviluppare diverse attività, in particolare:

1) di diventare il principale porto italiano nella **movimentazione del caffè e dei metalli non ferrosi** per conto del **London Metal Exchange**;

2) di essere il terminale dei **servizi Ro-Ro** che collegano la Turchia all'Europa.

Trieste si colloca al **203° posto**, per grado di connessione con rete mondiale dei servizi container, misurato dal *Port Liner Shipping Connectivity Index* (Plcsi).

Trieste: traffico portuale per tipologia (*x 1000 ton*)

Tipologia carico	2023	2024	Var '24/'23	Peso %	1TRIM24	1TRIM25	Var '25/'24
Rinfuse liquide	37.292	41.262	10,6%	69,3%	9.875	8.657	-12,3%
Rinfuse solide	444	121	-72,7%	0,2%	40	30	-26,3%
Conteinerizzate	8.410	8.806	4,7%	14,8%	1.833	2.384	30,1%
Ro-Ro	8.324	8.189	-1,6%	13,8%	2.128	2.170	2,0%
Altro General cargo	1.101	1.162	5,5%	2,0%	317	350	10,3%
Totale	55.571	59.540	7,1%	100,0%	14.193	13.590	-4,2%
Teu, di cui:							
<i>Teu hinterland</i>	852.195	841.867	-1,2%		176.276	237.534	34,8%
<i>Teu transhipment</i>	563.806	535.008	-5,1%		124.087	144.178	16,2%
Unità Ro-Ro	288.389	306.859	6,4%		52.187	93.356	78,9%
Traghetti n. pax (<20 mn)	298.570	295.386	-1,1%		75.838	77.618	2,3%
Traghetti n. pax (>20 mn)	-	-	-		-	-	-
Crociere n. pax	10.371	9.147	-11,8%		2.263	1.307	-42,2%
	468.599	504.804	7,7%		3.806	2.370	-37,7%

Fonte: AdSP MAO

3.6 Il valore economico dei traffici in alcuni porti: Trieste

Una delle caratteristiche peculiari di Trieste, che ne garantisce l'ampiezza dell'hinterland, è il ruolo del traffico ferroviario in entrata/uscita dal porto.

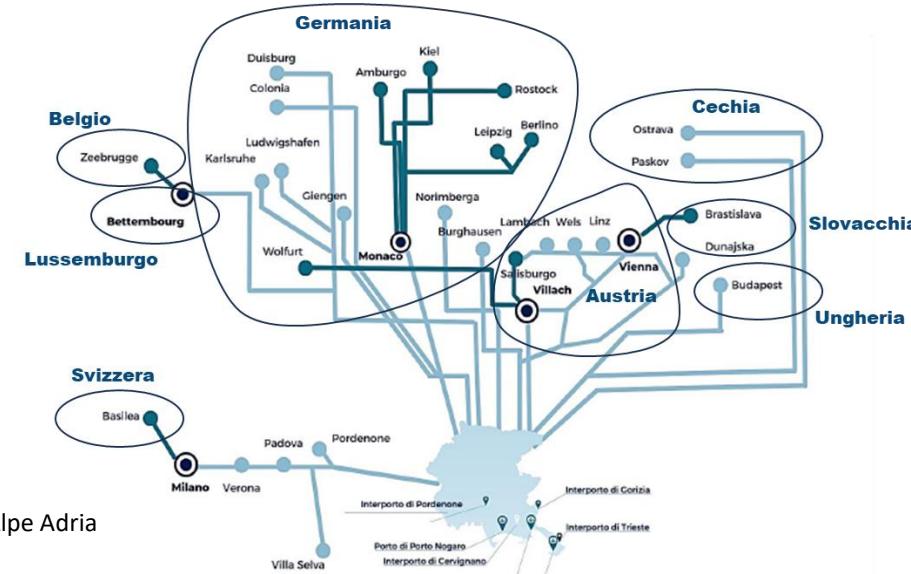
Il porto di Trieste è infatti connesso, non solo via strada, ma anche con una fitta rete di servizi ferroviari, ai paesi dell'**Europa e dei Balcani**.

Circa la **metà dei container** viene infatti instradata via ferro. Elevato anche il numero dei semirimorchi in arrivo dalla Turchia che utilizzano la modalità ferroviaria.

L'importanza crescente della ferrovia è il risultato di una precisa strategia messa in atto dall'AdSP in questi anni, che poggia:

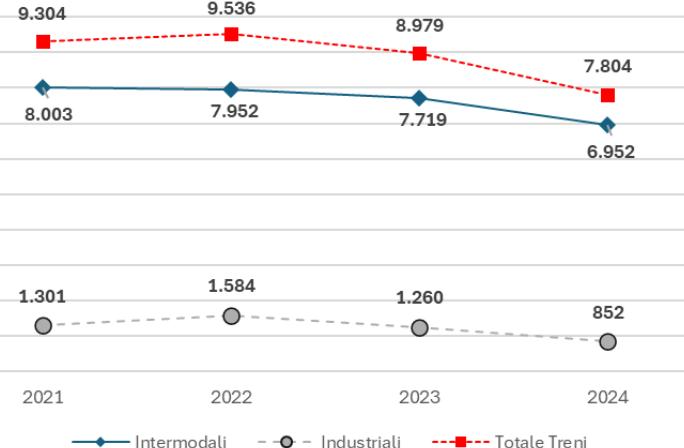
- sulla **gestione delle manovre ferroviarie** in porto, affidata ad un'unica società controllata dall'Adsp stessa (Adriafer Srl);
- sullo sviluppo dei collegamenti con i principali **terminal intermodali** della Regione Friuli Venezia Giulia (Cervignano, Interporto di Trieste - Ferneti, Pordenone);
- su una complessa **rete di collegamenti** ferroviari intermodali con i paesi del Centro-Est Europa e dei Balcani, che rappresentano il suo hinterland.

Porto di Trieste: schema dei collegamenti ferroviari

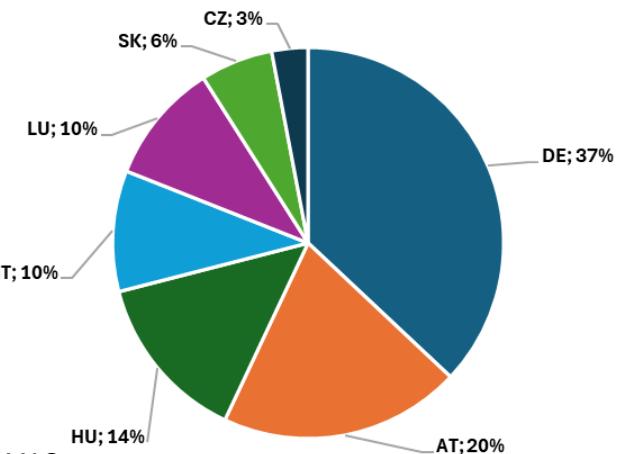


Fonte: Alpe Adria

Porto di Trieste: n. treni anno e ripartizione % per paese



Fonte: AdSP MAO



3.6 Il valore economico dei traffici in alcuni porti: Trieste

Trieste, con **41,3 Mn.ton** nel **2024**, di cui **40,2 Mn.ton** di greggio, è il **maggiore porto italiano** specializzato nelle **rinfuse liquide**.

Oltre al greggio, i terminali di Trieste movimentano anche i prodotti della raffinazione del petrolio e prodotti chimici destinati alle industrie del territorio.

I **paesi di provenienza** sono quelli dell'area **MENA** (*Middle East and North Africa*), in particolare la Libia, la Turchia, l'Egitto, l'Iraq e l'Algeria. I paesi di destinazione sono nell'ordine Germania, Austria e Repubblica Ceca.

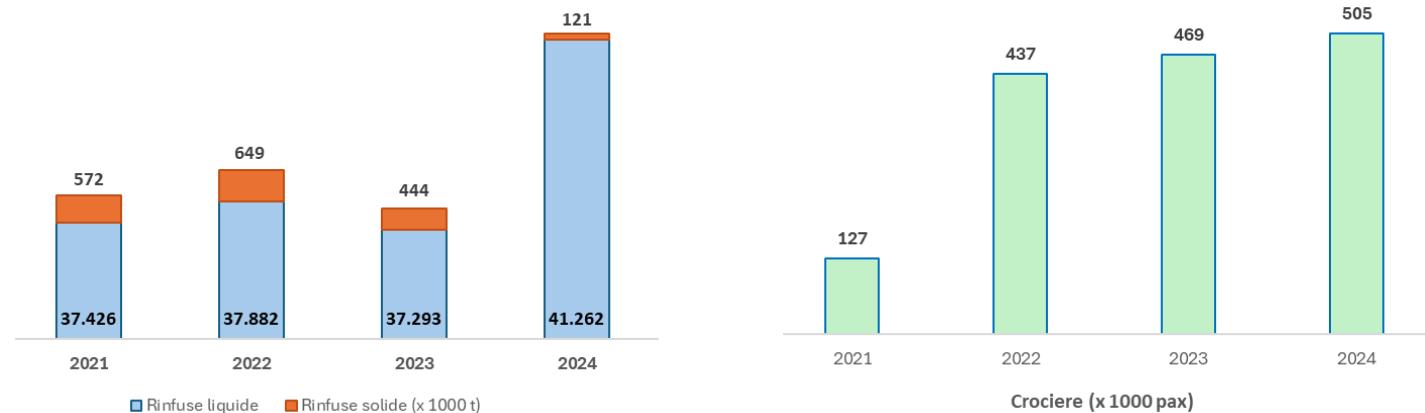
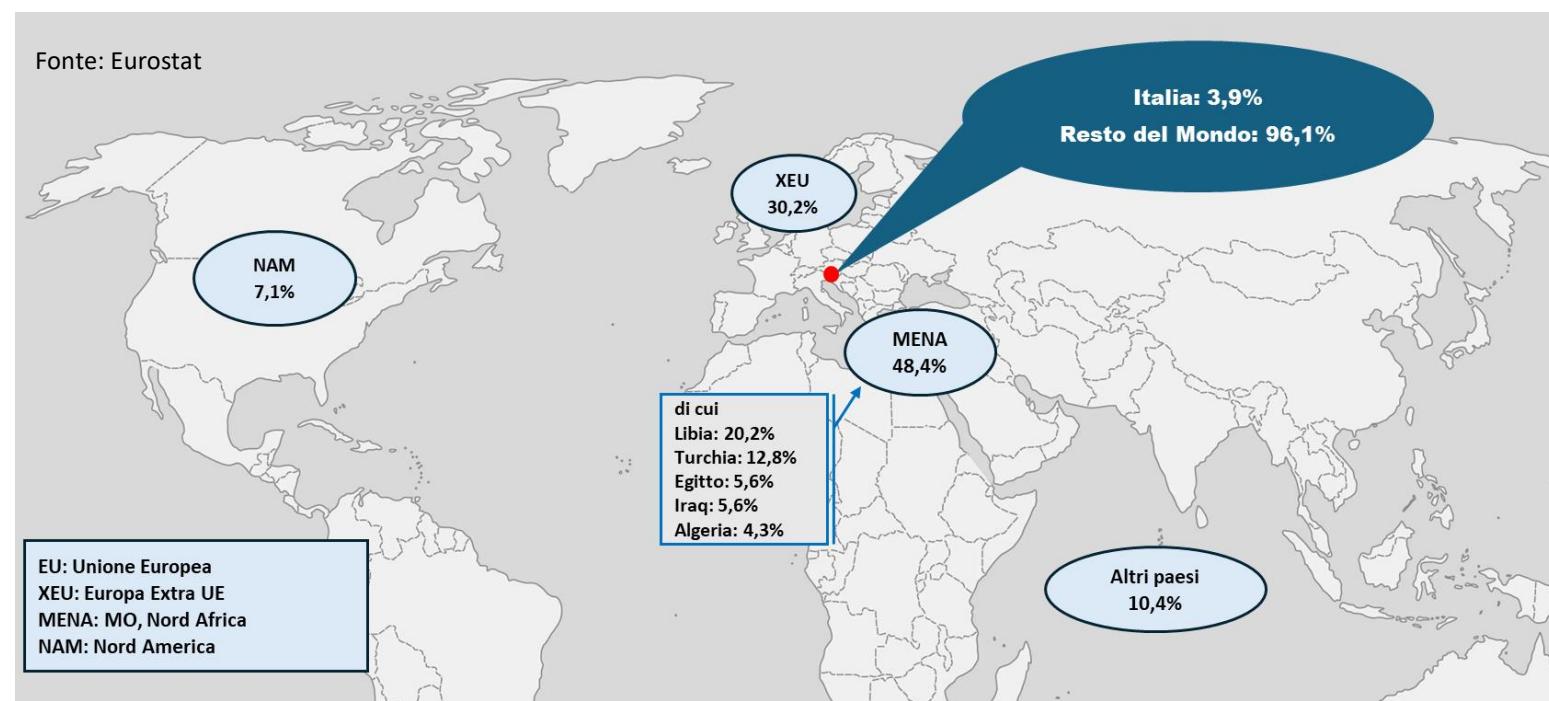
Come anticipato, Trieste, grazie alle prerogative derivanti dall'essere un porto franco, è il terminale di elezione del **traffico Ro-Ro** delle Autostrade del Mare, che collegano Trieste con vari porti turchi, quali Ambarlı, Pendik, Mersin e Martas.

Nel 2024 sono state movimentate **295.386** unità Ro-Ro, per un totale di **8,2 Mn.ton**.

In **forte crescita** anche il **traffico crocieristico**, una tipologia di attività che solo negli ultimi anni si è pienamente sviluppata, sfruttando appieno la locale stazione marittima e le attrattive turistiche della città e del territorio giuliano.

I crocieristi sono passati dai **127mila** del 2021, ai **505mila** del 2024.

Ripartizione % (quantità) delle aree geografiche di provenienza delle rinfuse liquide



3.6 Il valore economico dei traffici in alcuni porti: Trieste

Con **841.867 Teu** nel 2024, il porto di Trieste si colloca al terzo posto a livello italiano per movimentazione container, dopo Genova e La Spezia (non contando Gioia Tauro, porto di transhipping).

Il porto svolge, sia la funzione di **gateway**, ossia di porta di accesso all'hinterland di riferimento, sia di **transhipment**.

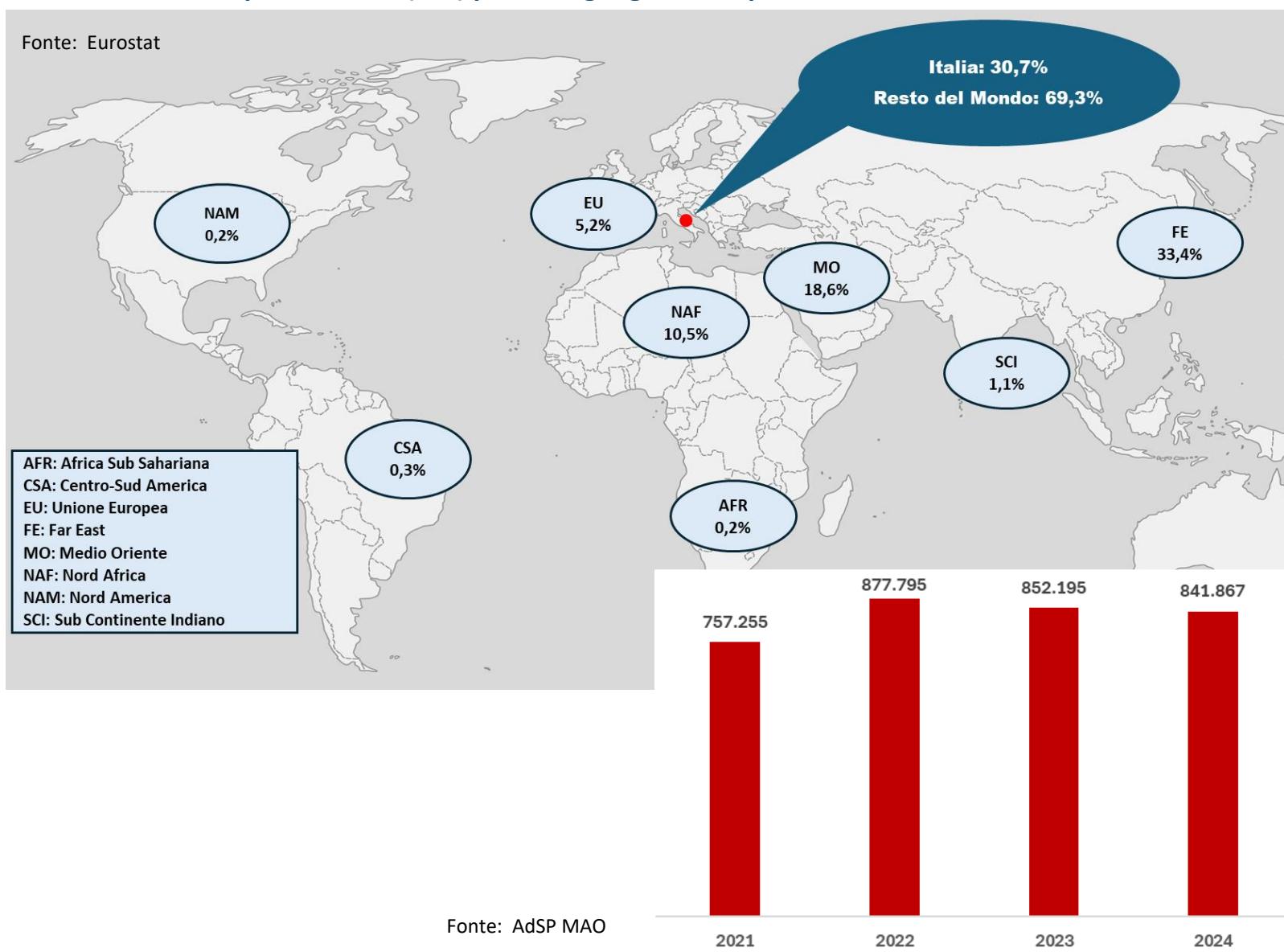
Quest'ultima funzione è andata crescendo nel tempo e oggi rappresenta il **36,5%** del movimentato, facendo di Trieste uno snodo di traffico importante per l'insieme dei porti adriatici.

Per quanto riguarda le aree geografiche di provenienza, a parte le relazioni con gli altri porti italiani, da cui proviene il **30,7%** dei container (nel 2024), le principali sono:

- **Far East: 33,4%**, con al primo posto la Cina, seguita da Singapore e Corea del Sud;
- **Medio Oriente: 18,6%**, con Turchia, Israele e Arabia Saudita;
- **Nord Africa: 10,5%**, con Marocco (Tanger Med) ed Egitto (Porto Said e Damietta).

Nel complesso sono **94 i paesi** di O/D dei container movimentati.

Trieste: ripartizione % (Teu) per area geografica di provenienza del traffico container



3.6 Il valore economico dei traffici in alcuni porti: Trieste

