



Rapporto 2025 sulle caratteristiche e trend traffico dei Sistemi Portuali Italiani

Gennaio 2026

Sommario

Introduzione	4
CARATTERISTICHE DEL TRAFFICO MERCI E PASSEGGERI ITALIA 2024	5
1. AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE	6
Caratteristiche e trend di traffico dei porti del Sistema	6
Caratteristiche e trend di traffico del porto di Genova	9
Caratteristiche e trend di traffico del porto di Savona -Vado	11
Import export via mare della Liguria.....	13
2. AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE ORIENTALE.....	15
Caratteristiche e trend di traffico dei porti del Sistema	15
Caratteristiche e trend di traffico del porto di La Spezia	18
Caratteristiche e trend di traffico del porto di Marina di Carrara	20
Import export via mare della Liguria.....	22
3. AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE	24
Caratteristiche e trend di traffico dei porti del Sistema	24
Caratteristiche e trend di traffico del porto di Livorno	27
Caratteristiche e trend di traffico del porto di Piombino	29
Caratteristiche e trend di traffico dei porti elbani	30
Import export via mare della Toscana	32
4. AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRO SETTENTRIONALE	34
Caratteristiche e trend di traffico dei porti del Sistema	34
Caratteristiche e trend di traffico del porto di Civitavecchia	37
Caratteristiche e trend di traffico dei porti di Fiumicino e di Gaeta	39
Import export via mare del Lazio	41
5. AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRALE.....	43
Caratteristiche e trend di traffico dei porti del Sistema	43
Caratteristiche e trend di traffico del porto di Napoli	45
Caratteristiche e trend di traffico del porto di Salerno	47
Caratteristiche e trend di traffico del porto di Castellammare di Stabia	48
Import export via mare della Campania	50
6. AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO	52
Caratteristiche e trend di traffico dei porti del Sistema	52
Caratteristiche e trend di traffico del porto di Gioia Tauro	54
Caratteristiche e trend di traffico dei porti di Crotone, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi e Vibo Valentia	55
Import export via mare della Calabria.....	57
7. AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR IONIO	59
Caratteristiche e trend di traffico dei porti del Sistema	59
Caratteristiche e trend di traffico dell'ADSP del Mar Ionio - porto di Taranto	60
Import export via mare della Puglia	62

8. AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO MERIDIONALE	64
Caratteristiche e trend di traffico dei porti del Sistema	64
Caratteristiche e trend di traffico del porto di Bari	66
Caratteristiche e trend di traffico del porto di Brindisi	68
Caratteristiche e trend di traffico dei porti di Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli	70
9. AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE.....	74
Caratteristiche e trend di traffico dei porti del Sistema	74
Caratteristiche e trend di traffico del porto di Ancona-Falconara	76
Caratteristiche e trend di traffico dei porti di Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara, Ortona e Vasto	78
Import export via mare della macro-zona Marche e Abruzzo	80
10. AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRO SETTENTRIONALE	82
Caratteristiche e trend di traffico dei porti del Sistema	82
Caratteristiche e trend di traffico dell'ADSP del Mare Adriatico Centro Settentrionale - porto di Ravenna.....	83
Import export via mare dell'Emilia-Romagna	86
11. AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE	88
Caratteristiche e trend di traffico dei porti del Sistema	88
Caratteristiche e trend di traffico del porto di Venezia	91
Caratteristiche e trend di traffico del porto di Choggia.....	93
Import export via mare del Veneto	95
12. AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO ORIENTALE	97
Caratteristiche e trend di traffico dei porti del Sistema	97
Caratteristiche e trend di traffico del porto di Trieste.....	99
Caratteristiche e trend di traffico del porto di Monfalcone.....	101
Import-export via mare del Friuli-Venezia Giulia	103
13. AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DELLO STRETTO	105
Caratteristiche e trend di traffico dei porti del Sistema	105
Caratteristiche e trend di traffico del porto di Messina-Tremestieri.....	107
Caratteristiche e trend di traffico del porto di Milazzo.....	108
Caratteristiche e trend di traffico del porto di Villa San Giovanni.....	110
Caratteristiche e trend di traffico del porto di Reggio Calabria	111
Caratteristiche del porto di Saline	111
Import export via mare della macro-zona Sicilia e Calabria	112
14. AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA OCCIDENTALE	114
Caratteristiche e trend di traffico dei porti del Sistema	114
Caratteristiche e trend di traffico del porto di Palermo	116
Caratteristiche e trend di traffico del porto di Termini Imerese	118
Caratteristiche e trend di traffico del porto di Trapani	119
Caratteristiche e trend di traffico di Porto Empedocle.....	121
Caratteristiche del traffico dei Porti di Gela e Licata.....	122
Import export via mare della Sicilia	123

15. AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE	125
Caratteristiche e trend di traffico dei porti del Sistema	125
Caratteristiche e trend di traffico del porto di Catania	127
Caratteristiche e trend di traffico dei porti di Augusta e di Pozzallo	129
Import export via mare della Sicilia	131
16. AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA	133
Caratteristiche e trend di traffico dei porti del Sistema	133
Caratteristiche e trend di traffico del porto di Cagliari	136
Caratteristiche e trend di traffico del porto di Olbia	138
Caratteristiche e trend di traffico di Porto Torres	140
Caratteristiche e trend di traffico di Oristano	142
Caratteristiche e trend di traffico di Portoscuso-Portovesme	144
Caratteristiche e trend di traffico del porto di Arbatax	146
Caratteristiche e trend di traffico dei porti di Golfo Aranci e Santa Teresa di Gallura	148
Import export via mare della Sardegna	150

Introduzione

Il Rapporto realizzato grazie alla sinergia tra Ossermare ed il centro studi SRM è alla sua seconda edizione e si propone di realizzare un outlook sui porti italiani per poterne analizzare le caratteristiche dei traffici, dei flussi commerciali e dei passeggeri che vi transitano.

I porti, infatti, da sempre rappresentano un driver di competitività per un sistema Paese in grado di condizionarne, con i loro livelli di efficienza, gli equilibri economici e geopolitici. Per l'Italia questo è ancora più vero poiché abbiamo una naturale proiezione geografica al centro del Mediterraneo.

In Italia sono presenti 16 Autorità di Sistema Portuale che hanno le loro vocazioni e sono al servizio delle imprese del territorio favorendone la logistica e l'internazionalizzazione; ma i porti sono anche infrastrutture al servizio del turismo con il loro traffico passeggeri sia con i traghetti, sia con le crociere.

Lo scopo del Report è dare una panoramica della struttura dei porti per osservare le loro dinamiche temporali, le vocazioni merceologiche e anche quali sono le opportunità che offrono le regioni/Paesi di riferimento in termini di importazioni ed esportazioni. Una parte è dedicata anche a dati e analisi del segmento passeggeri.

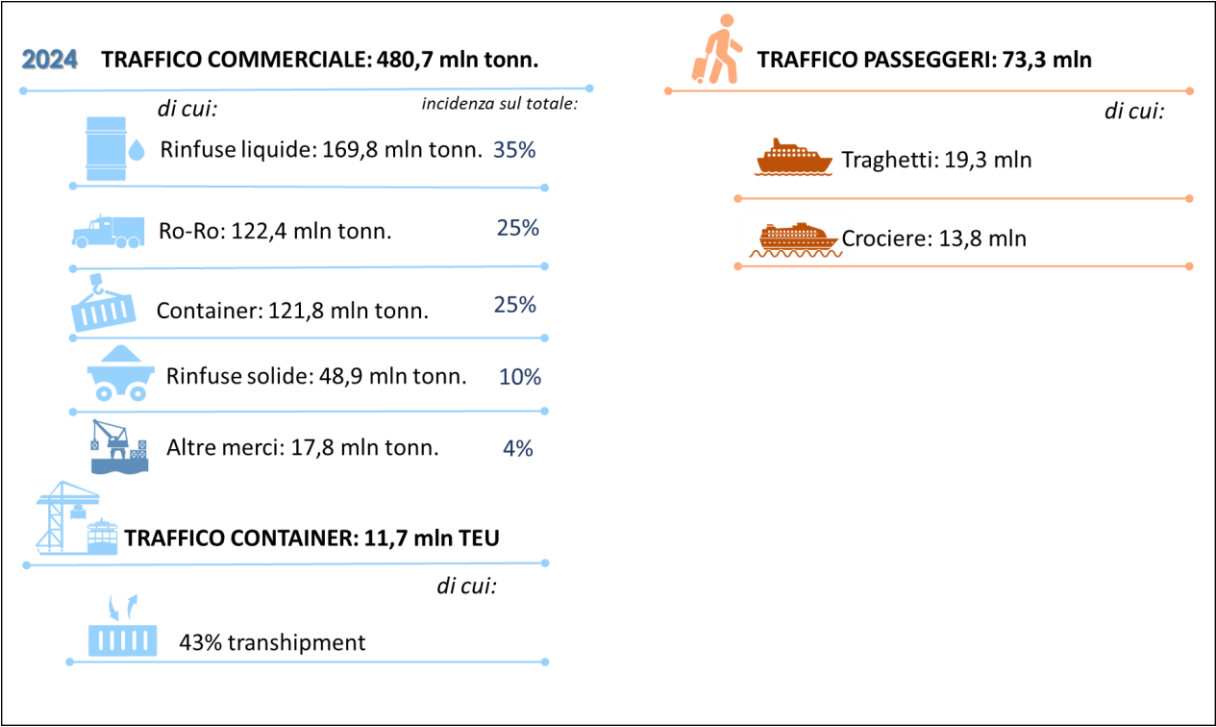
*Nel dettaglio, la ricerca è composta da **16 schede, una per ogni Adsp italiana** riportante:*

- *Tipologia e dati di traffico merci (container, Ro-Ro, Rinfuse liquide, Rinfuse Solide, merci varie) e passeggeri (locali, traghetti e crociere); incidenza della tipologia sul totale, trend triennale della categoria e del traffico totale, significatività del sistema portuale sul totale nazionale.*
- *Import export via mare della regione di riferimento del porto con principali macroaree mondiali servite e i prodotti importati ed esportati. Incidenza del trasporto marittimo sul totale import export della regione e confronto con le altre modalità di trasporto.*

Il report vuole offrire uno strumento aggiornato per la conoscenza approfondita dei numeri principali attinenti quelle che possono essere considerate le principali infrastrutture strategiche del Paese in termini di sviluppo delle relazioni internazionali e di generazione di valore aggiunto, nonché piattaforme logistiche al servizio di complesse catene produttive e per lo sviluppo del turismo.

Un particolare ringraziamento a coloro che hanno contribuito a sviluppare il lavoro che è concepito per proseguire nel tempo ed aggiornato sempre con i dati e le analisi più recenti.

CARATTERISTICHE DEL TRAFFICO MERCI E PASSEGGERI ITALIA 2024



Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

1. AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE

All'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale è stata attribuita la gestione coordinata dei porti di **Genova**, **Savona** e **Vado Ligure**.



Caratteristiche e trend di traffico dei porti del Sistema

Il Mar Ligure Occidentale rappresenta il principale sistema portuale italiano per traffico commerciale. Con 63,8 milioni di tonnellate di merci gestite nel complesso, concentra il 13,3% del cargo movimentato dai porti italiani. Il traffico passeggeri è pari a 5,01 milioni (il 6,8% del complessivo Italia).

Scheda traffici ADSP Mar Ligure Occidentale al 2024

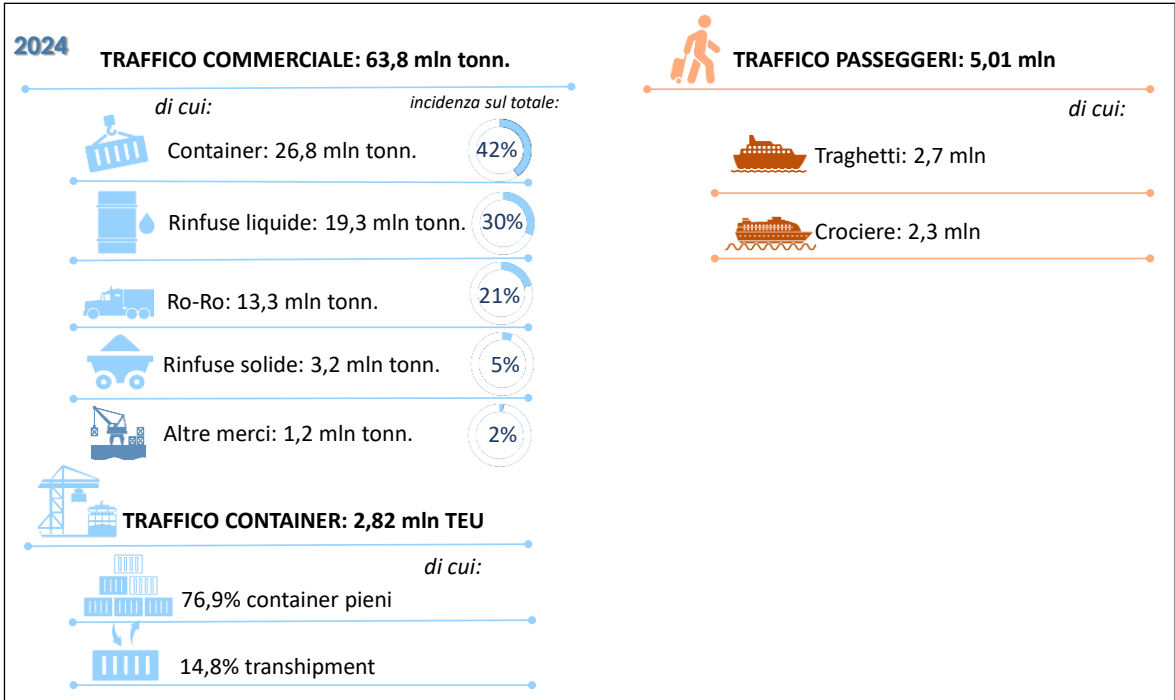
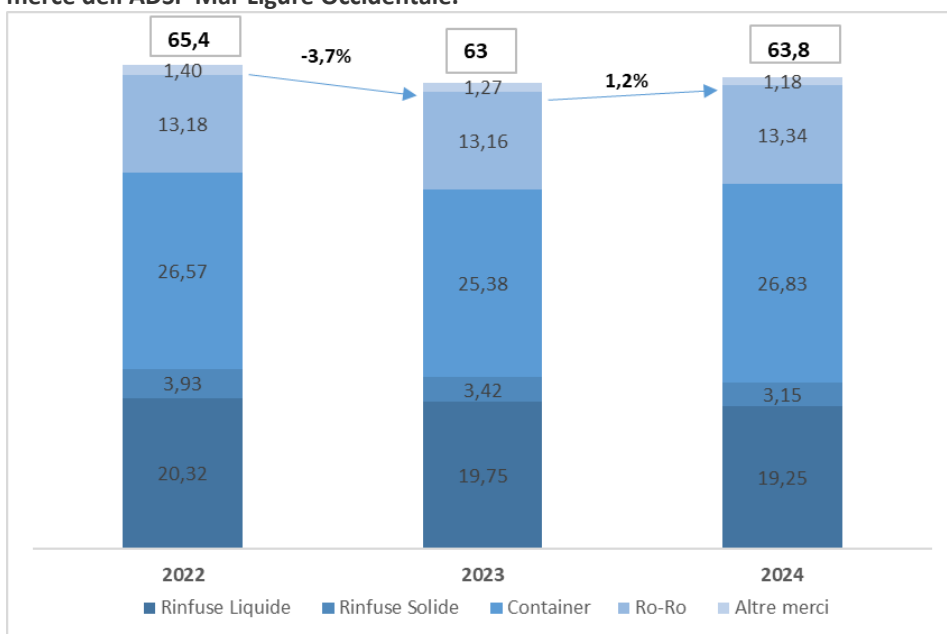


Fig. 1 - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

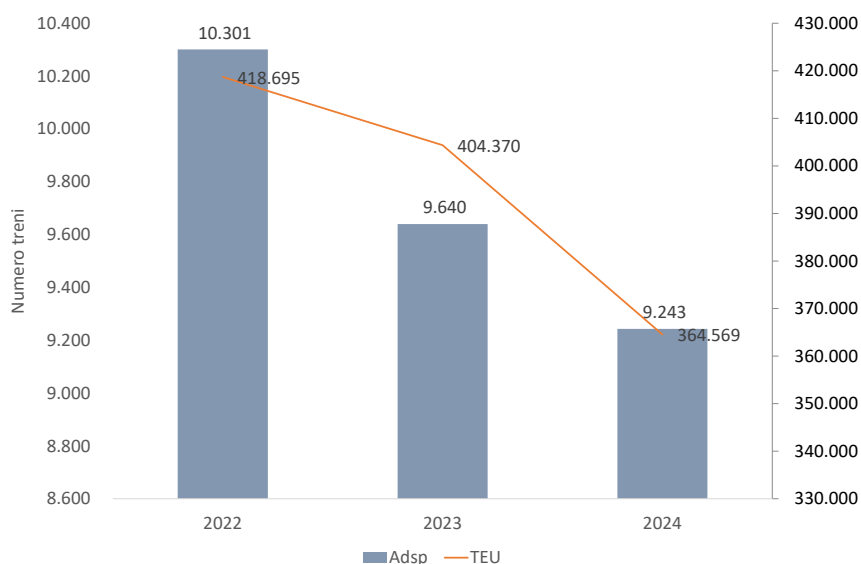
Trend 2022-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) per singola categoria di merce dell'ADSP Mar Ligure Occidentale.



Graf. 1a - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

In termini di merci movimentate, l'ADSP MLOc rispetto al 2023 ha rilevato una crescita dell'1,2% ma è diminuito (-2,5%) sul 2022.

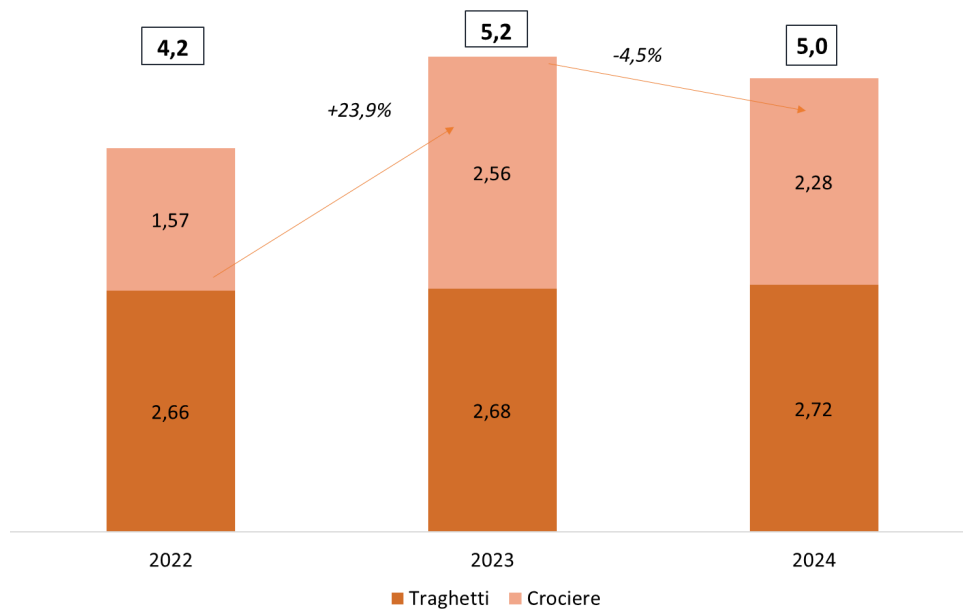
Trend 2022-24 del traffico ferroviario generato dai porti dell'ADSP Mar Ligure Occidentale



Graf. 2 - Fonte: SRM e OsserMare su ADSP MLOc

Importante anche il traffico ferroviario generato dai porti del Sistema che al 2024 è stato pari a 9.243 treni che hanno trasportato 364.569 TEU, raggiungendo un modal split- il rapporto tra container movimentati su treno su totale container movimentato dai porti- pari al 15,2%.

Trend 2022-2024 traffico passeggeri (milioni di unità) su navi traghetto e crociere dell'ADSP Mar Ligure Occidentale.



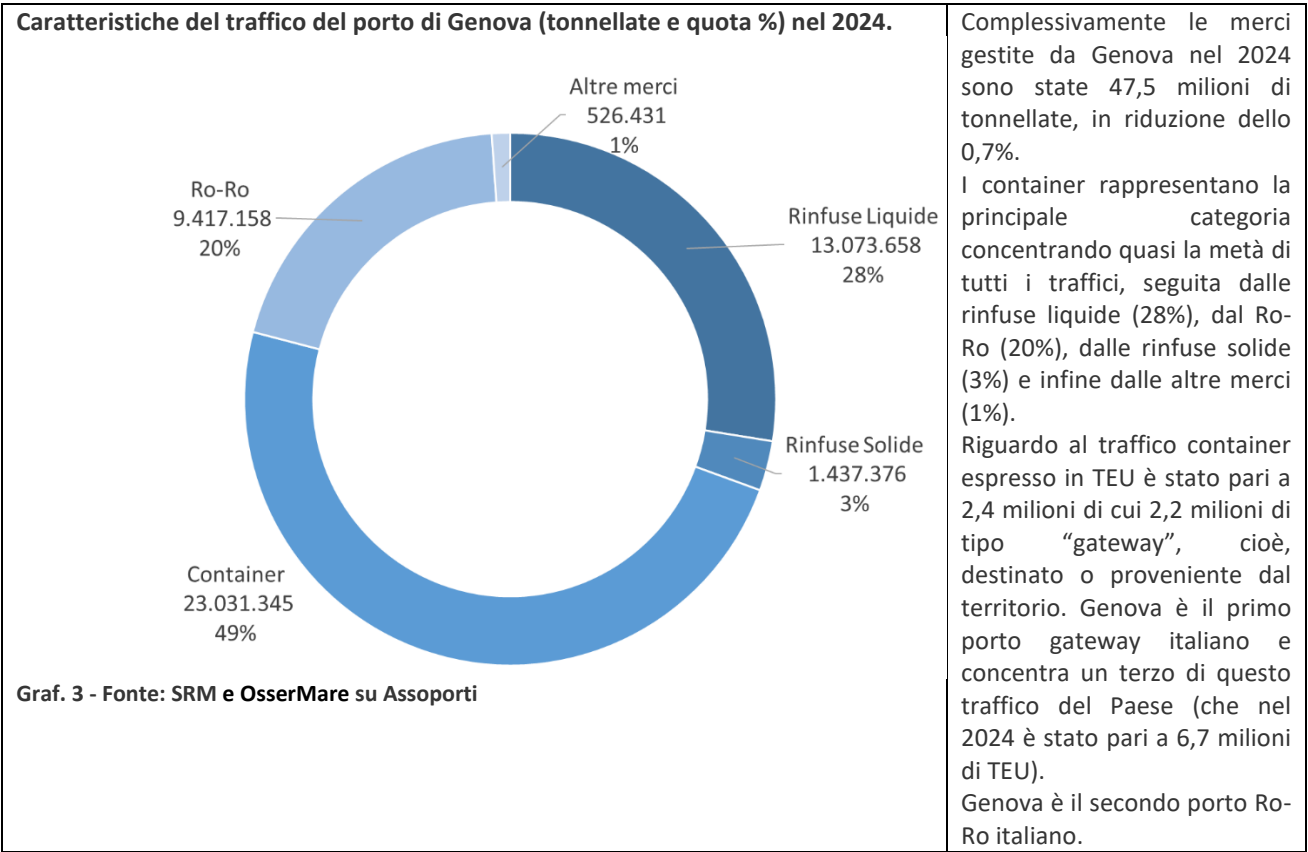
Graf. 1b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

La movimentazione di passeggeri illustra un calo notevole, del 4,5% sul 2023 e una crescita del 19,4% sul 2022.

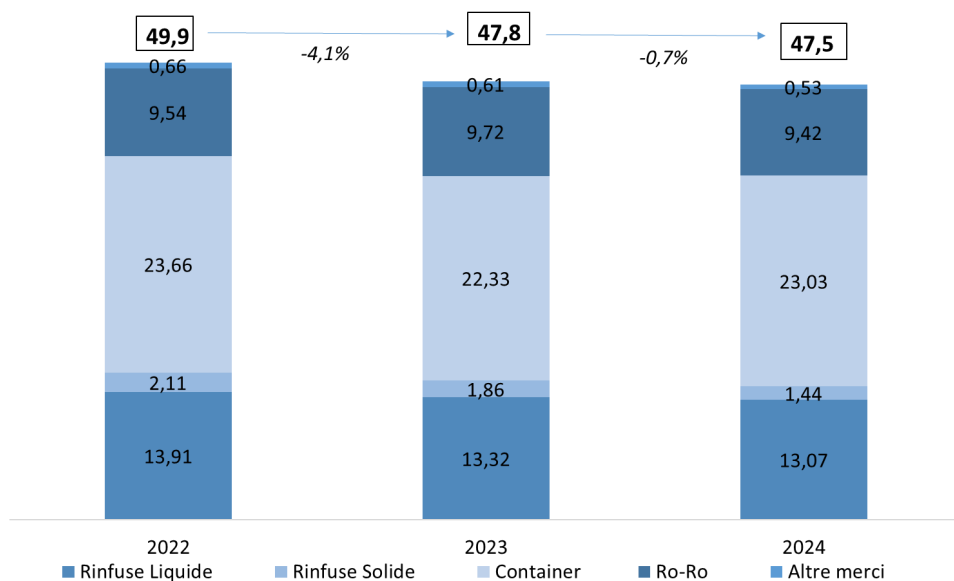
Nell'ultimo anno sono cresciuti i passeggeri su traghetti (+1,4%) mentre si sono ridotti i crocieristi (-10,8%).

Caratteristiche e trend di traffico del porto di Genova

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale fa capo a Genova, il secondo porto commerciale italiano, che è multipurpose, con terminal attrezzati per accogliere ogni tipo di traffico, sia commerciale che passeggeri: contenitori, merci varie, prodotti deperibili, metalli, forestali, rinfuse solide e liquide; crocieristi e viaggiatori in traghetto. I terminal sono affiancati da un'industria portuale che offre tutti i servizi complementari necessari per il settore dello shipping: costruzioni e riparazioni navali, yachting, forniture di bordo, tecnologia e IT. Il porto di Genova è inserito come nodo *core* nel sistema delle reti TEN-T, grazie al posizionamento lungo il corridoio Med e all'estremità Sud del corridoio Reno-Alpi.



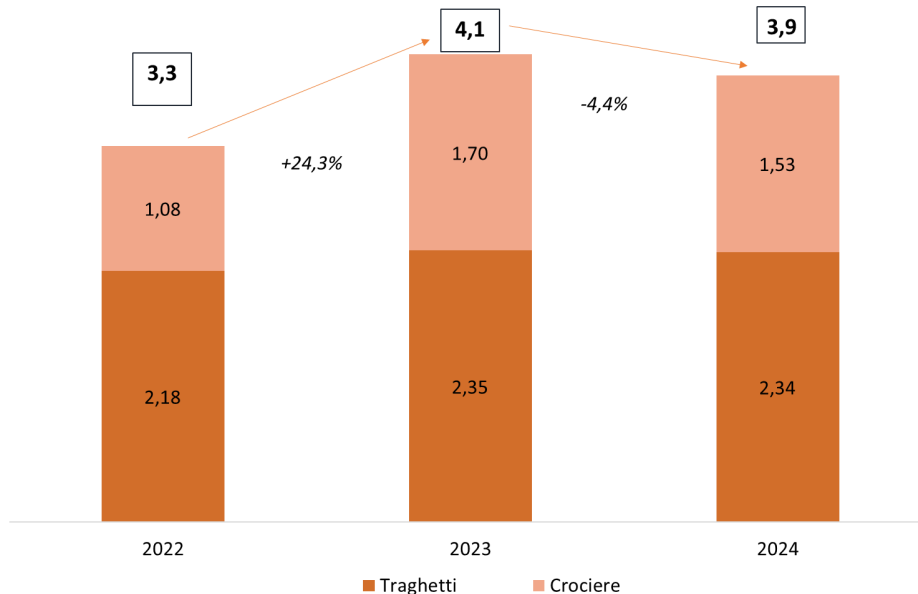
Trend 2022-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) porto di Genova.



Graf. 4a - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

La variazione sul 2023 delle singole categorie di merci, in tonnellate, mostra un incremento per le merci in container (+3,2%) e una riduzione delle restanti categorie: Ro-Ro -3,1% (9,42 milioni), rinfuse liquide -1,9% (13,1 milioni), altre merci -13,3% (526 mila) e rinfuse solide -22,6% (1,4 milioni).

Trend 2022-2024 traffico passeggeri (milioni di unità) porto di Genova.

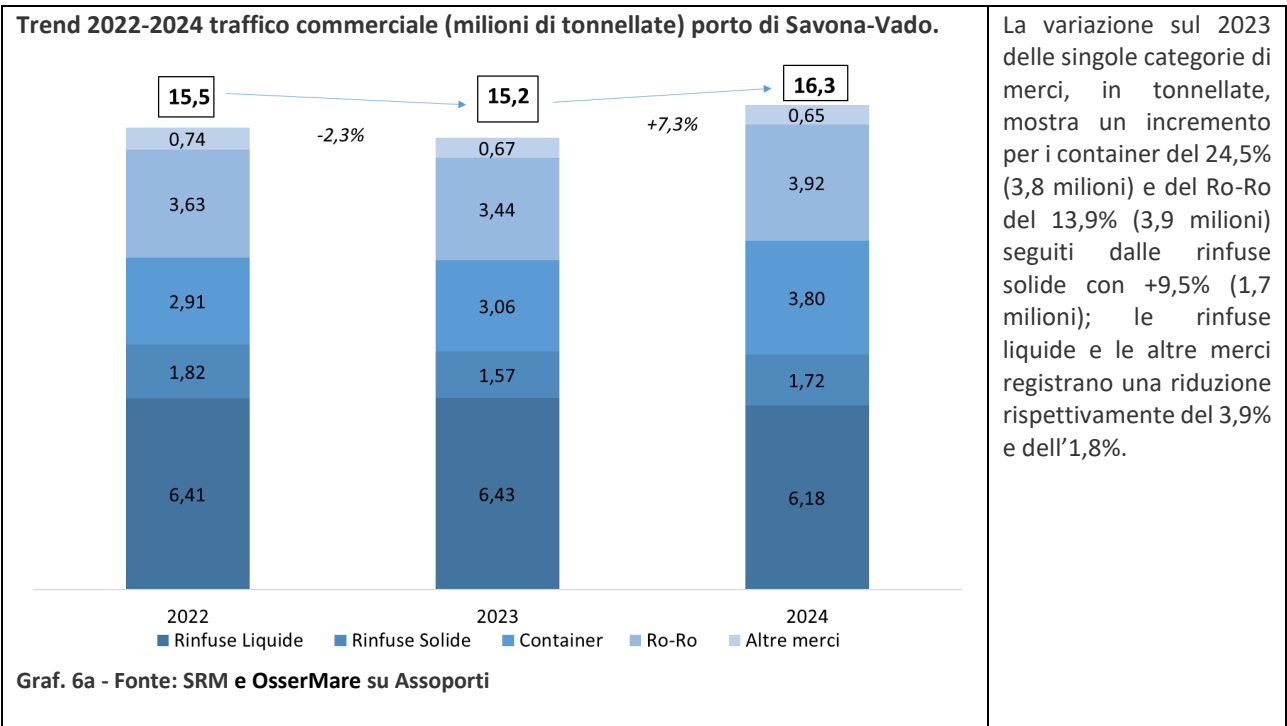
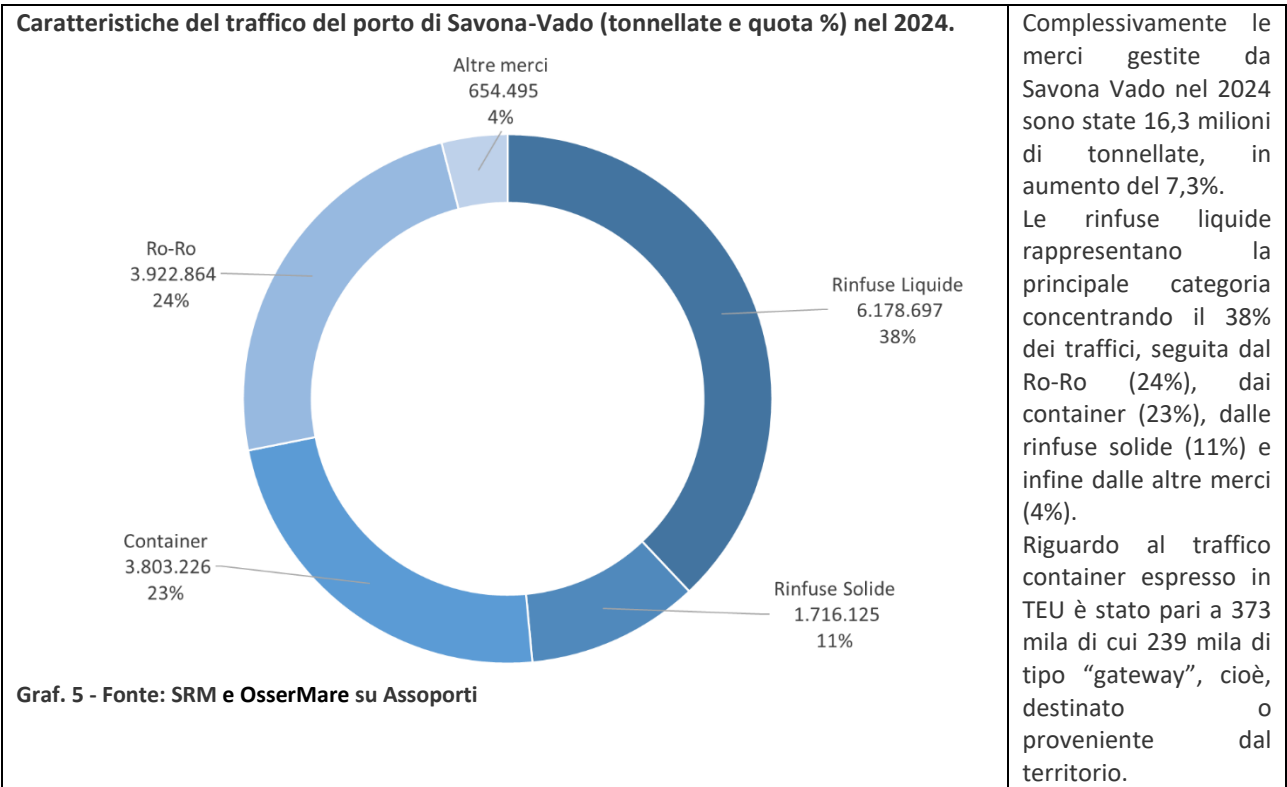


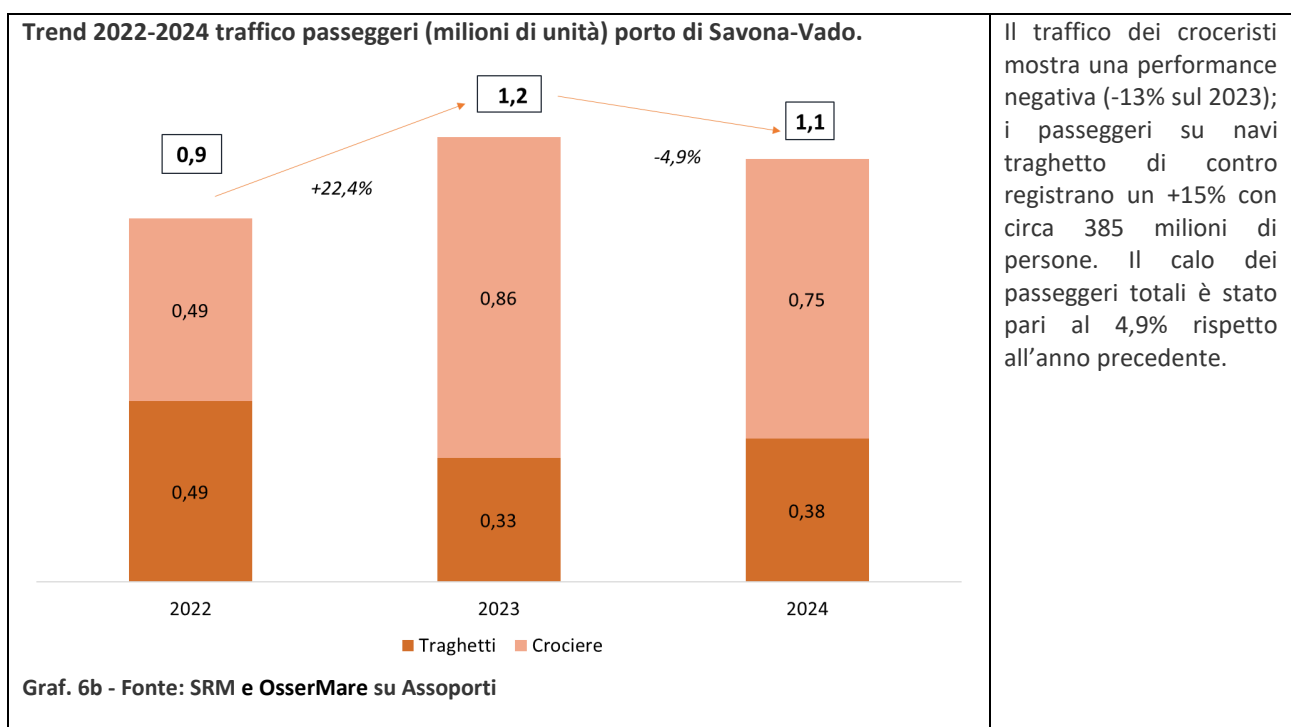
Graf. 4b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Il traffico passeggeri mostra una performance negativa sia nel segmento delle navi traghetto (-0,5%) sia delle crociere (-9,8%), per un totale di quasi 3,9 milioni di persone pari ad un decremento complessivo del 4,4% sul 2023 e un +19,9% sul 2022.

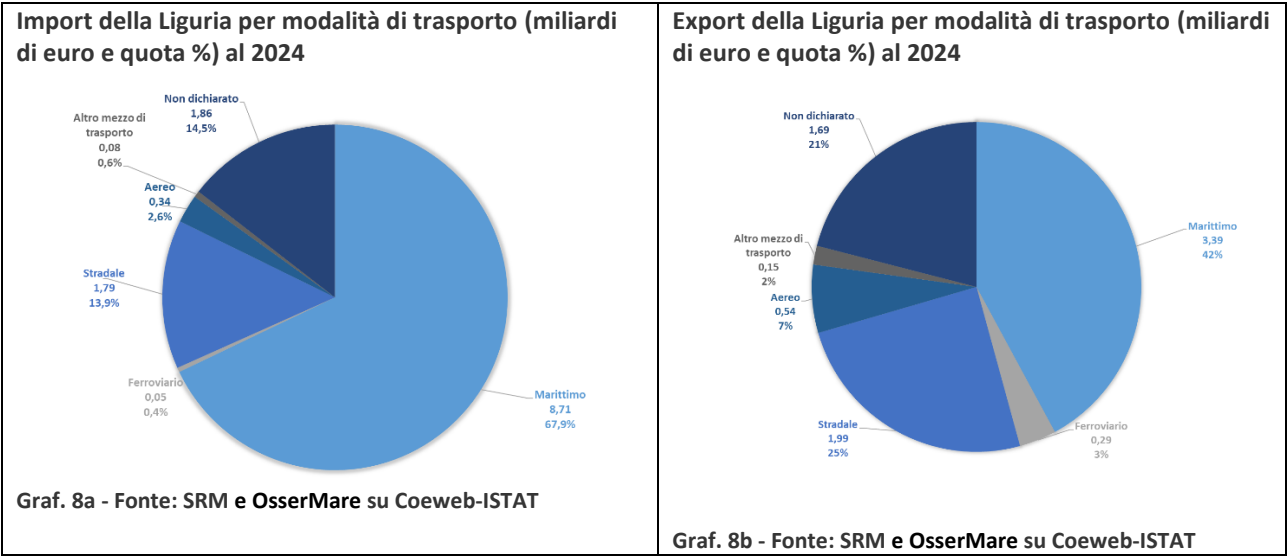
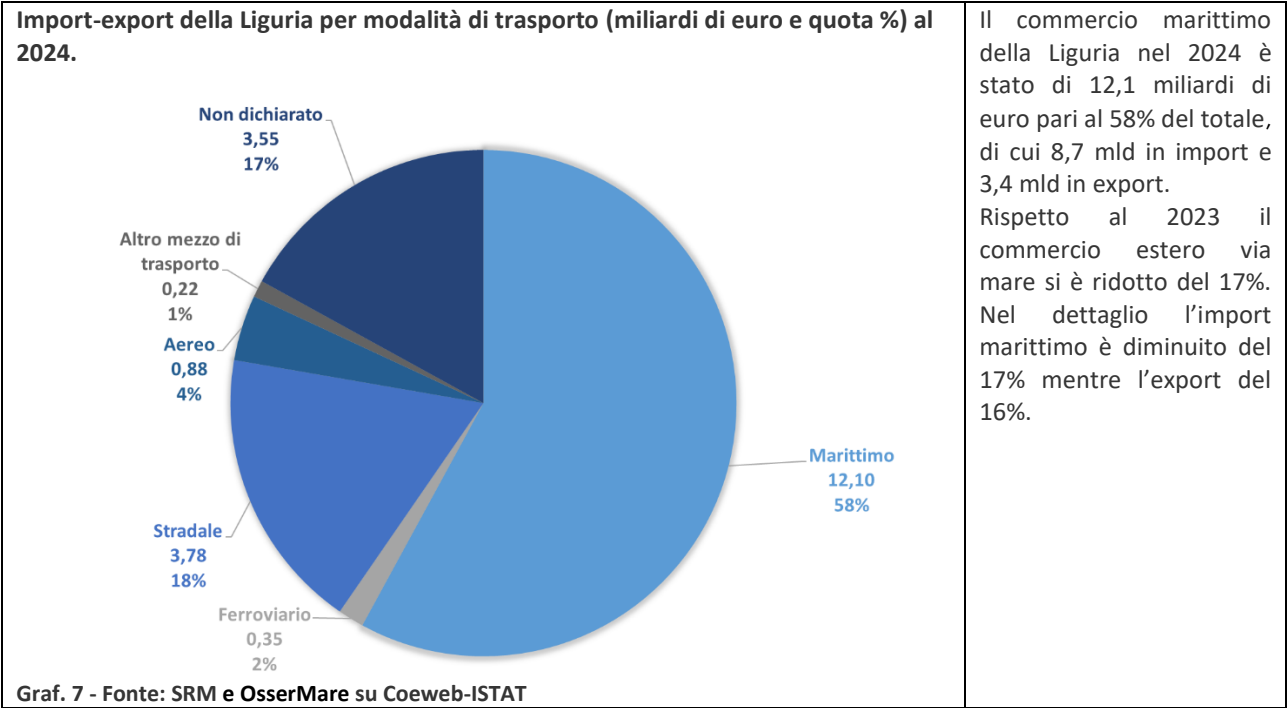
Caratteristiche e trend di traffico del porto di Savona -Vado

Il porto di Savona- Vado, posizionato lungo il corridoio Med e all'estremità Sud del corridoio Reno-Alpi, è un importante punto di approvvigionamento di materie prime per le industrie del Nord Ovest e uno snodo per le Autostrade del Mare. Lo scalo di Vado Ligure è specializzato nel settore della frutta, dello sbarco di prodotti petroliferi destinati alle industrie costiere ed alle raffinerie dell'entroterra, ed ospita il Vado Gateway, il nuovo terminal container, in grado di accogliere le portacontainer di grande dimensione. Entrambi gestiscono anche il traffico passeggeri, traghetti e crociere.





Import export via mare della Liguria



Principali aree fornitrici marittime della Liguria e merci in import al 2024

Partner Import	Nord Africa		Medio Oriente		Altri paesi africani		Asia orientale		Nord America	
	Totale (C)	Peso partner	Totale (C)	Peso	Totale (C)	Peso	Totale (C)	Peso	Totale (C)	Peso
	1.752.655.491	20%	1.436.751.024	16%	1.386.399.480	16%	1.266.829.671	15%	862.810.467	10%
di cui:	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce
	Greggio, gas e raffinati	90%	Greggio, gas e raffinati	78%	Greggio e gas	80%	Metalli	37%	Greggio e gas	73%
	Metalli	4%	Metalli	19%	Metalli	14%	Prodotti chimici	18%	Prodotti chimici	9%
	Prodotti alimentari	2%	Prodotti chimici	2%	Prodotti agricoltura, caccia e pesca	3%	Prodotti alimentari	15%	Prodotti agricoltura, caccia e pesca	6%

Tab. 1 - Fonte: SRM e OsserMare su Coeweb-ISTAT

Principali aree clienti marittime della Liguria e merci in export al 2024

Partner Export	Nord America		Paesi Europei non UE		Centro-Sud America		Medio Oriente		Oceania ed altri territori	
	Totale (€)	Peso partne	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso
	725.073.873	21%	516.377.695	15%	414.818.396	12%	412.221.263	12%	389.356.508	11%
	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce
di cui:	Mezzi di trasporto	35%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	58%	Mezzi di trasporto	35%	Macchinari	46%	Altre merci n.c.a.	74%
	Prodotti chimici	22%	Prodotti chimici	15%	Prodotti chimici	30%	Prodotti chimici	22%	Mezzi di trasporto	15%
	Macchinari	15%	Mezzi di trasporto	14%	Macchinari	14%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	14%	Macchinari	7%

Tab. 2 - Fonte: SRM e OsserMare su Coeweb-ISTAT

2. AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE ORIENTALE

All'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale è stata attribuita la gestione coordinata dei porti di La Spezia e Marina di Carrara.



Caratteristiche e trend di traffico dei porti del Sistema

Il Mar Ligure Orientale con 17,1 milioni di tonnellate di merci gestite nel complesso, concentra il 3,6% del cargo movimentato dai porti italiani. Si tratta di una delle quattro Autorità di Sistema Portuale interregionali, comprendendo La Spezia -ligure- e Marina di Carrara-toscano.

Scheda traffici ADSP Mar Ligure Orientale al 2024

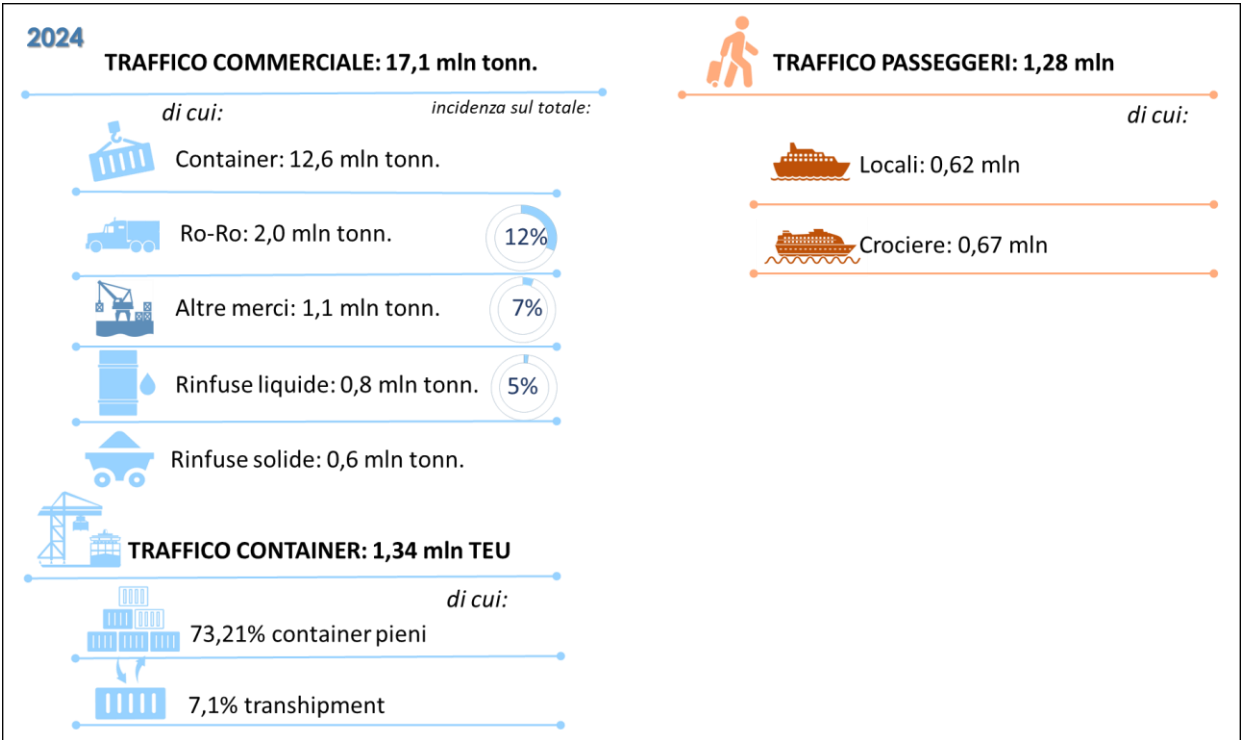
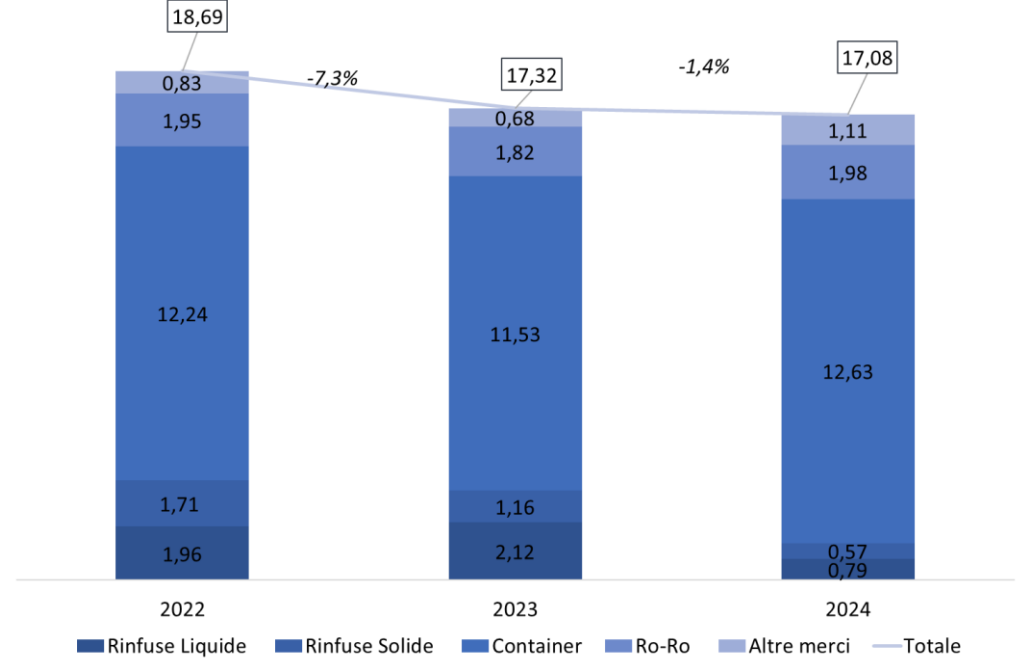


Fig. 1 - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

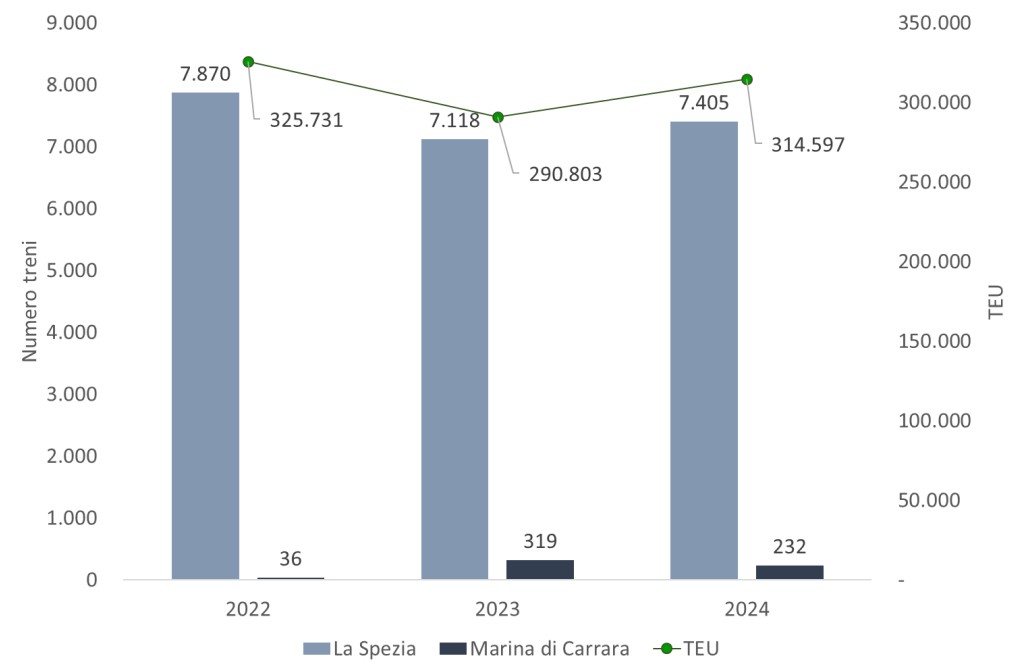
Trend 2022-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) per singola categoria di merce dell'ADSP Mar Ligure Orientale.



Graf. 1a - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

In termini di merci movimentate, l'ADSP MLOr rispetto al 2023 ha rilevato una riduzione dell'1,4%, e dell'8,7% sul 2022.

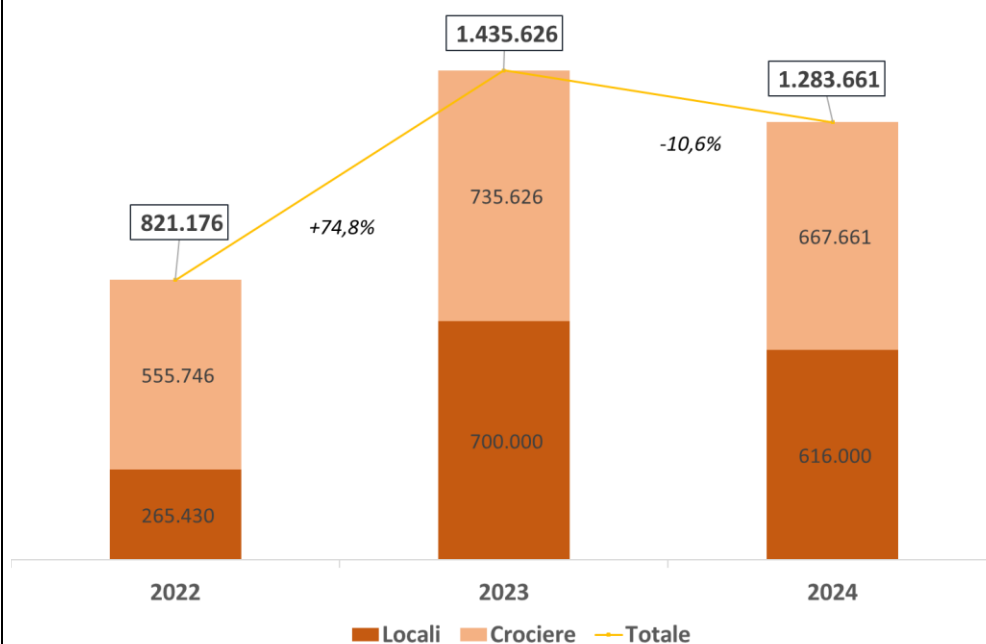
Trend 2022-2024 del traffico ferroviario generato dai porti di La Spezia e di Marina di Carrara.



Graf. 2 - Fonte: SRM e OsserMare su ADSP MLOr

Significativo il traffico ferroviario generato dal porto di La Spezia con 7.405 treni in aumento rispetto al 2023 (+4%) ma in diminuzione rispetto al 2022(-5,9%). In calo notevole il traffico treni a Marina di Carrara. Nel 2024, 315 mila TEU sono stati trasportati via treno, raggiungendo un *modal split* - il rapporto tra container movimentati su treno su totale container movimentato dai porti - pari al 23,5%.

Trend 2022-2024 traffico passeggeri (numero passeggeri) su navi traghetto e crociere dell'ADSP Mar Ligure Orientale.

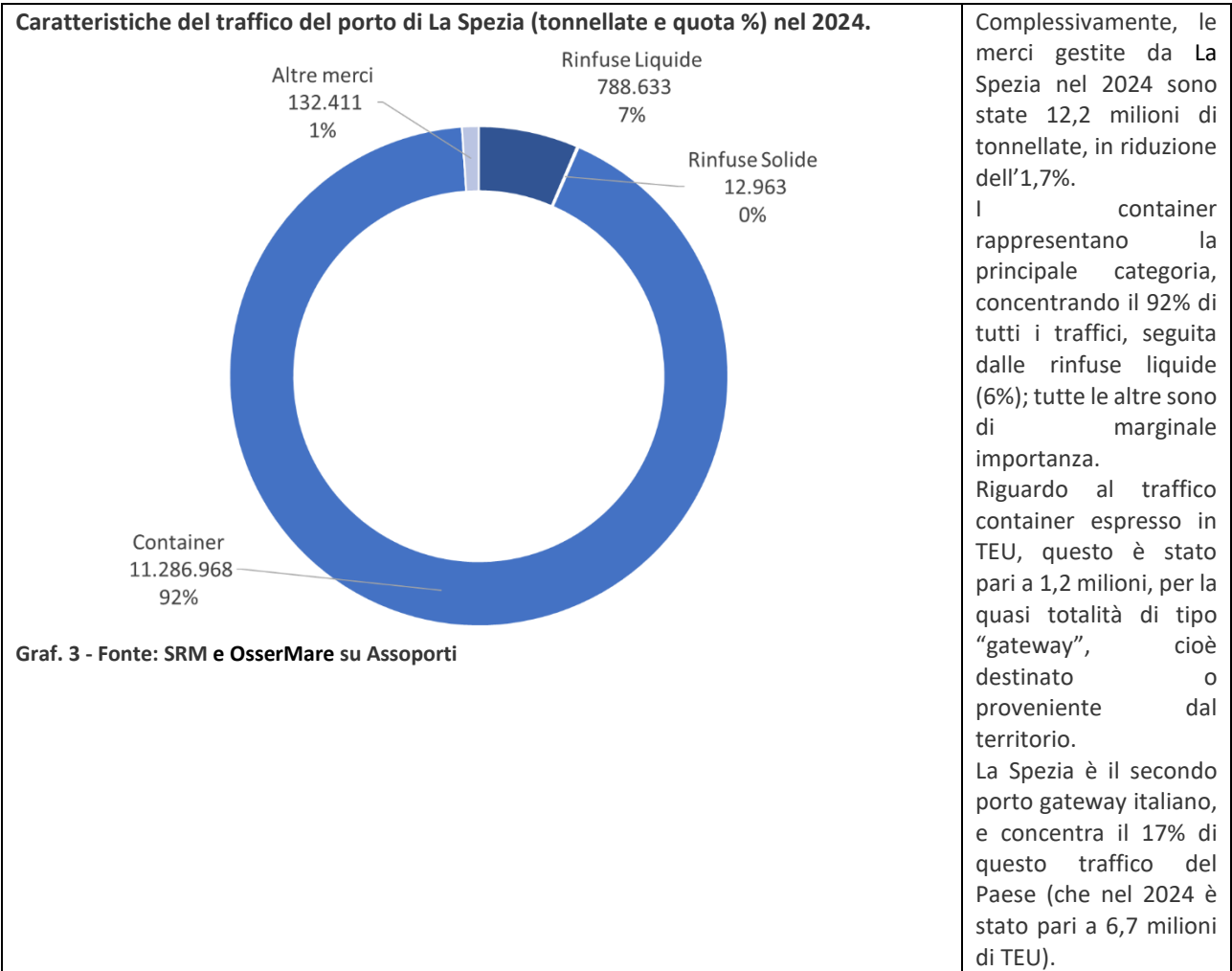


Graf. 1b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

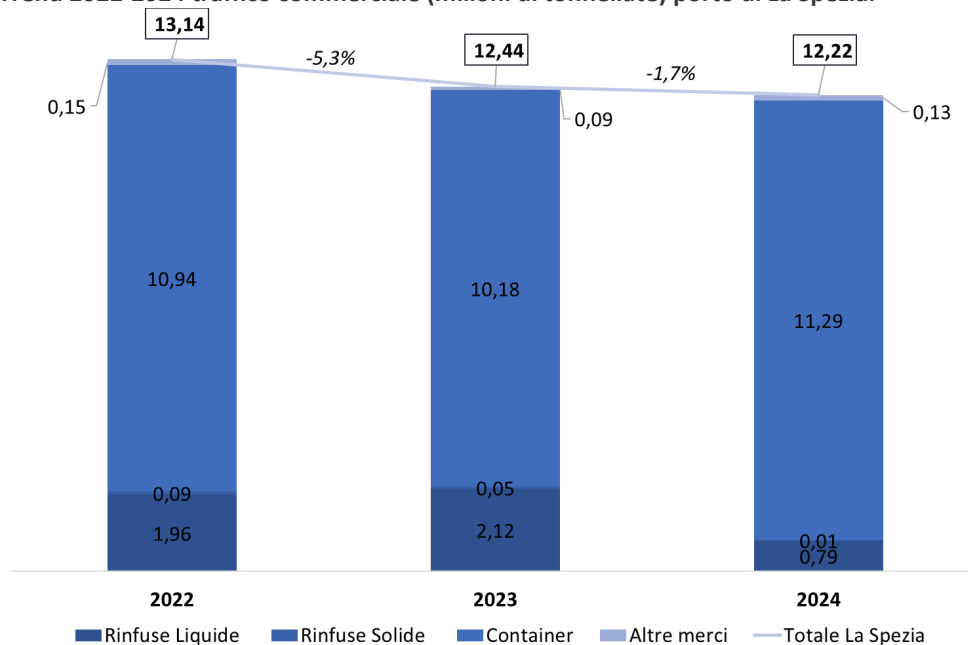
La movimentazione di passeggeri illustra una calo del 10,6% sul 2023 ma una crescita notevole del 64,2% sul 2022, mostrando di aver pienamente superato la crisi dovuta alla pandemia.

Caratteristiche e trend di traffico del porto di La Spezia

L’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale fa capo a La Spezia, importante porto commerciale, particolarmente focalizzato sulla movimentazione di container e anche porto passeggeri. Il Porto di La Spezia è inserito nella TEN-T network, la rete centrale di trasporto trans-europea, quale porto *core* del Corridoio prioritario Scandinavia-Mediterraneo. Il Porto è parte integrante di un vasto cluster che abbraccia nel suo insieme altri importanti settori dell’economica marittima, come la cantieristica, la nautica da diporto, il turismo, l’acquacoltura, e rappresenta una delle realtà economiche più significative presenti sul territorio ligure.



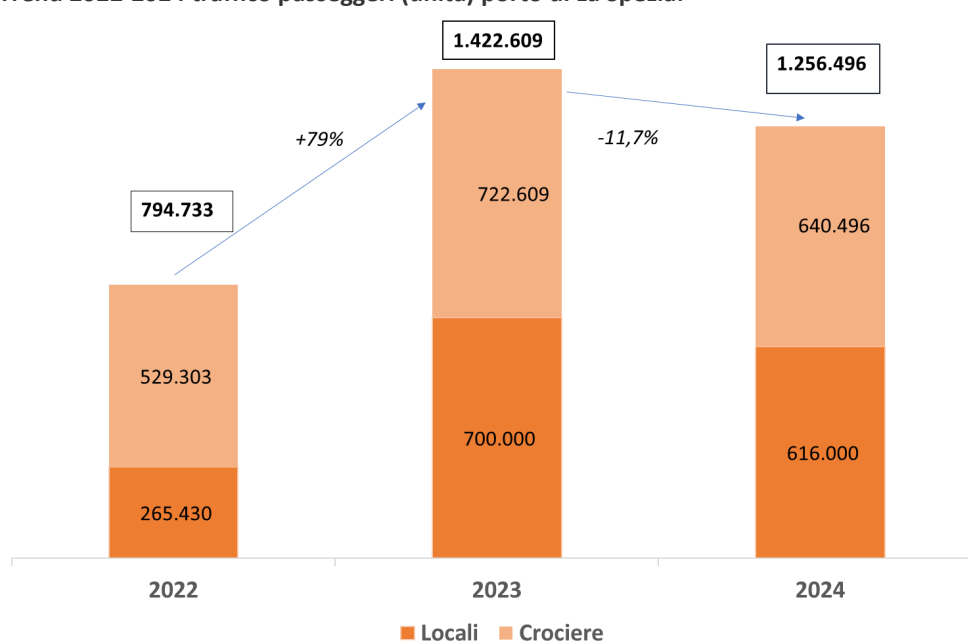
Trend 2022-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) porto di La Spezia.



Graf. 4a - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Nel 2024 la movimentazione complessiva di merci si è ridotta dell'1,7%. La variazione sul 2023 delle singole categorie di merci, in tonnellate, mostra un decremento del 62,9% delle rinfuse liquide (0,8 milioni), una riduzione del 73,3% delle rinfuse solide, e un incremento del 10,9% dei container, e del 43,6% delle altre merci.

Trend 2022-2024 traffico passeggeri (unità) porto di La Spezia.

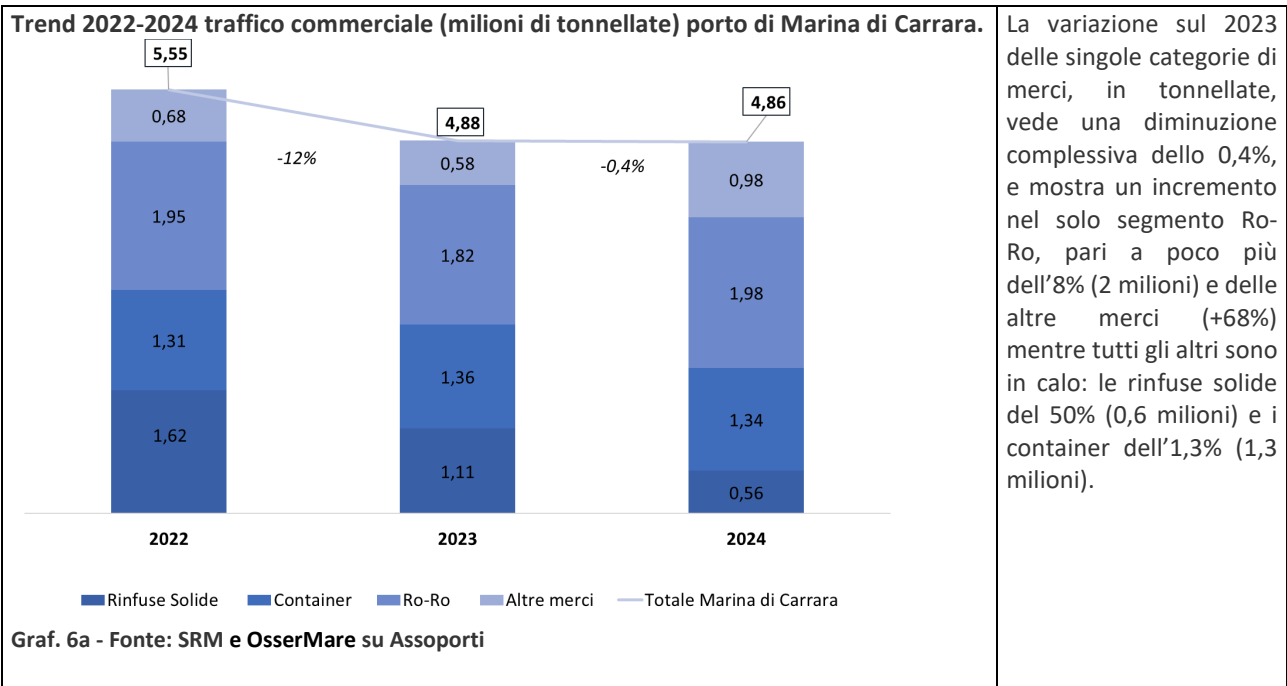
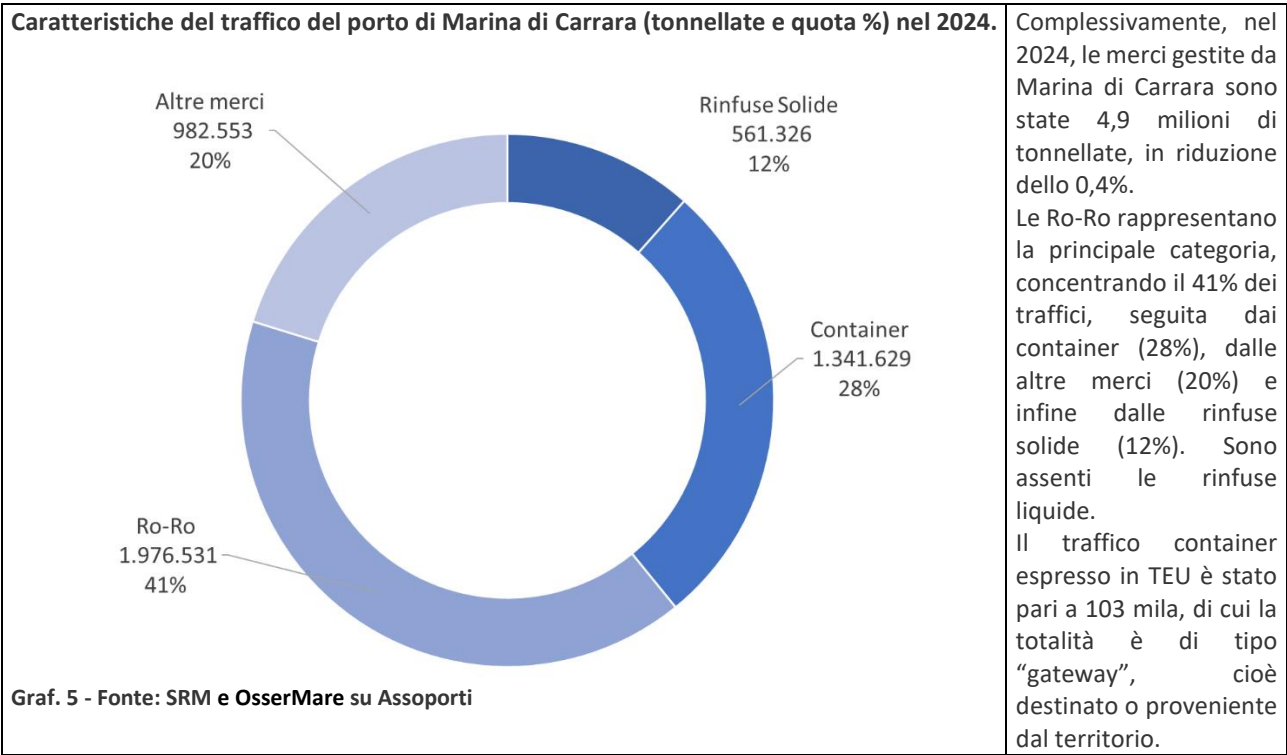


Graf. 4b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

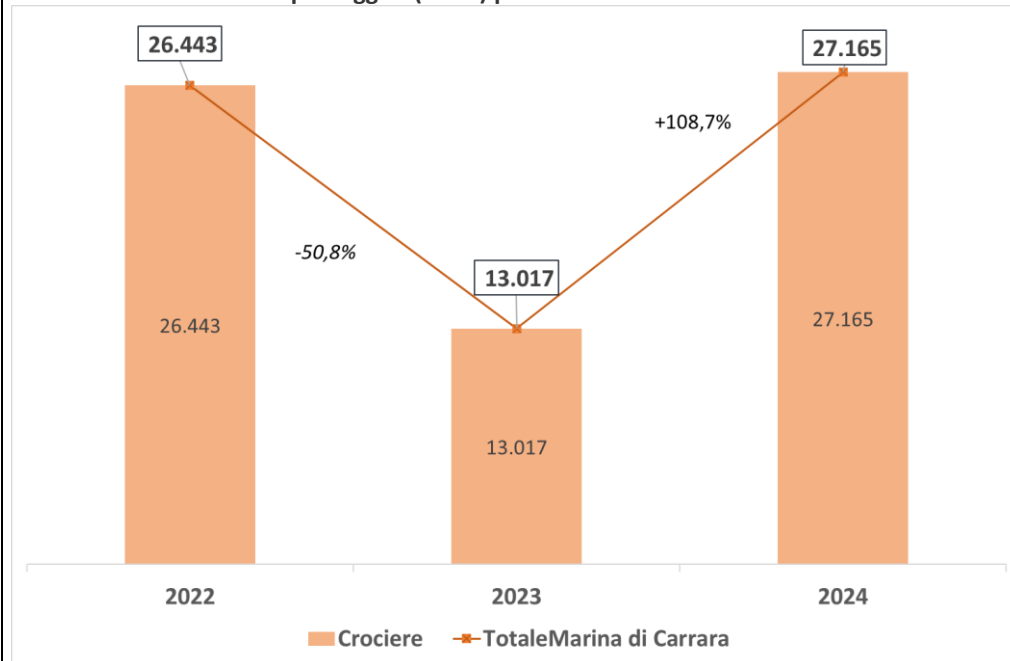
Il traffico passeggeri mostra, nel 2024, un calo dell'11,7% con oltre 1,2 milioni di passeggeri a fronte del balzo del +79% del 2023 sul 2022. Il traffico locale si è ridotto del 12% in linea con il decremento che ha colpito anche il segmento delle crociere.

Caratteristiche e trend di traffico del porto di Marina di Carrara

Situato nel Mar Ligure Orientale, il Porto di Marina di Carrara, con circa 5 milioni di tonnellate movimentate annualmente, ricopre oggi un ruolo molto importante per lo sbarco-imbarco di carichi speciali, impiantistica, contenitori, ro-ro, prodotti lapidei, rinfuse solide e merci varie: grazie alla sua favorevole posizione geografica, Marina di Carrara è sbocco naturale di molte produzioni provenienti e dirette non solo in Italia, ma anche nel resto del mondo, ed è anche sede di una industria navalmeccanica specializzata nella produzione di mega-yacht di lusso. Marina di Carrara ospita anche traffico croceristico.



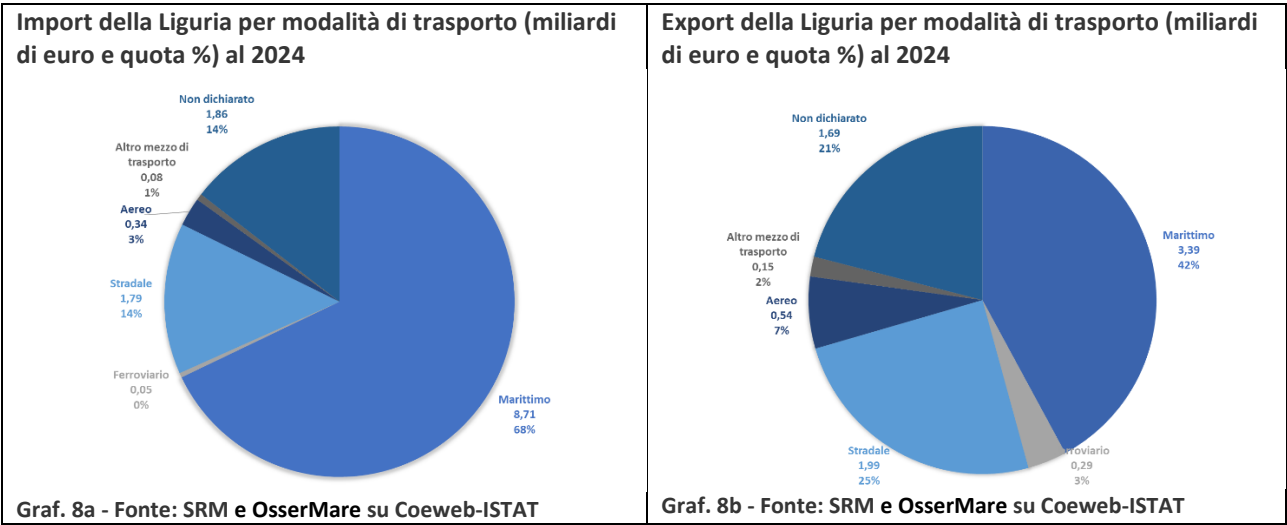
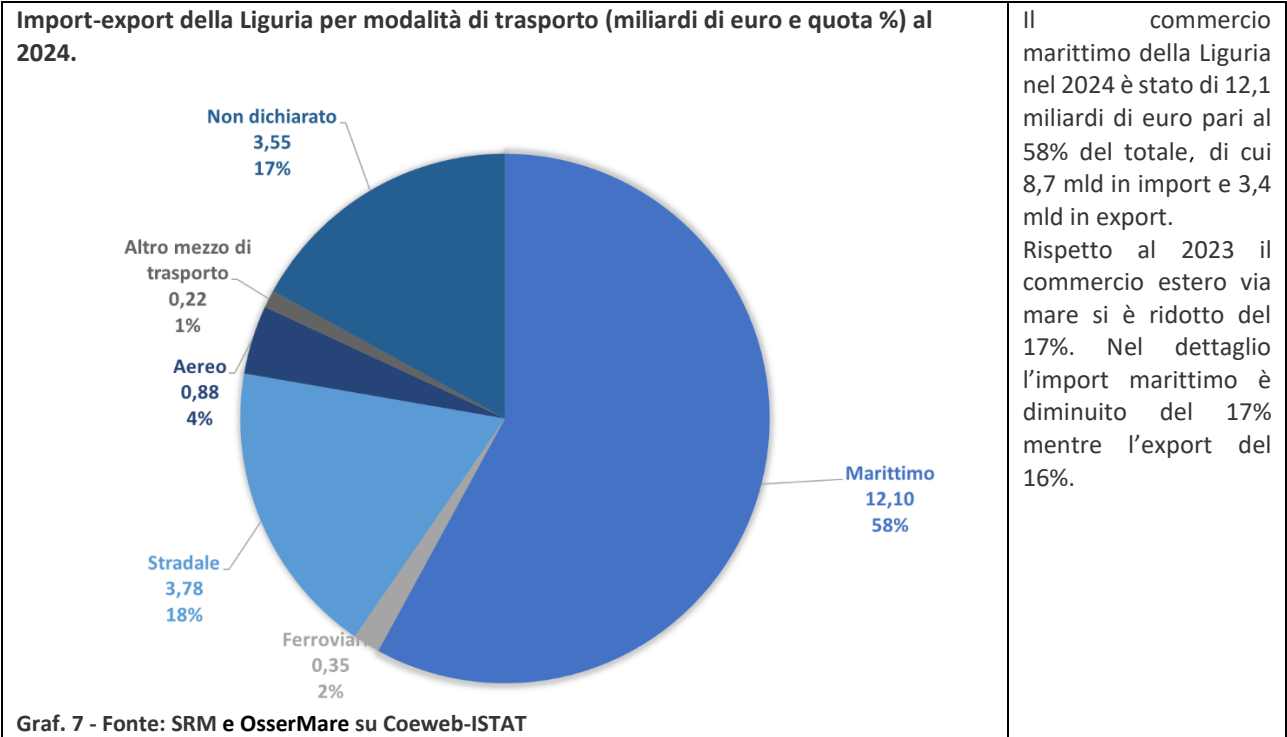
Trend 2022-2024 traffico passeggeri (unità) porto di Marina di Carrara.



Graf. 6b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Il traffico dei croceristi è partito dal 2022 con oltre 26 mila passeggeri. Dopo il calo sostenuto del 2023, nel 2024 ha subito una nuova forte crescita (+109%).

Import export via mare della Liguria



Principali aree fornitrici marittime della Liguria e merci in import al 2024

Partner Import	Nord Africa		Medio Oriente		Altri paesi africani		Asia orientale		Nord America	
	Totale (€)	Peso partner	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso
	1.752.655.491	20%	1.436.751.024	16%	1.386.399.480	16%	1.266.829.671	15%	862.810.467	10%
di cui:	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce
	Greggio, gas e raffinati	90%	Greggio, gas e raffinati	78%	Greggio e gas	80%	Metalli	37%	Greggio e gas	73%
	Metalli	4%	Metalli	19%	Metalli	14%	Prodotti chimici	18%	Prodotti chimici	9%
					Prodotti agricoltura, caccia e pesca	3%	Prodotti alimentari	15%	Prodotti agricoltura, caccia e pesca	6%

Tab. 1 - Fonte: SRM e OsserMare su Coeweb-ISTAT

Principali aree clienti marittime della Liguria e merci in export al 2024

Partner Export	Nord America		Paesi Europei non UE		Centro-Sud America		Medio Oriente		Oceania ed altri territori	
	Totale (€)	Peso partner	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso
	725.073.873	21%	516.377.695	15%	414.818.396	12%	412.221.263	12%	389.356.508	11%
	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce
di cui:	Mezzi di trasporto	35%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	58%	Mezzi di trasporto	35%	Macchinari	46%	Altre merci n.c.a.	74%
	Prodotti chimici	22%	Prodotti chimici	15%	Prodotti chimici	30%	Prodotti chimici	22%	Mezzi di trasporto	15%
	Macchinari	15%	Mezzi di trasporto	14%	Macchinari	14%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	14%	Macchinari	7%

Tab. 2 - Fonte: SRM e OsserMare su Coeweb-ISTAT

Trattandosi di una ADSP interregionale per l'analisi dell'import-export della Toscana si rinvia alla scheda dell'ADSP Mar Tirreno Settentrionale.

3. AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE

All'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale è stata attribuita la gestione coordinata dei porti di Livorno, Piombino e Portoferraio-Rio Marina-Cavo.



Caratteristiche e trend di traffico dei porti del Sistema

Il Mar Tirreno Settentrionale (MTS) con 39,2 milioni di tonnellate di merci gestite nel complesso, concentra l'8,2% del cargo movimentato dai porti italiani. Con 10,7 milioni di passeggeri è la terza Autorità di Sistema per transito di persone nel nostro Paese.

Scheda traffici ADSP Mar Tirreno Settentrionale al 2024

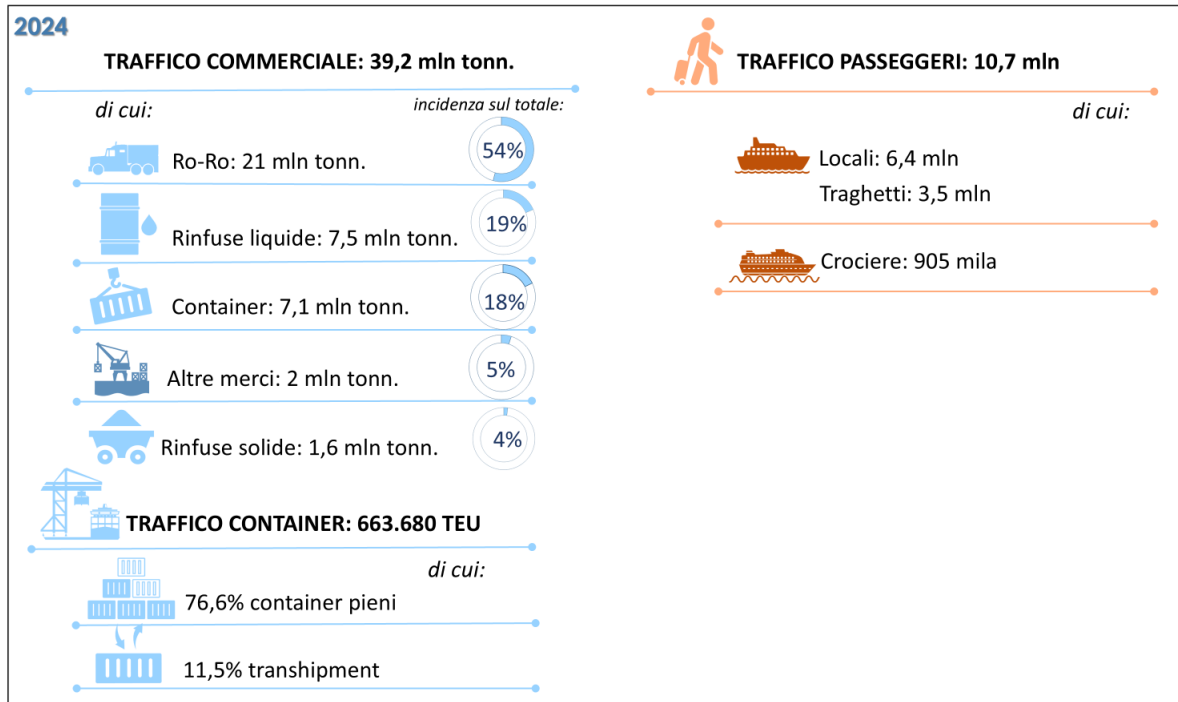
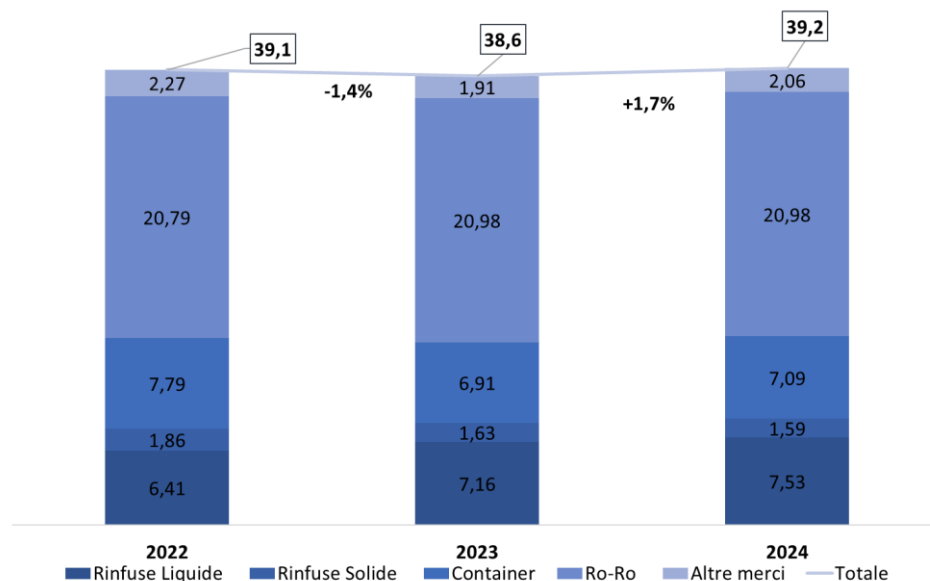


Fig. 1 - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

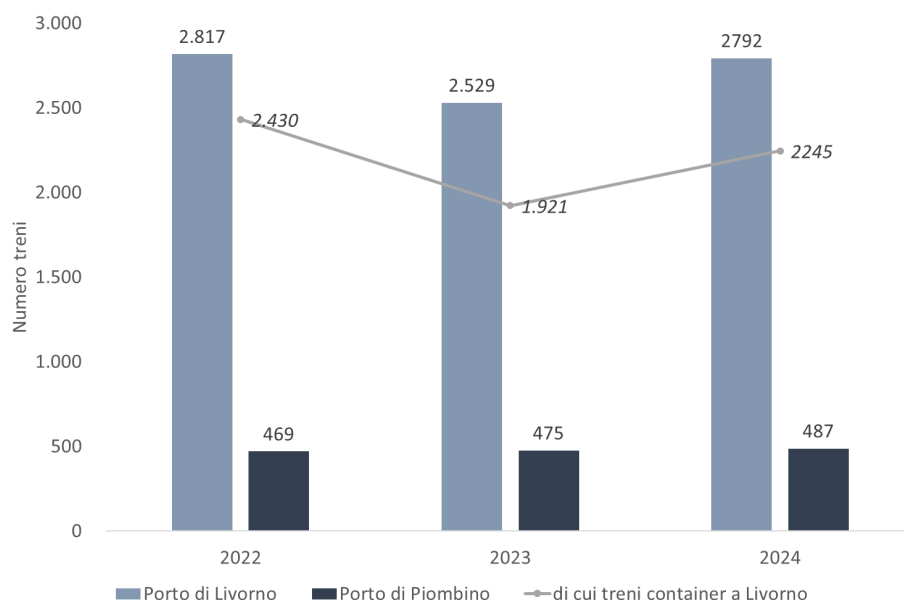
Trend 2022-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) per singola categoria di merce dell'ADSP Mar Tirreno Settentrionale.



Graf. 1a - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

In termini di merci movimentate l'ADSP MTS, rispetto al 2023, ha rilevato un aumento dell'1,7%, e rispetto al 2022, dello 0,3%. Il segmento **Ro-Ro** rappresenta quasi il 54% del traffico commerciale nel 2024.

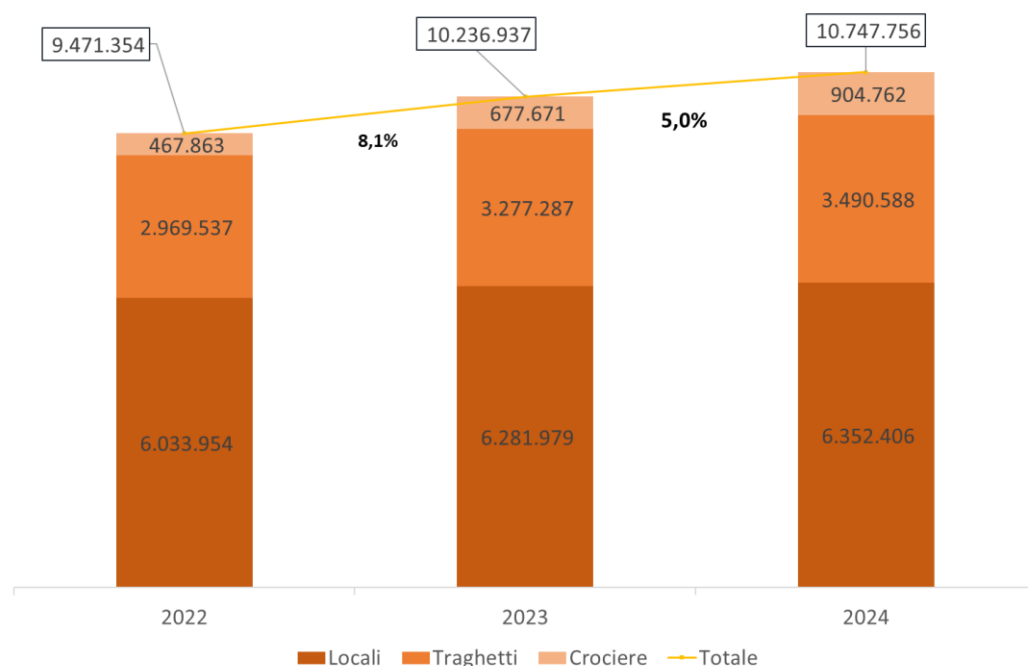
Trend 2022-2024 del traffico ferroviario generato dai porti di Livorno e Piombino.



Graf. 2 - Fonte: SRM e OsserMare su ADSP MTS

Il traffico ferroviario generato dai porti di Livorno e Piombino nel 2024 è arrivato a 3.279 treni, in crescita del 9,2% sul 2023. Nel 2024 la quota di treni container sul totale dei treni a Livorno è stata del 80,4%.

Trend 2022-2024 traffico passeggeri (numero) su navi traghetto e crociere dell'ADSP Mar Tirreno Settentrionale.

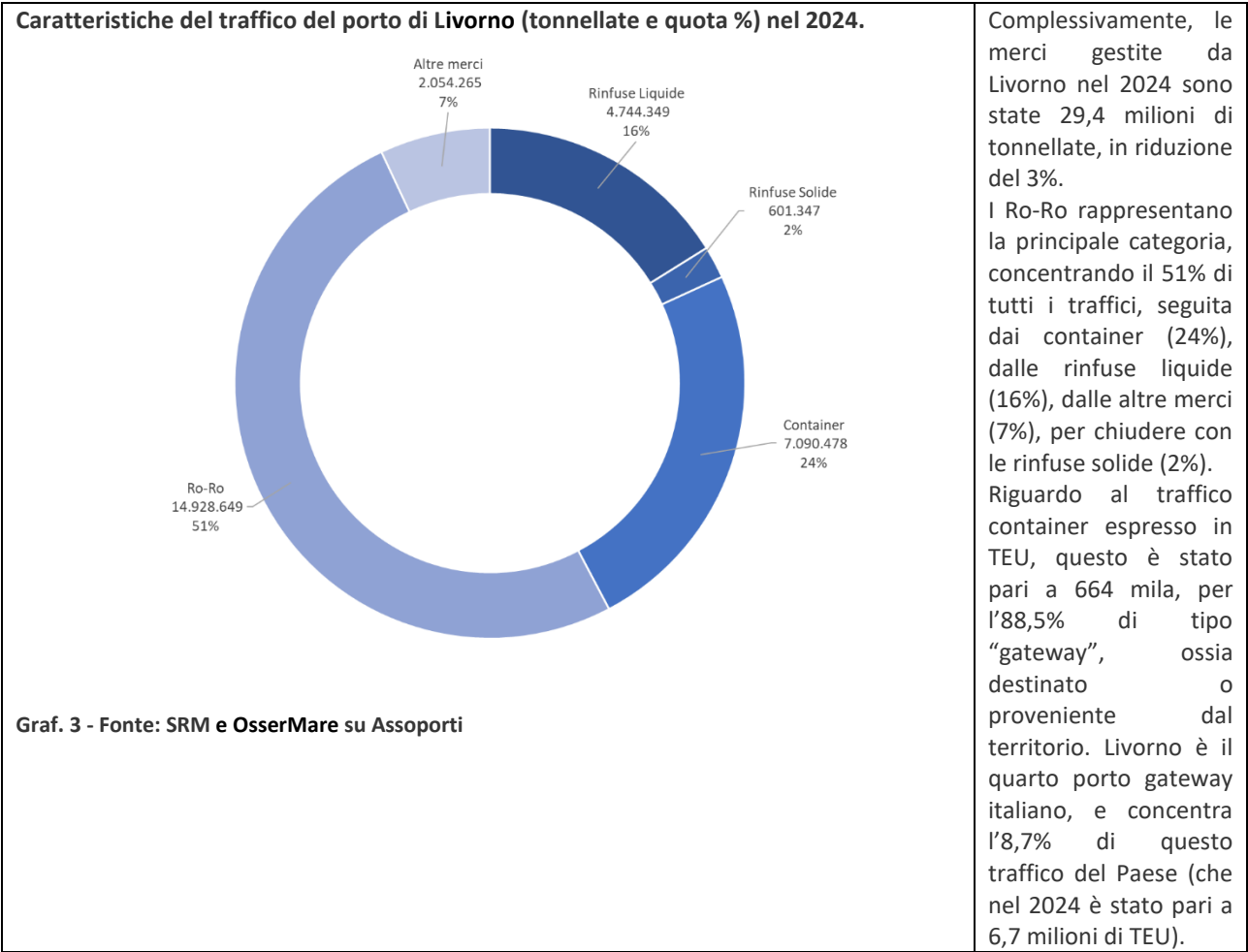


Graf. 1b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

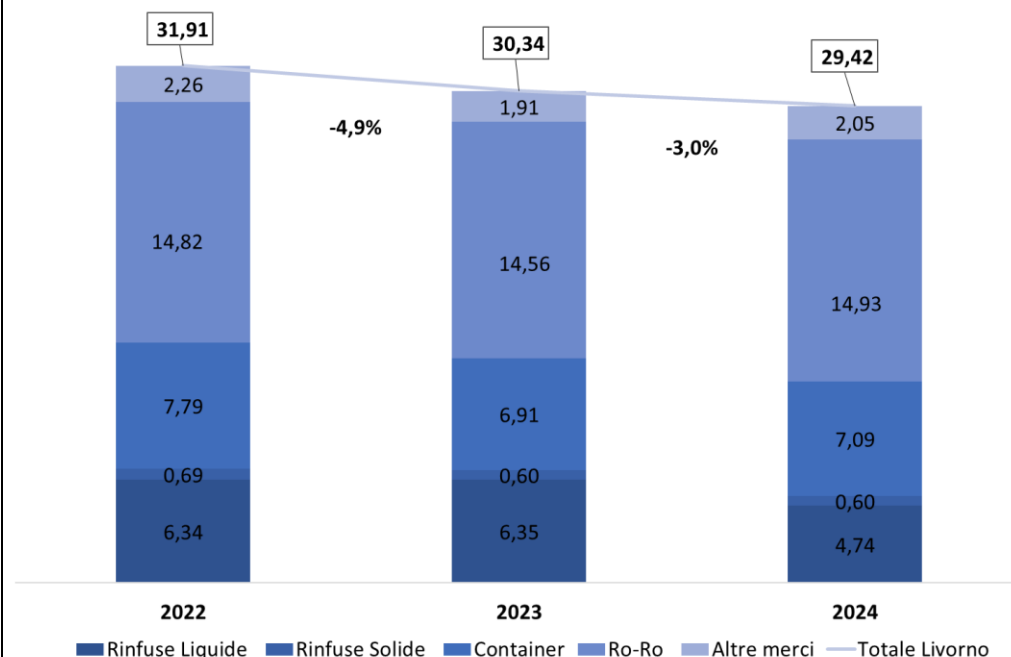
La ADSP MTS è terza in Italia per numero di passeggeri, con il 14,7% del traffico nazionale, con le crociere che registrano il più alto incremento percentuale (+33,5%). Sul dato totale pesa molto il traffico dei trasporti locali via nave, che ammonta al 59% del totale nel 2024. L'incremento dei passeggeri complessivi sul 2023 è stato del 5% e sul 2022 del 13%.

Caratteristiche e trend di traffico del porto di Livorno

Il porto di Livorno, classificato come *core* all'interno delle reti transeuropee di trasporto (TEN-T), è uno scalo polivalente, con infrastrutture e mezzi che consentono di accogliere qualsiasi tipo di nave e di movimentare qualsiasi categoria merceologica (rotabile RO-RO, container, rinfuse liquide e solide, auto nuove, crociere, ferries, prodotti forestali, macchinari, ecc.). Livorno è il quinto porto per passeggeri in Italia (con un peso del 5,7% nel 2024), il quinto per traffico merci (6,1%), e il quarto per traffico TEU (5,7%).



Trend 2022-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) porto di Livorno.

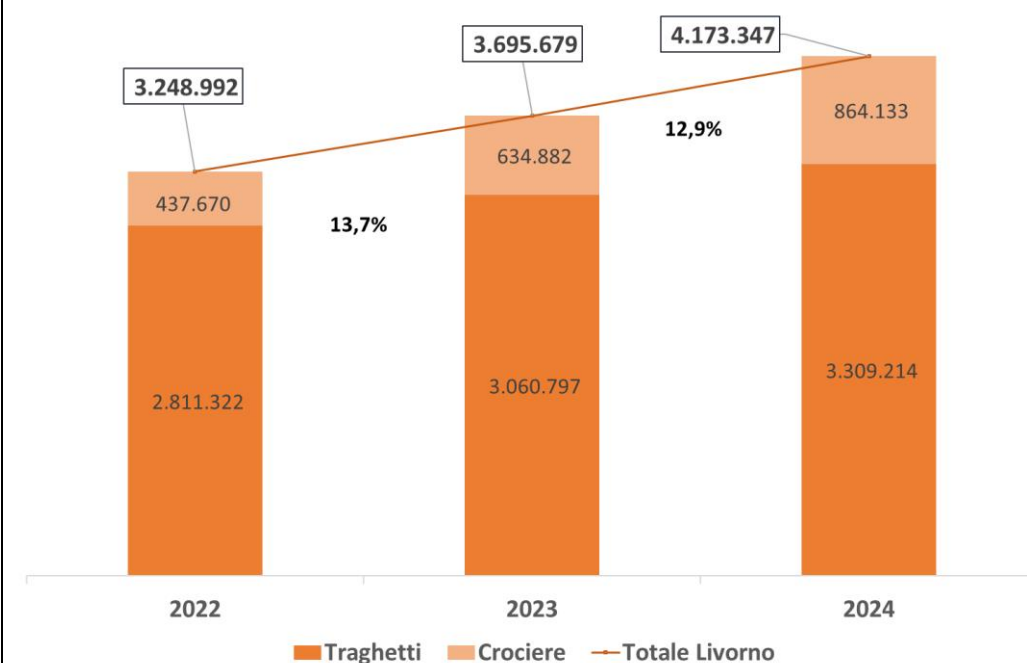


Graf. 4a - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Nel 2024 si è osservato un calo complessivo del 3% del traffico merci in tonnellate.

La variazione sul 2023 delle singole categorie di merci, in tonnellate, mostra un calo del 25,3% delle rinfuse liquide e un aumento delle restanti categorie: +0,5% le rinfuse solide, +2,6% i container, e +7,4% le altre merci. In salita anche il segmento Ro-Ro, che registra un +2,5%.

Trend 2022-2024 traffico passeggeri (unità) porto di Livorno.



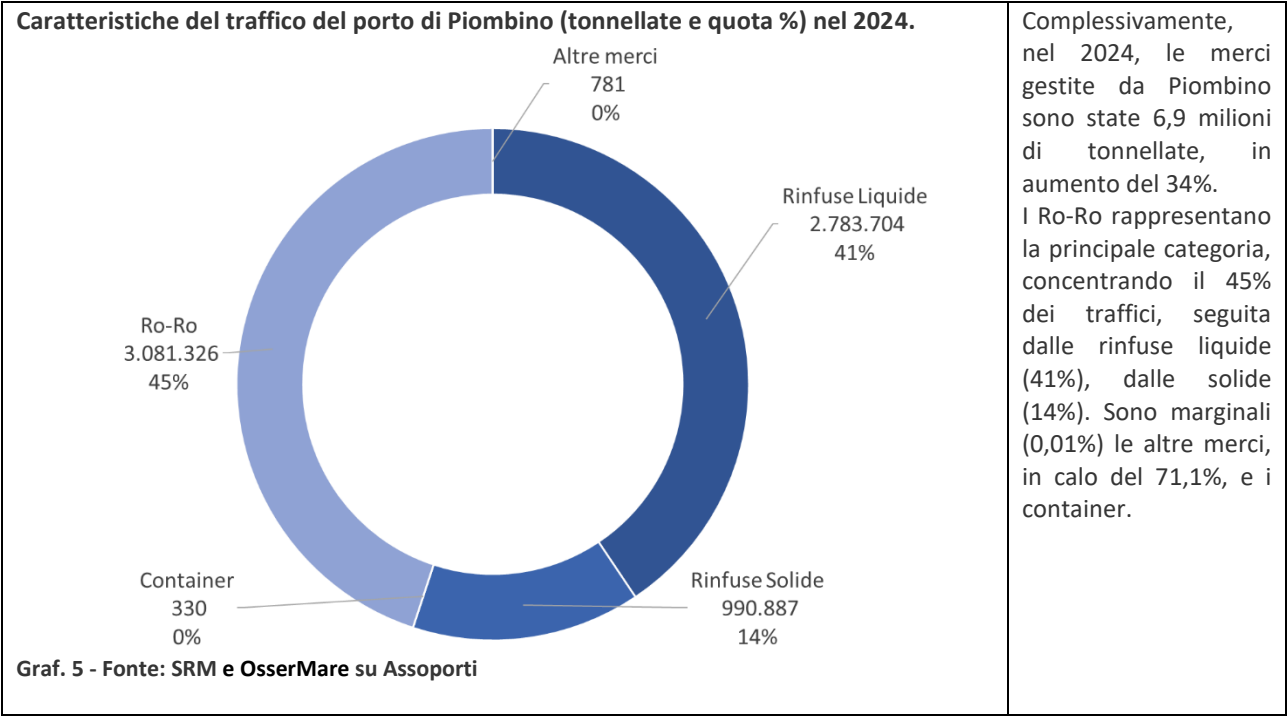
Graf. 4b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Il traffico passeggeri mostra nel 2024 una crescita complessiva del 12,9% sul 2023 e del 26,6% sul 2022.

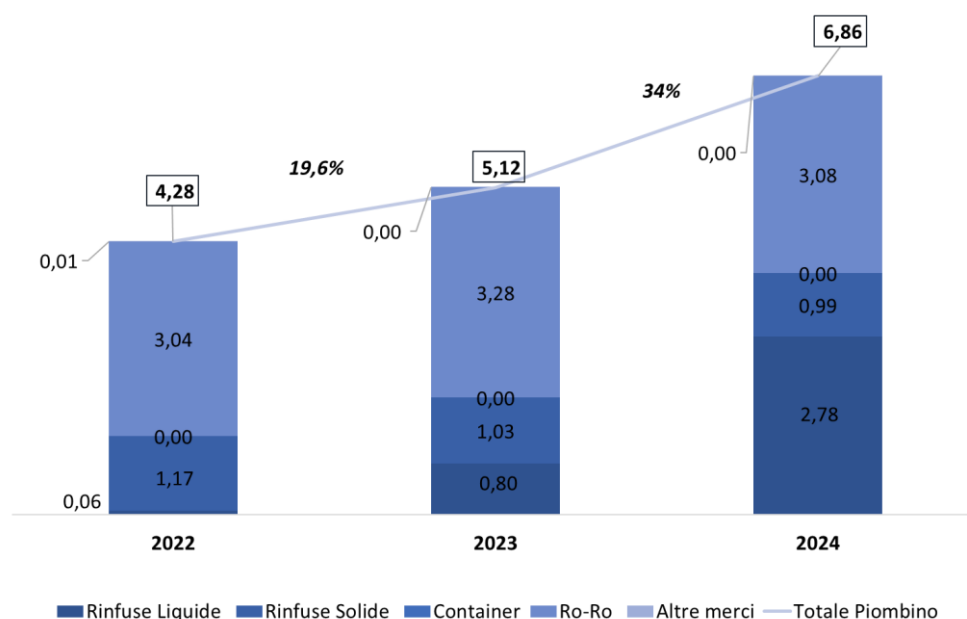
Il segmento crociere è aumentato del 36% nel 2024, ed è in crescita anche il segmento dei traghetti (che pesa per il 79,3% del totale del traffico passeggeri del porto), con un +8,1%.

Caratteristiche e trend di traffico del porto di Piombino

Il porto di Piombino è un porto polifunzionale, dedicato al traffico di merci alla rinfusa, destinate ai mercati interni e internazionali, ed al traffico passeggeri/commerciale con l’Isola d’Elba e la Sardegna, e, stagionalmente, con la Corsica. L’assetto funzionale attuale dello scalo è in gran parte condizionato dalla presenza delle grandi industrie siderurgiche che sono sorte nelle zone limitrofe al porto: ancora oggi Piombino è sede di un importante polo industriale, il cui sviluppo nel tempo ha favorito anche la crescita delle attività portuali. In questo quadro, il porto di Piombino si è sviluppato secondo le proprie vocazioni, industriale e turistico-traghetistica, acquisendo una propria peculiare specializzazione: nel settore delle merci, il porto opera prevalentemente nel settore delle rinfuse liquide e delle merci Ro-Ro, mentre per i passeggeri l’attività è strettamente legata ai collegamenti con le isole Elba, Sardegna e Corsica. Piombino pesa sull’Italia il 4,6% per passeggeri e l’1,4% per le merci.



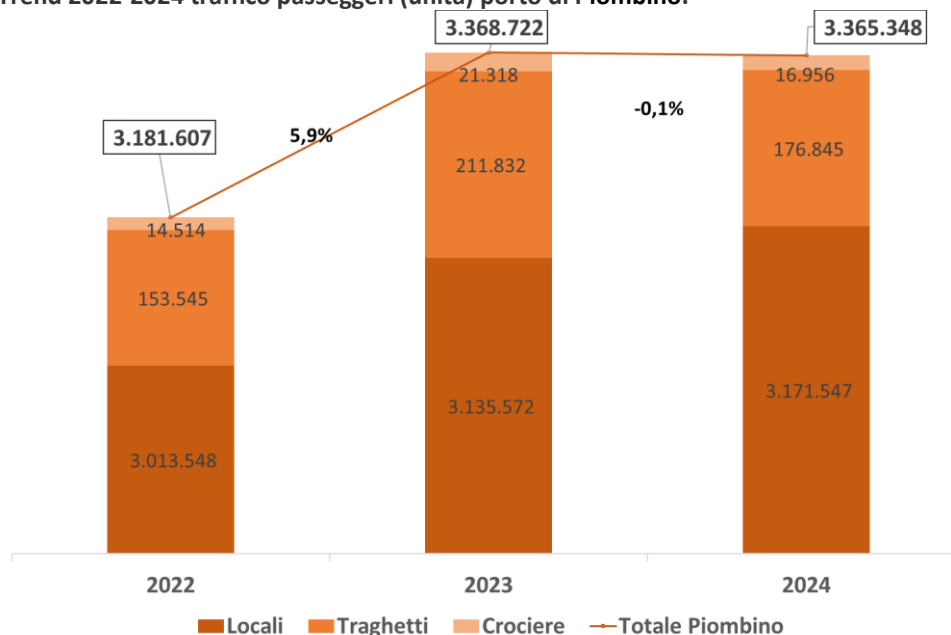
Trend 2022-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) porto di Piombino.



Graf. 6a - Fonte: SRM e OsseMare su Assoporti

La variazione sul 2023 delle singole categorie di merci, in tonnellate, vede un aumento complessivo del 34%. Forte incremento per le rinfuse liquide (+247%). In calo le restanti categorie di merci: Ro-Ro -6,1%, rinfuse solide -3,9%, container -22%, e le altre merci -71%.

Trend 2022-2024 traffico passeggeri (unità) porto di Piombino.



Graf. 6b - Fonte: SRM e OsseMare su Assoporti

Il traffico passeggeri è in lieve calo (-0,1%) sul 2023 e in crescita del 5,8% sul 2022. Piombino assorbe il 7,9% del traffico nazionale del segmento locali del 2024, che rappresenta il 94,2% del traffico del porto, seguito dai traghetti (5,3%). Limitato il lato crociere (0,5%).

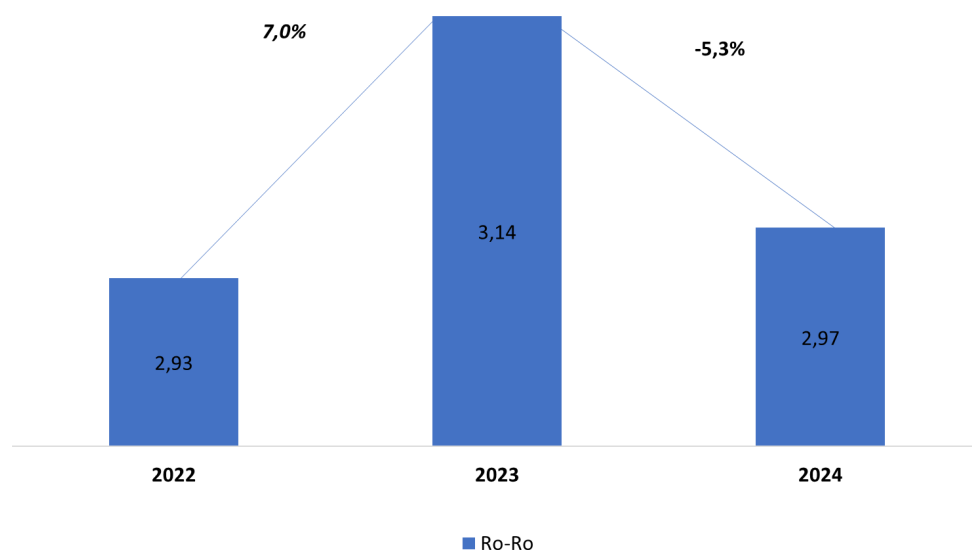
Caratteristiche e trend di traffico dei porti elbani

I porti dell'isola d'Elba – Portoferraio, Rio Marina e Cavo - sono utilizzati principalmente per traffico passeggeri.

Portoferraio è il principale, movimentata traghetti di linea con Piombino, traffico crociere e traffico da diporto. Il porto di Rio Marina assolve alla funzione di terminal per le navi traghetto in collegamento con il porto di Piombino e il pontile di Cavo è un porto turistico che accoglie anche aliscafi e traghetti che lo collegano a Piombino.

Il traffico commerciale è esclusivamente Ro-Ro.

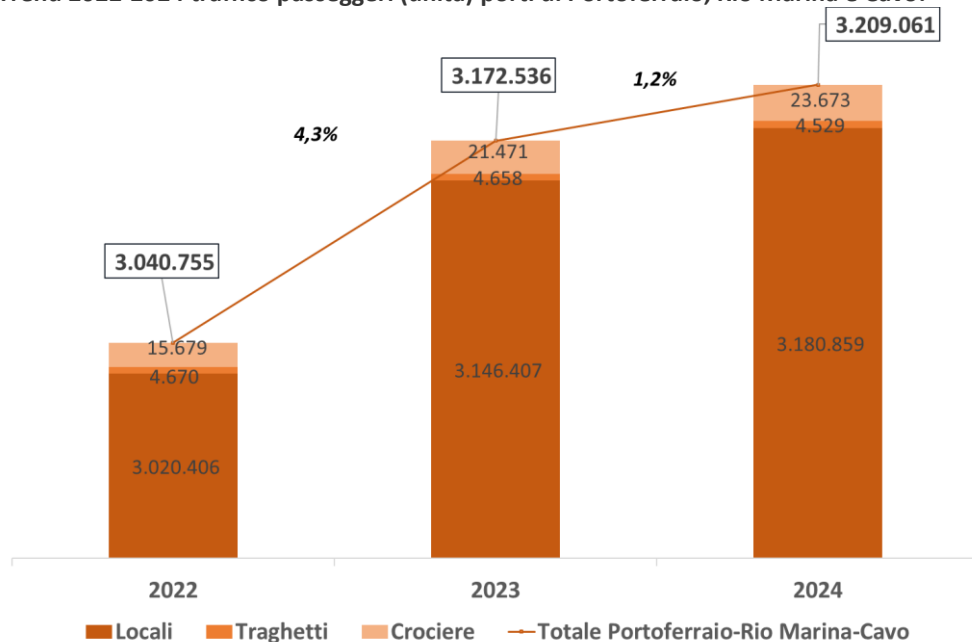
Trend 2022-2024 traffico Ro-Ro (milioni di tonnellate) porti di Portoferraio, Rio Marina e Cavo.



Graf. 7a - Fonte: SRM e OsseMare su Assoporti

Completivamente nel 2024, le merci gestite dai porti elbani sono state 2,97 milioni di tonnellate, esclusivamente Ro-Ro, in calo del 5,3% sul 2023 e in crescita dell'1,7% sul 2022.

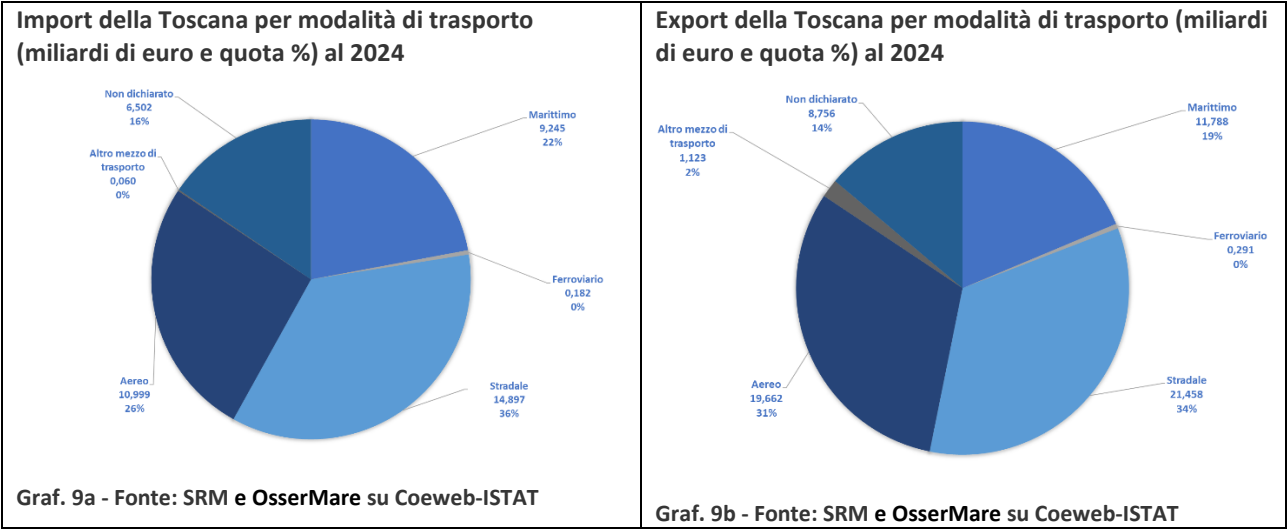
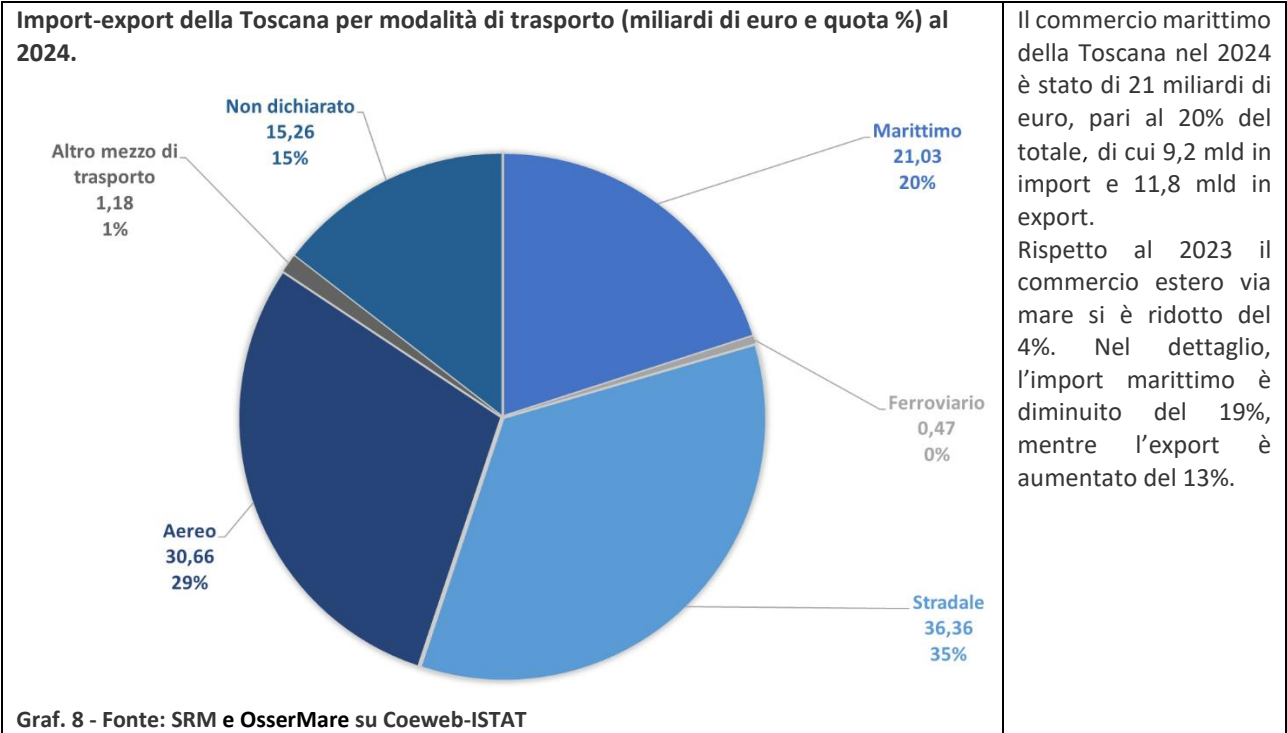
Trend 2022-2024 traffico passeggeri (unità) porti di Portoferraio, Rio Marina e Cavo.



Graf. 7b - Fonte: SRM e OsseMare su Assoporti

Il traffico passeggeri è stato di 3,2 milioni nel 2024, in aumento dell'1,2% sul 2023 e del 5,5% sul 2022. Si tratta per la quasi totalità di traffico locale. In forte crescita il segmento crociere con oltre 23,6 mila passeggeri, pari a +10,3% sul 2023.

Import export via mare della Toscana



Principali aree fornitrici marittime della Toscana e merci in import al 2024

Partner Import	Asia orientale		America settentrionale		Ue 27 post Brexit		America centro meridionale		Africa settentrionale	
	Totale (€)	Peso partner	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso
	2.394.236.717	26%	1.857.922.295	20%	1.206.188.852	13%	1.005.317.077	11%	865.282.693	9%
di cui:	Principali merci	Peso merce	Principali merci (Ateco)	Peso merce	Principali merci (Ateco)	Peso merce	Principali merci (Ateco)	Peso merce	Principali merci (Ateco)	Peso merce
	Macchine ed apparecchi meccanici	26%	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	45%	Mezzi di trasporto	43%	Legno e prodotti in legno	65%	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	27%
	Prodotti dell'industria tessile	25%	Materie prime secondarie; rifiuti urbani e altri rifiuti	27%	Metalli; manufatti in metallo	21%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	7%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	24%
	Prodotti chimici e fibre sintetiche	16%	Prodotti chimici e fibre sintetiche	7%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	15%	Prodotti dell'industria tessile	6%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	23%

Tab. 1 - Fonte: SRM e OsserMare su Coeweb-ISTAT

Principali aree clienti marittime della Toscana e merci in export al 2024

Partner Export	America settentrionale		Asia orientale		Paesi europei non Ue		Medio Oriente		America centro-meridionale	
	Totale (C)	Peso partner	Totale (C)	Peso	Totale (C)	Peso	Totale (C)	Peso	Totale (C)	Peso
	4.294.773.331	36%	2.123.149.865	18%	1.378.197.269	12%	1.242.592.953	11%	810.213.779	7%
di cui:	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce
	Macchine ed apparecchi meccanici	39,17%	Macchine ed apparecchi meccanici	56,20%	Prodotti chimici e fibre sintetiche	53,53%	Macchine ed apparecchi meccanici	63,47%	Macchine ed apparecchi meccanici	55,24%
	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	28,99%	Prodotti chimici e fibre sintetiche	11,29%	Macchine ed apparecchi meccanici	10,15%	Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	9,96%	Prodotti chimici e fibre sintetiche	16,87%
	Prodotti chimici e fibre sintetiche	11,80%	Prodotti dell'industria tessile	8,84%	Mezzi di trasporto	9,50%	Prodotti chimici e fibre sintetiche	8,87%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	8,48%

Tab. 2 - Fonte: SRM e OsserMare su Coeweb-ISTAT

4. AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRO SETTENTRIONALE

All'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale è stata attribuita la gestione coordinata dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta.



Caratteristiche e trend di traffico dei porti del Sistema

Il Mar Tirreno Centro Settentrionale con 13,1 milioni di tonnellate di merci gestite nel complesso, concentra il 2,7% del cargo movimentato dai porti italiani. Civitavecchia è il primo porto crocieristico del Paese.

Scheda traffici ADSP Mar Tirreno Centro Settentrionale al 2024

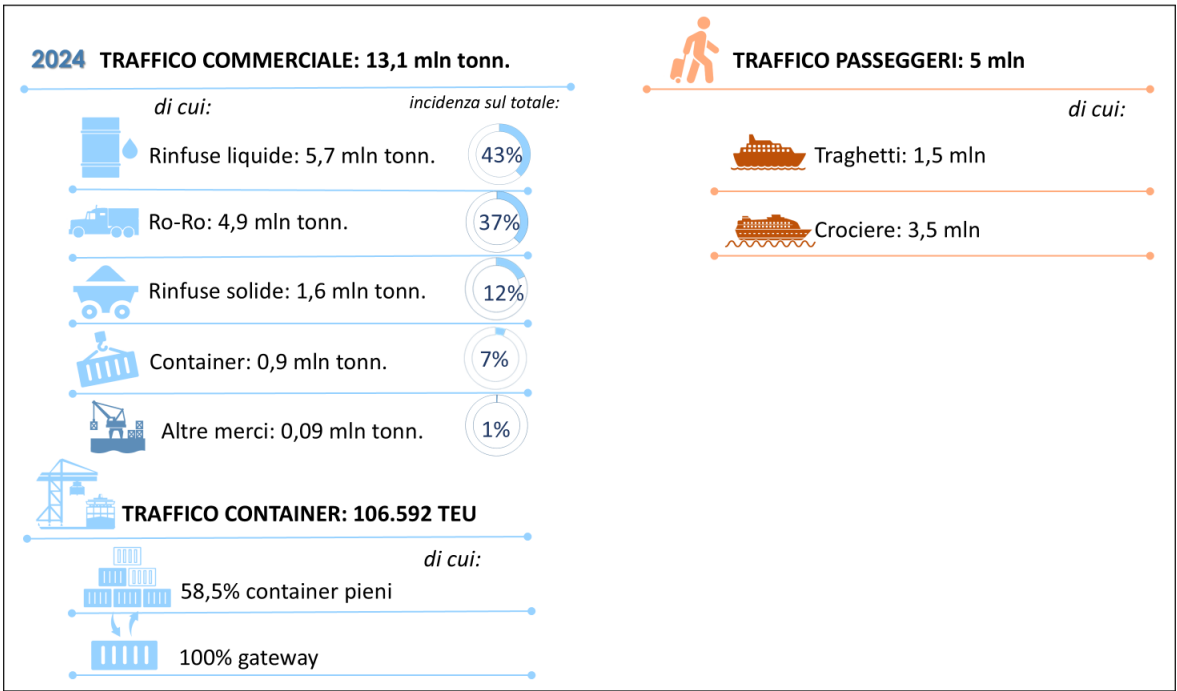
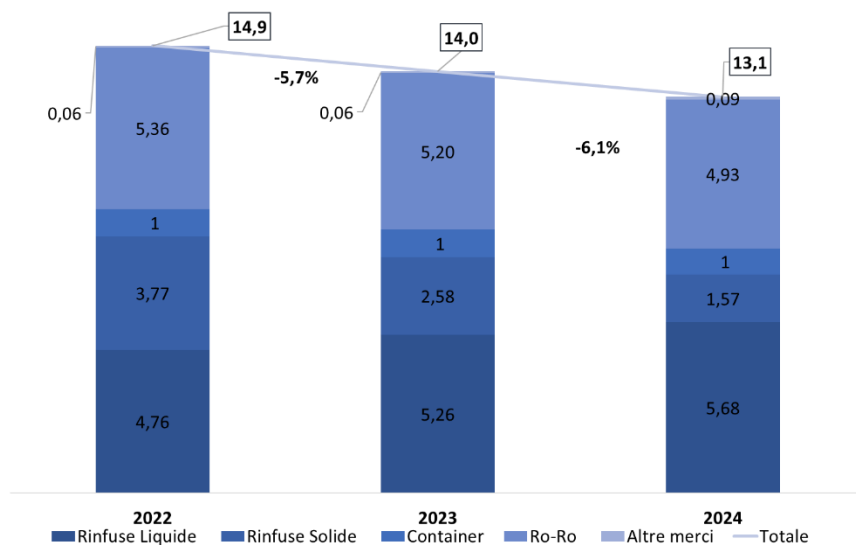


Fig. 1 - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

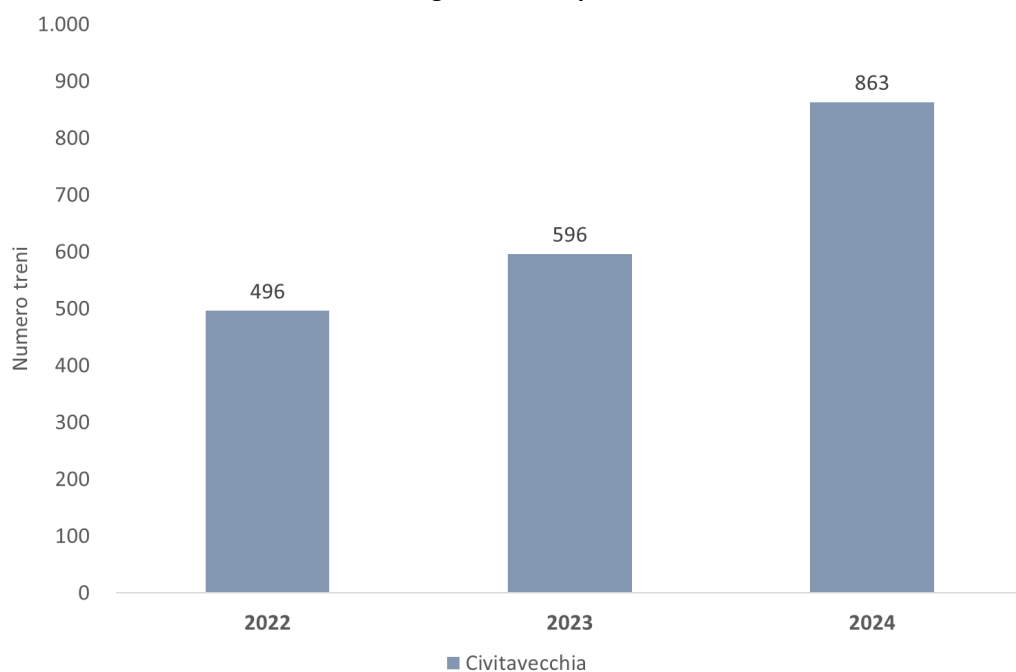
Trend 2022-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) per singola categoria di merce dell'ADSP Mar Tirreno Centro Settentrionale.



Graf. 1a - Fonte: SRM e OsseMare su Assoporti

In termini di merci movimentate, l'ADSP MTCS ha rilevato nel 2024 un calo del 6,1% sul 2023 e dell'11,8% sul 2022. Il segmento Ro-Ro e le rinfuse liquide rappresentano le principali merci gestite nel 2024: insieme concentrano l'80,7% del totale.

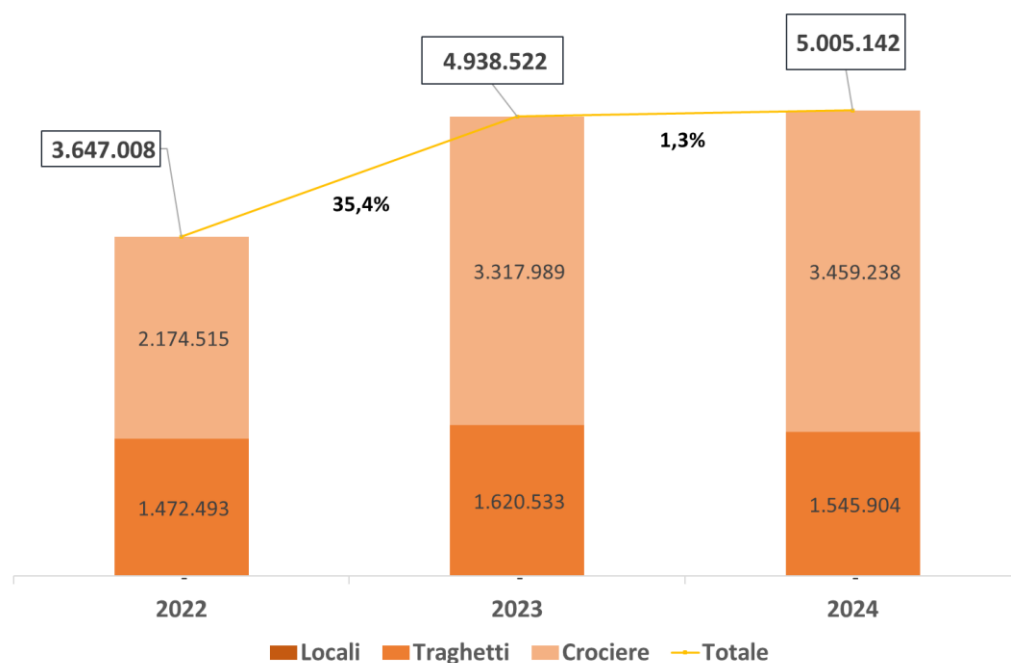
Trend 2022-2024 del traffico ferroviario generato dal porto di Civitavecchia.



Graf. 2 - Fonte: SRM e OsseMare su Fermerci

In crescita il numero di treni generato dal porto di Civitavecchia, con un aumento del 74% sul 2022.

Trend 2022-2024 traffico passeggeri (numero) su navi traghetto e crociere dell'ADSP Mar Tirreno Centro Settentrionale.

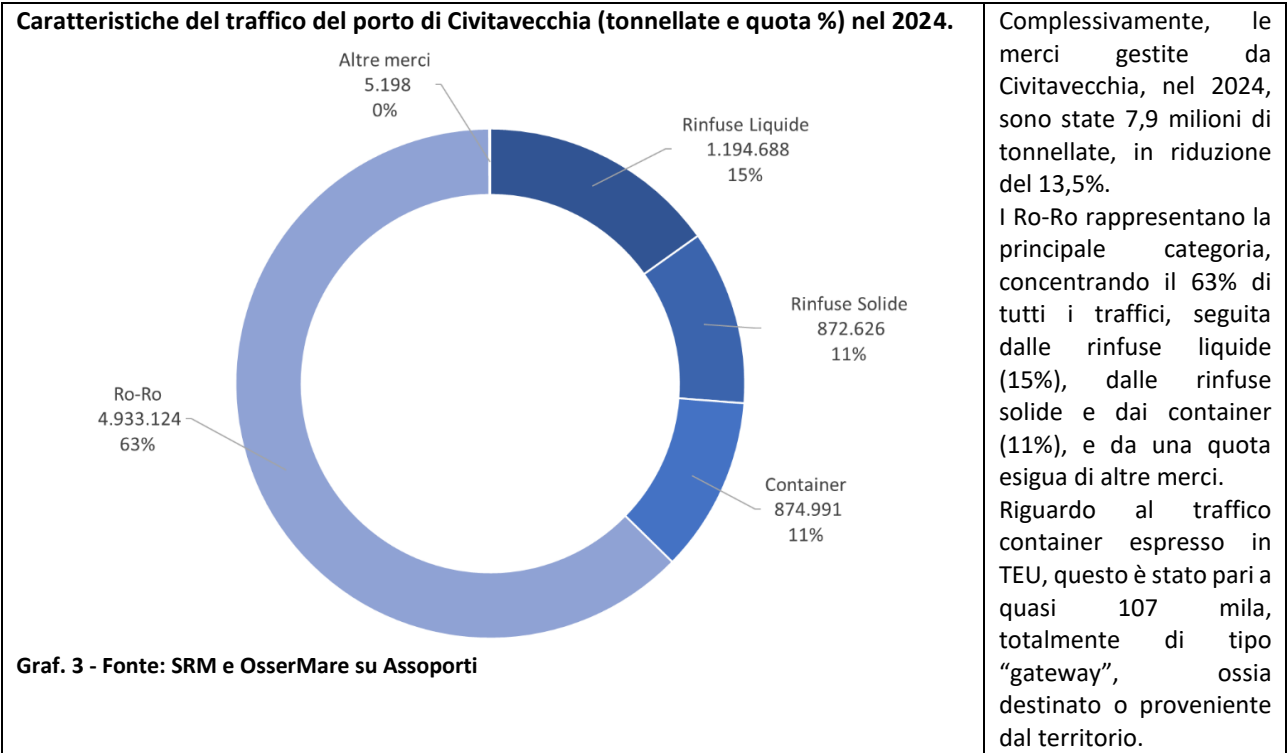


Graf. 1b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

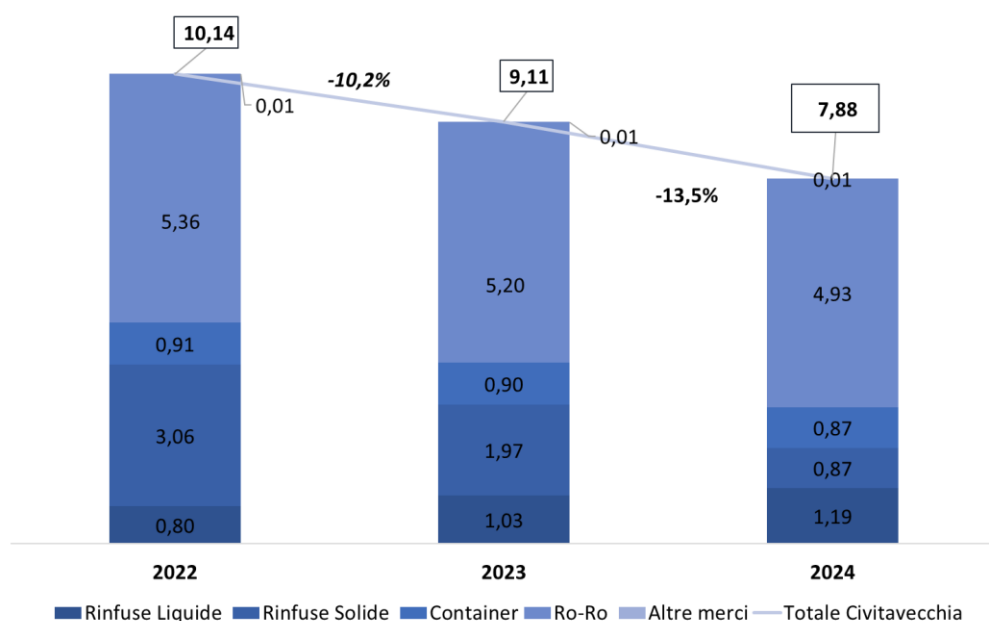
La ADSP MTCS è sesta in Italia per numero di passeggeri, con il 6,8% del traffico nazionale, e registra un continuo aumento delle presenze (+1,3% sul 2023 e +36,8% sul 2022). Il segmento a crescita più alta è quello delle crociere (+4,3% sul 2023), che conferma con oltre 3,4 milioni di passeggeri Civitavecchia come porto leader italiano nel settore.

Caratteristiche e trend di traffico del porto di Civitavecchia

Il porto di Civitavecchia è il secondo porto crocieristico d'Europa e il primo in Italia (25% del totale nazionale nel 2024); dispone di collegamenti marittimi giornalieri o settimanali (Autostrade del Mare) per il trasporto di passeggeri e camion per Spagna, Sardegna, Sicilia e Tunisia. La principale categoria di merci gestita dal porto è il Ro-Ro. Il porto è diviso in due macro-aree: a sud, nel porto storico, quella dedicata al turismo e al diportismo, mentre a nord risiede l'area per i traffici commerciali, la pesca e il cabotaggio. Civitavecchia è riconosciuta come porto core nel sistema delle Reti TEN-T.



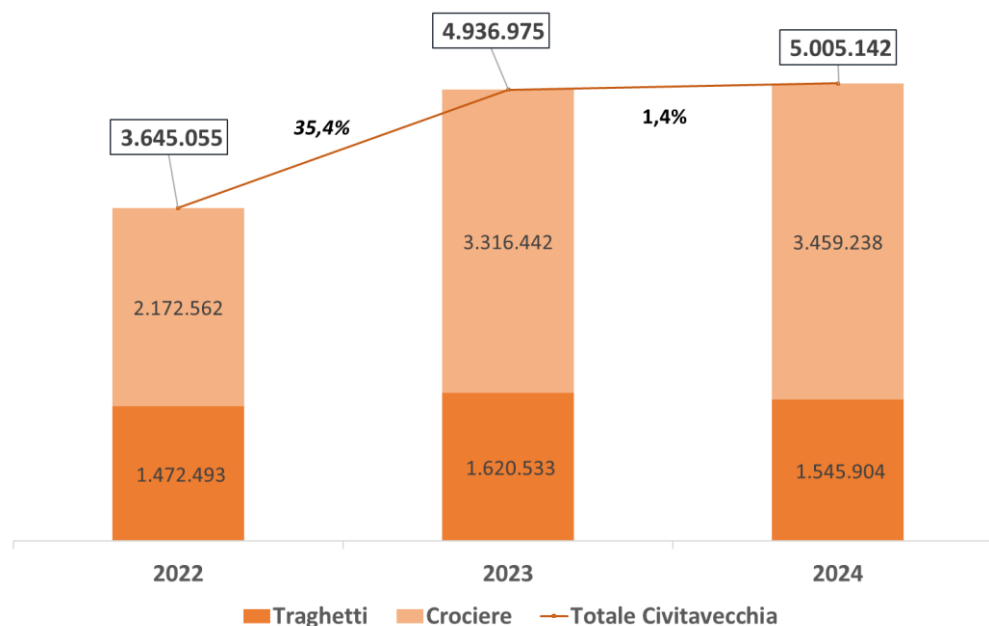
Trend 2022-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) porto di Civitavecchia.



Graf. 4a - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Nel 2024 si è osservato un calo complessivo del 13,5% del traffico merci in tonnellate. La variazione sul 2023 delle singole categorie di merci, in tonnellate, mostra un incremento delle sole rinfuse liquide (+16%); in calo le restanti categorie: -56% rinfuse solide, -3% dei container, -5% Ro-Ro. In forte calo il segmento delle altre merci, che diminuisce del 57,1%.

Trend 2022-2024 traffico passeggeri (unità) porto di Civitavecchia.



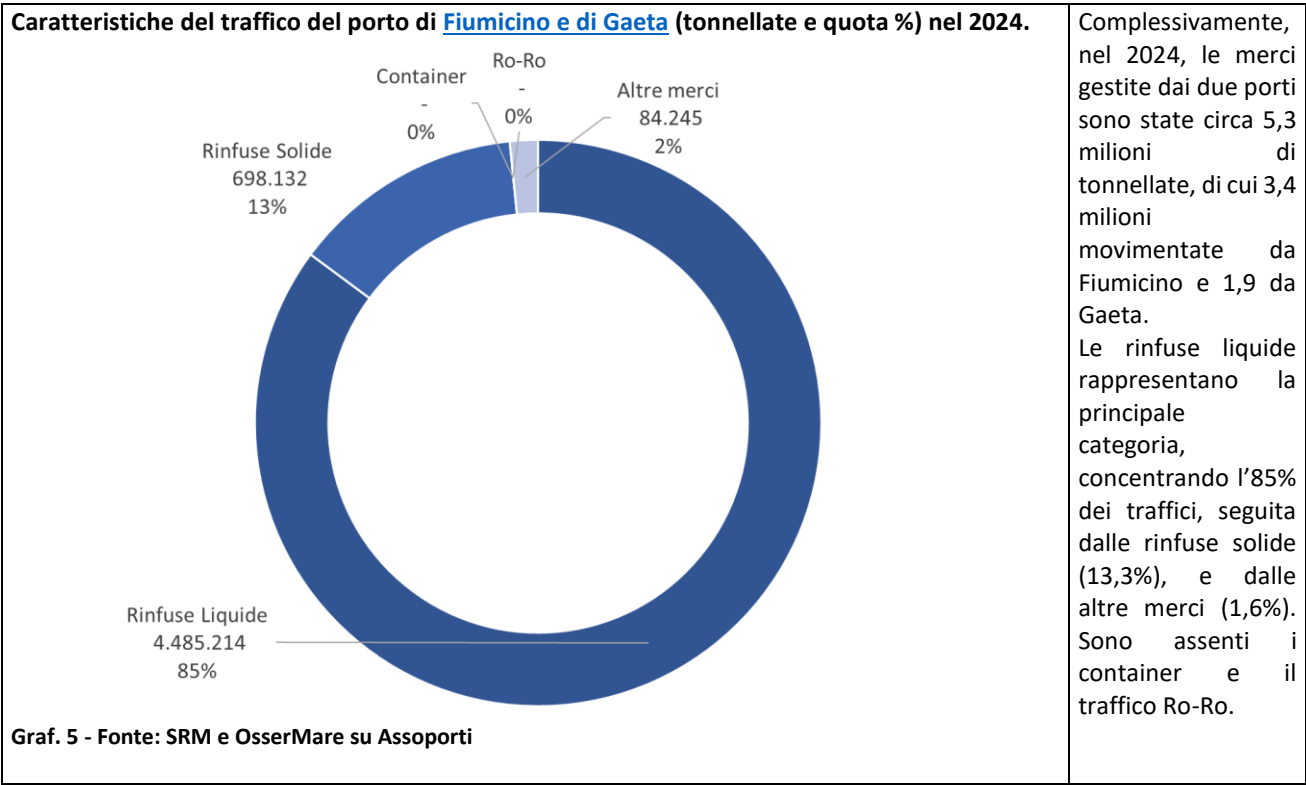
Graf. 4b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Il traffico passeggeri mostra, nel 2024, una crescita complessiva dell'1,4%. Il segmento crociere è aumentato del 4,3% nel 2024; in calo invece il segmento dei traghetti (che pesa per il 31% del totale del traffico passeggeri del porto), con un -4,6%.

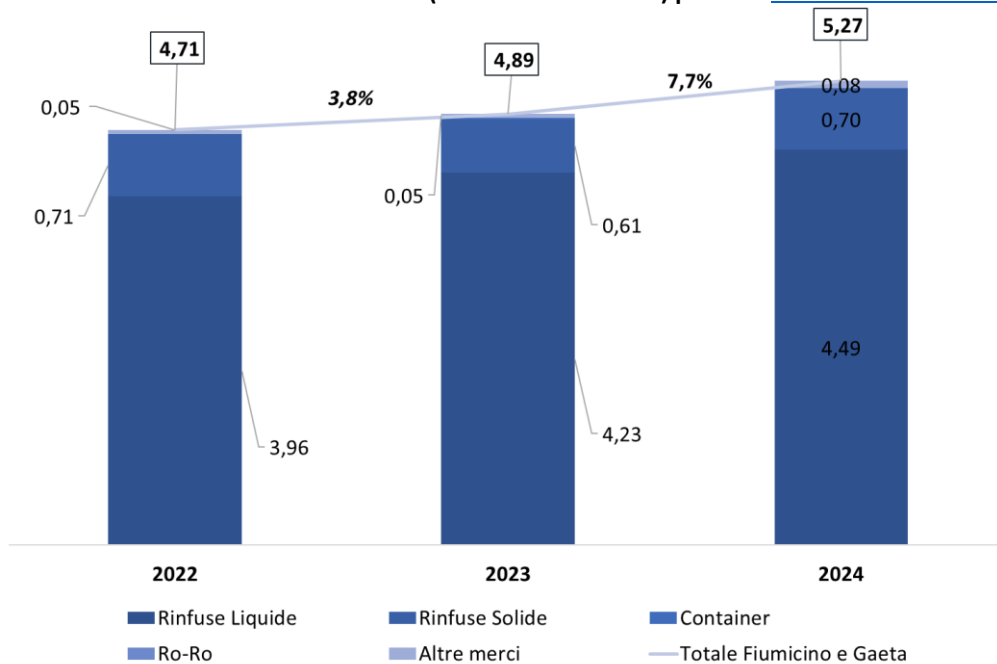
Caratteristiche e trend di traffico dei porti di Fiumicino e di Gaeta

L’attività del porto di Fiumicino si caratterizza per i prodotti petroliferi e per la pesca. Fiumicino ha gestito nel 2024 circa 3,4 milioni di tonnellate movimentate di rinfuse liquide.

Il porto di Gaeta comprende, al proprio interno, oltre al porto commerciale, il pontile petrolifero, il porto pescherecci, la Base Nautica Flavio Gioia, le basi USA e della Marina Militare Italiana, e la base navale della Guardia di Finanza. Il traffico complessivo di merci è pari a 1,9 milioni di tonnellate annue, di cui circa 1,1 milioni di prodotti petroliferi e quasi 700.000 di merci solide. Gaeta accoglie anche crocieristi (1.602 nel 2024).



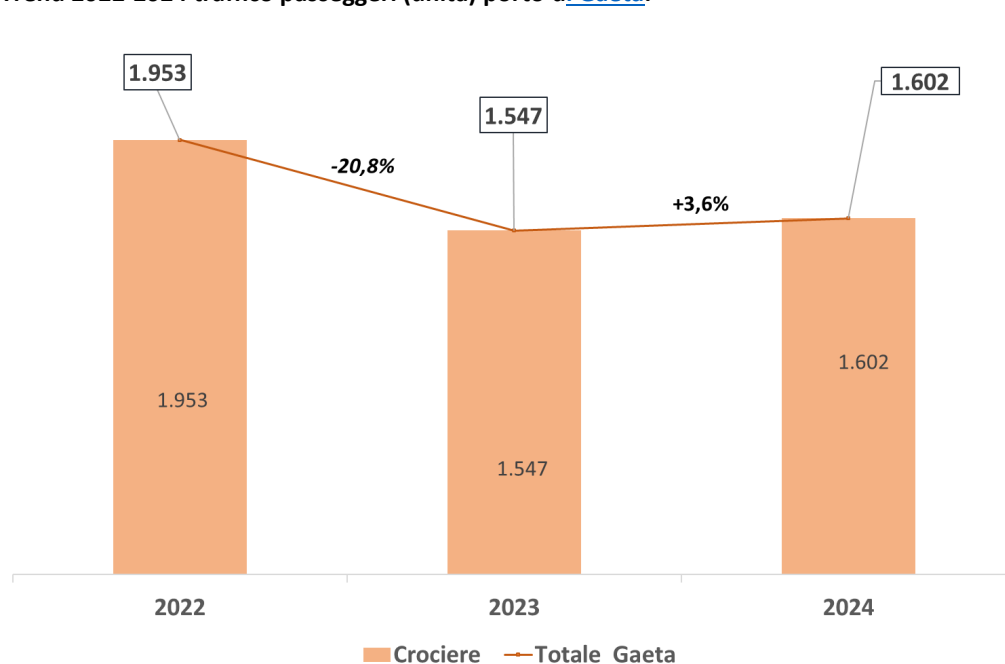
Trend 2022-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) porto di [Fiumicino e di Gaeta](#).



Graf. 6a - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

La variazione sul 2023 delle singole categorie di merci, in tonnellate, vede un incremento complessivo del 7,7%. In crescita le rinfuse liquide, le rinfuse solide e le altre merci che guidano la classifica per tasso di crescita (+81,3%).

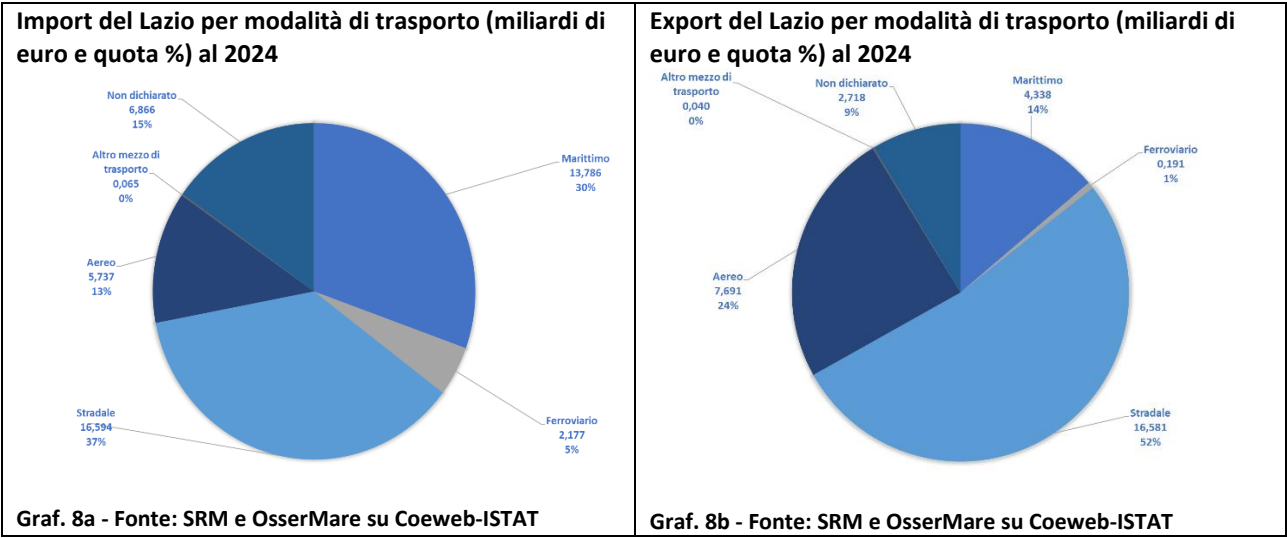
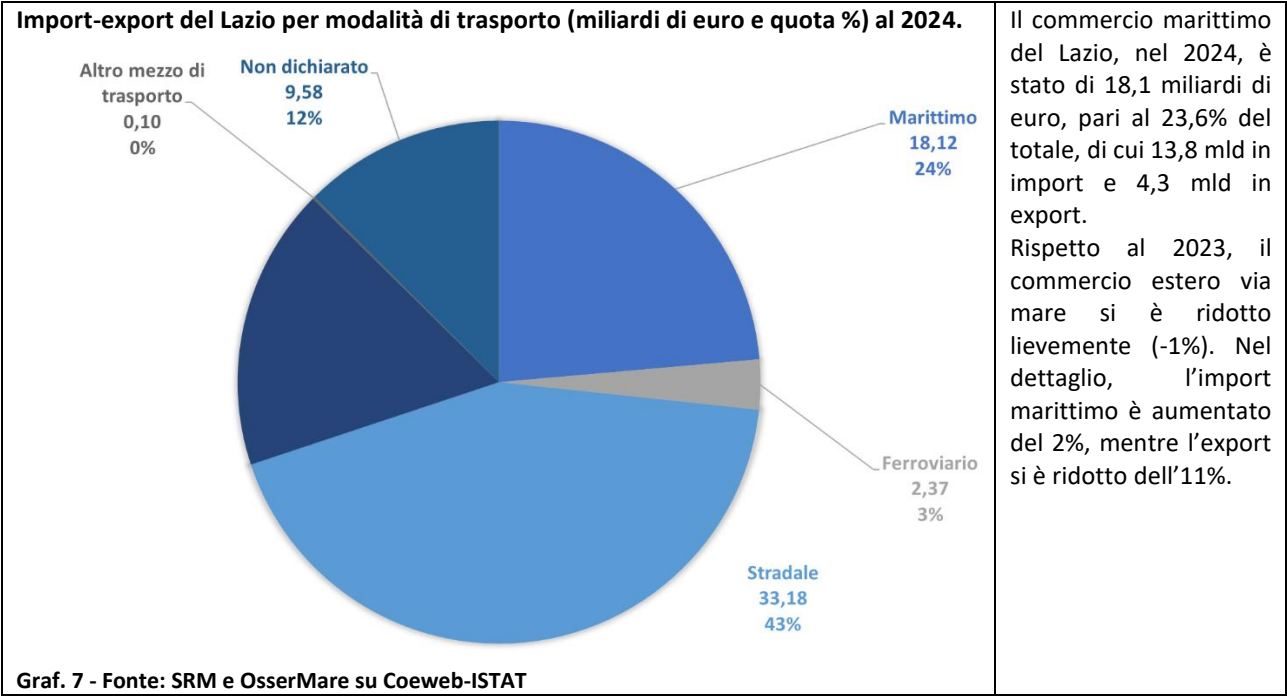
Trend 2022-2024 traffico passeggeri (unità) porto di [Gaeta](#).



Graf. 6b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Il traffico passeggeri è esclusivamente crocieristico e si riferisce al solo porto di Gaeta. Risulta in crescita del 3,6% nel 2024, dopo un 2023 che aveva segnato un forte calo.

Import export via mare del Lazio



Principali aree fornitrici marittime del Lazio e merci in import al 2024

Partner Import	Asia orientale		Paesi europei non Ue		Ue 27 post Brexit		Medio Oriente		Africa settentrionale	
	Totale (€)	Peso partner	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso
	3.290.590.320	24%	2.949.225.751	21%	2.690.882.987	20%	1.738.642.445	13%	1.522.296.242	11%
di cui:	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce
	Macchine ed apparecchi meccanici	37,18%	Mezzi di trasporto	85,16%	Mezzi di trasporto	70,29%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	96,33%	Mezzi di trasporto	52,27%
	Mezzi di trasporto	22,82%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	3,30%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	23,87%	Metalli; manufatti in metallo	1,14%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	39,32%
	Prodotti chimici e fibre sintetiche	8,53%	Prodotti dell'industria tessile e dell'abbigliamento,	2,06%	Prodotti chimici e fibre sintetiche	5,48%	Prodotti chimici e fibre sintetiche	0,90%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	2,40%

Tab. 1 - Fonte: SRM e OsserMare su Coeweb-ISTAT

Principali aree clienti marittime del Lazio e merci in export al 2024

Partner Export	America settentrionale		Ue 27 post Brexit		Paesi europei non Ue		Asia orientale		Africa settentrionale	
	Totale (€)	Peso partner	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso
	1.130.883.325	26%	697.678.494	16%	501.710.651	12%	487.672.541	11%	401.333.681	9%
di cui:	Principali merci	Peso merce	Principali merci (Ateco)	Peso merce	Principali merci (Ateco)	Peso merce	Principali merci (Ateco)	Peso merce	Principali merci (Ateco)	Peso merce
	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	32,44%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	72,26%	Prodotti chimici e fibre sintetiche	36,76%	Prodotti chimici e fibre sintetiche	26,53%	Macchine ed apparecchi meccanici	45,29%
	Mezzi di trasporto	30,81%	Prodotti chimici e fibre sintetiche	14,89%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	18,87%	Macchine ed apparecchi meccanici	17,23%	Prodotti chimici e fibre sintetiche	15,45%
	Prodotti chimici e fibre sintetiche	16,68%	Mezzi di trasporto	6,30%	Macchine ed apparecchi meccanici	17,74%	Metalli; manufatti in metallo	16,22%	Prodotti dell'industria tessile e dell'abbigliamento,	10,72%

Tab. 2 - Fonte: SRM e OsserMare su Coeweb-ISTAT

5. AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRALE

All'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale è stata attribuita la gestione coordinata dei porti di **Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia**.



Caratteristiche e trend di traffico dei porti del Sistema

Il Mar Tirreno Centrale con 31,9 milioni di tonnellate di merci gestite nel complesso, concentra il 6,6% del cargo movimentato dai porti italiani. Con 10,9 milioni di passeggeri è il secondo sistema portuale del Paese.

Scheda traffici ADSP Mar Tirreno Centrale al 2024

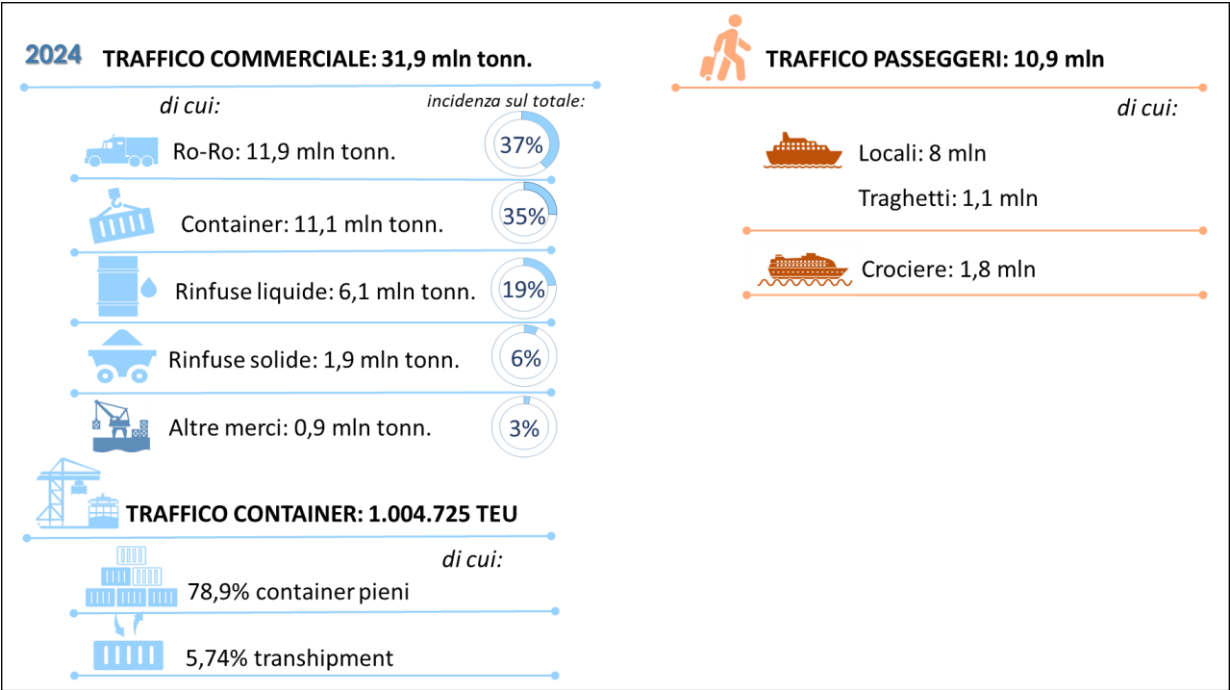
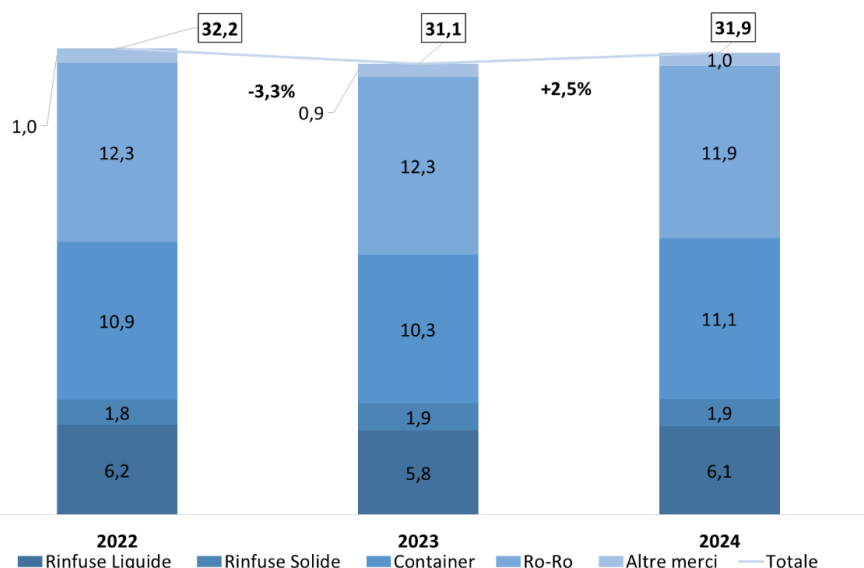


Fig. 1 - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

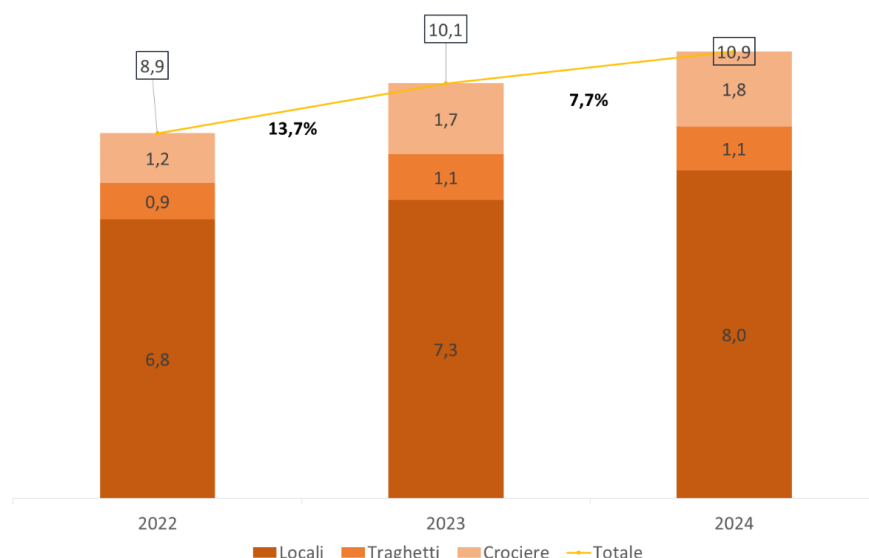
Trend 2022-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) per singola categoria di merce dell'ADSP Mar Tirreno Centrale.



Graf. 1a - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

In termini di merci movimentate, l'ADSP Mar Tirreno Centrale ha rilevato una crescita del 2,5% sul 2023 e un calo dello 0,8% sul 2022. Il segmento Ro-Ro (il primo per peso), in calo del 3,3% sull'anno precedente, e i container, che invece sono cresciuti dell'8,1%, hanno rappresentato insieme il 72% del traffico commerciale nel 2024. In aumento le rinfuse liquide (+5,3%) e le merci varie (+4,6%). In calo le rinfuse solide (-0,2%).

Trend 2022-2024 traffico passeggeri (milioni di unità) dell'ADSP Mar Tirreno Centrale.

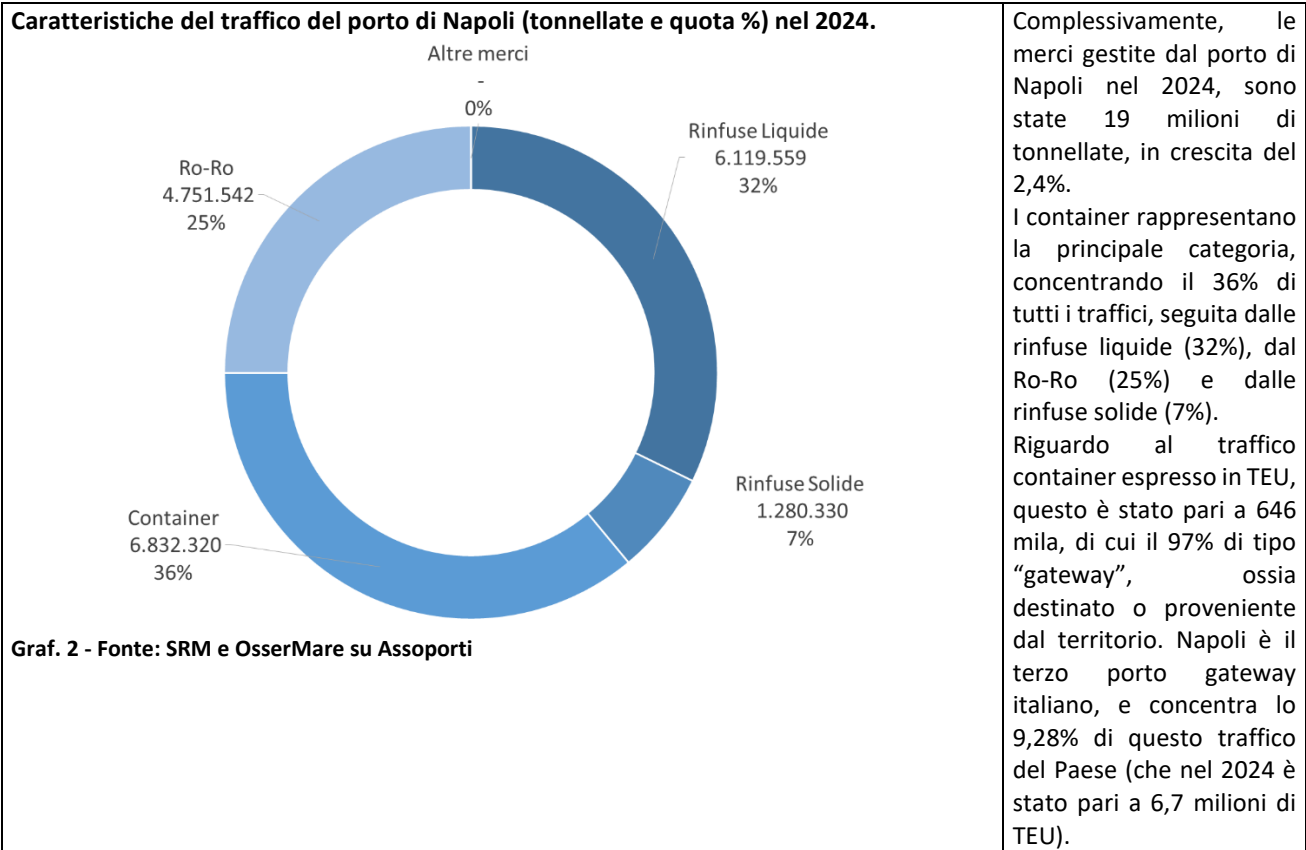


Graf. 1b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

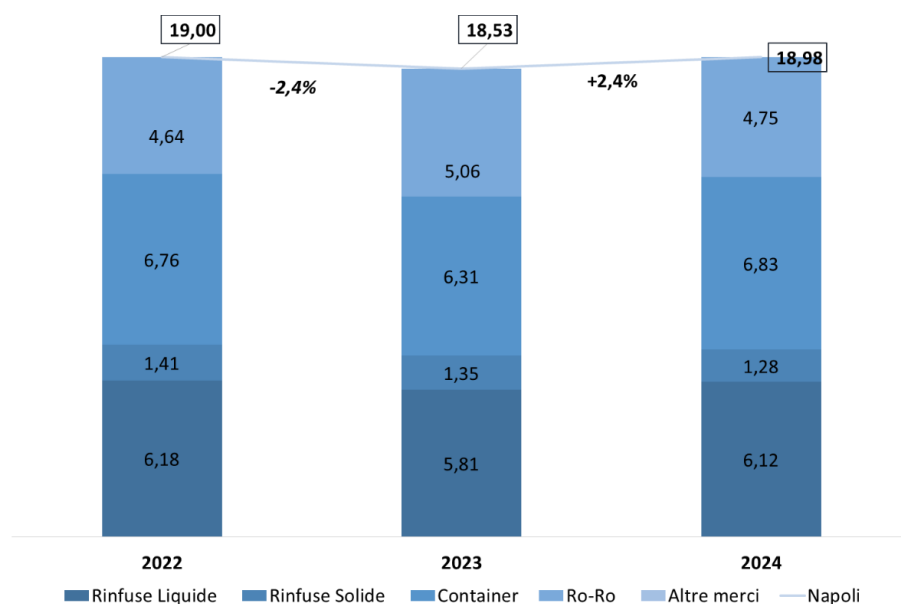
La ADSP Mar Tirreno Centrale è seconda in Italia per numero di passeggeri, con il 14,82% del traffico nazionale, e registra un continuo aumento delle presenze (+7,7% sul 2023 e +21,4% sul 2022). Il segmento a crescita più alta è quello dei trasporti locali (+9,9%), che con 8 milioni copre una quota del 73% del totale passeggeri dell'ADSP Tirreno Centrale nel 2024. In crescita anche la quota delle crociere con un +5,6% sull'anno precedente.

Caratteristiche e trend di traffico del porto di Napoli

Il Porto di Napoli è inserito come nodo *core* nel sistema delle Reti TEN-T lungo il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo. È multipurpose, gestisce cioè ogni tipo di merce, ed è rilevante anche per il traffico passeggeri sia per i collegamenti con le isole del golfo sia con le isole maggiori (Sicilia e Sardegna) sia per le crociere. La cantieristica e le riparazioni navali rappresentano un importante comparto industriale per le attività dello scalo partenopeo. Napoli è il terzo porto per passeggeri complessivi in Italia (12,78% nel 2024), secondo per croceristi (12,56% del totale nazionale nel 2024), ed è il nono per traffico merci (3,95 %).



Trend 2022-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) porto di Napoli.

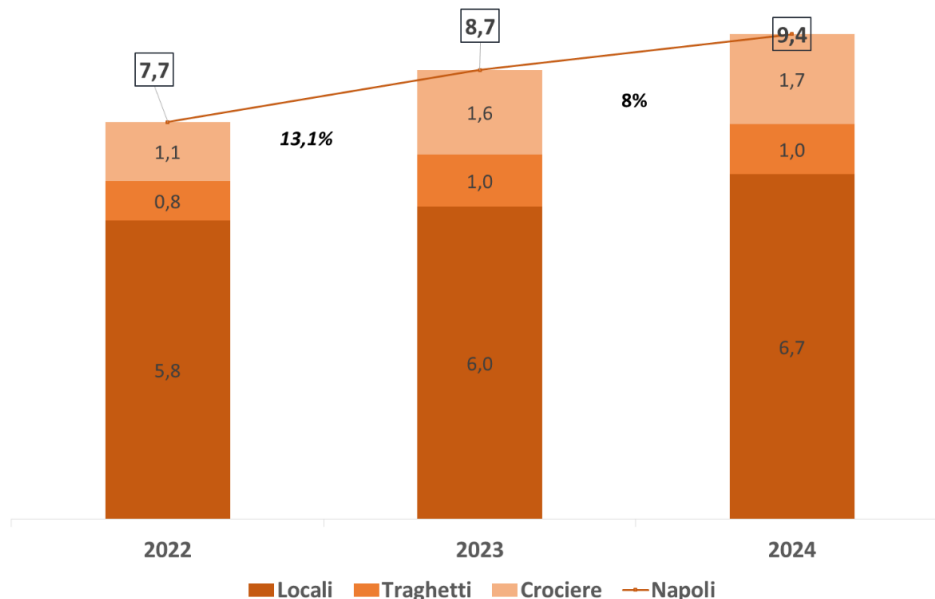


Graf. 3a - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Nel 2024 si è osservato un aumento complessivo del 2,4% del traffico merci in tonnellate sul 2023 che però è rimasto costante se rapportato al dato del 2022.

La variazione sul 2023 delle singole categorie di merci, in tonnellate, mostra una riduzione del 5,1% delle rinfuse solide e del 6,1% dei Ro-Ro. In aumento dell'8,2% i container e del 5,3% le rinfuse liquide.

Trend 2022-2024 traffico passeggeri (milioni di unità) porto di Napoli.



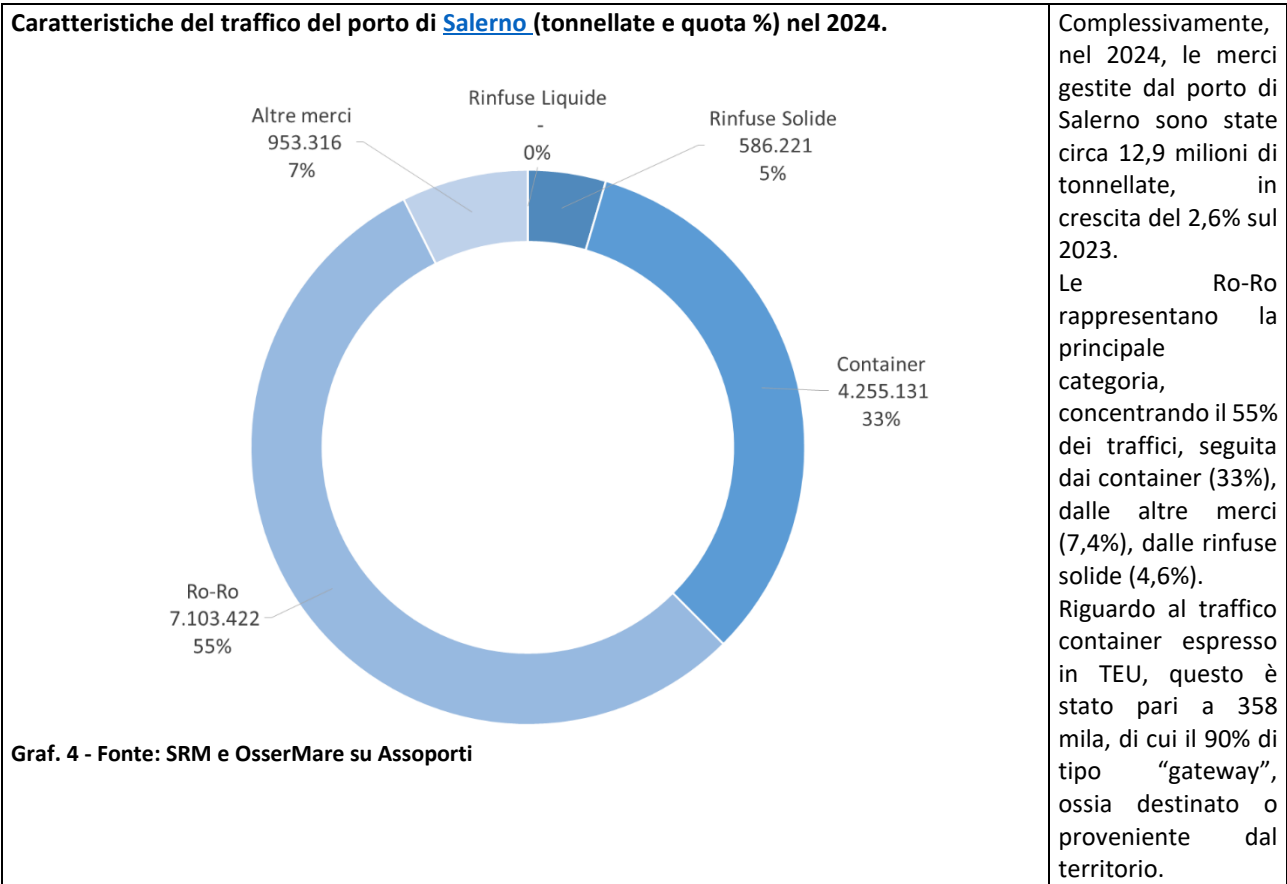
Graf. 3b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Il traffico passeggeri mostra, nel 2024, una crescita complessiva dell'8% sul 2023 e del 21,1% sul 2022.

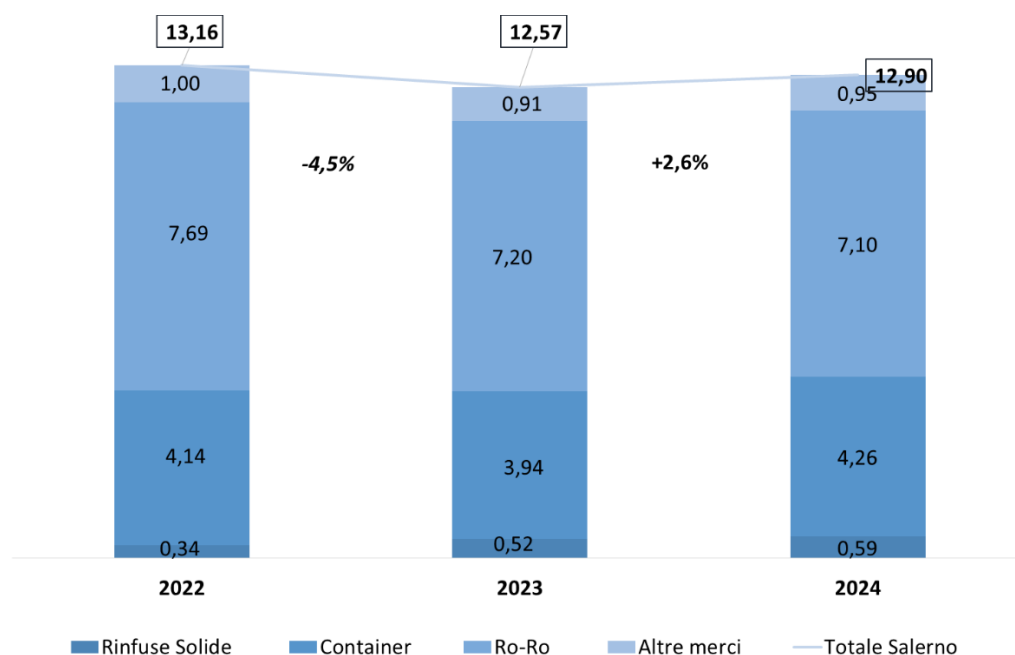
Il segmento dei trasporti locali, che rappresenta il segmento più grande con una quota del 71%, è aumentato del 10,3% nel 2024. In crescita anche il segmento delle crociere (che pesa per il 19% del totale del traffico passeggeri del porto), con un +6,4%. Il traffico dei traghetti invece ha registrato un calo del 3,4%.

Caratteristiche e trend di traffico del porto di Salerno

Anche il Porto di Salerno è multipurpose e gestisce anche passeggeri e croceristi. Grazie all’elevato rapporto esistente tra merci movimentate e spazi disponibili, Salerno è uno dei porti più efficienti e dinamici in Europa e rappresenta un importante snodo delle Autostrade del Mare. È anche un hub per la movimentazione di autovetture nuove. Salerno concentra il 2,68% del totale Italia con circa 12,9 milioni di tonnellate movimentate.



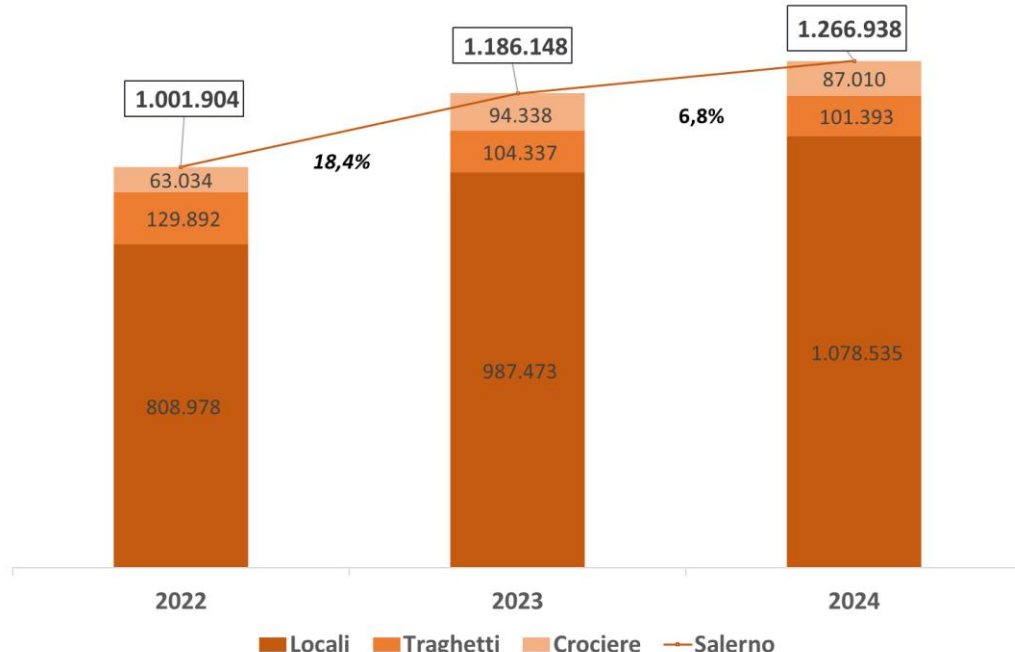
Trend 2022-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) porto di [Salerno](#).



Graf. 5a - Fonte: SRM e OsseMare su Assoporti

La variazione sul 2023 delle singole categorie di merci, in tonnellate, vede una crescita complessiva del 2,6%. In riduzione dell'1,3% solo il segmento Ro-Ro.

Trend 2022-2024 traffico passeggeri (unità) porto di [Salerno](#).



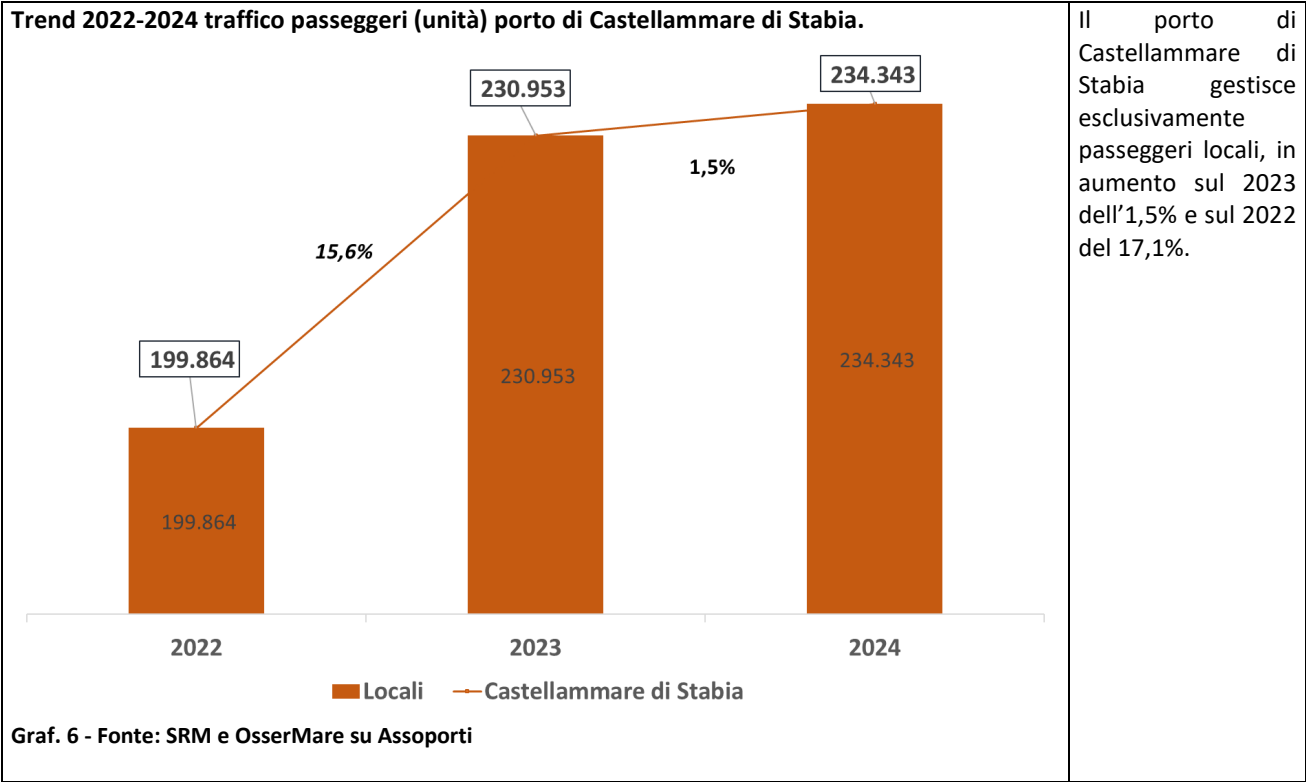
Graf. 5b - Fonte: SRM e OsseMare su Assoporti

Il traffico complessivo dei passeggeri è in aumento del 6,8% sul 2023 e del 25,2% sul 2022. Importante anche la crescita dei passeggeri locali, pari al 9,2% sul 2023.

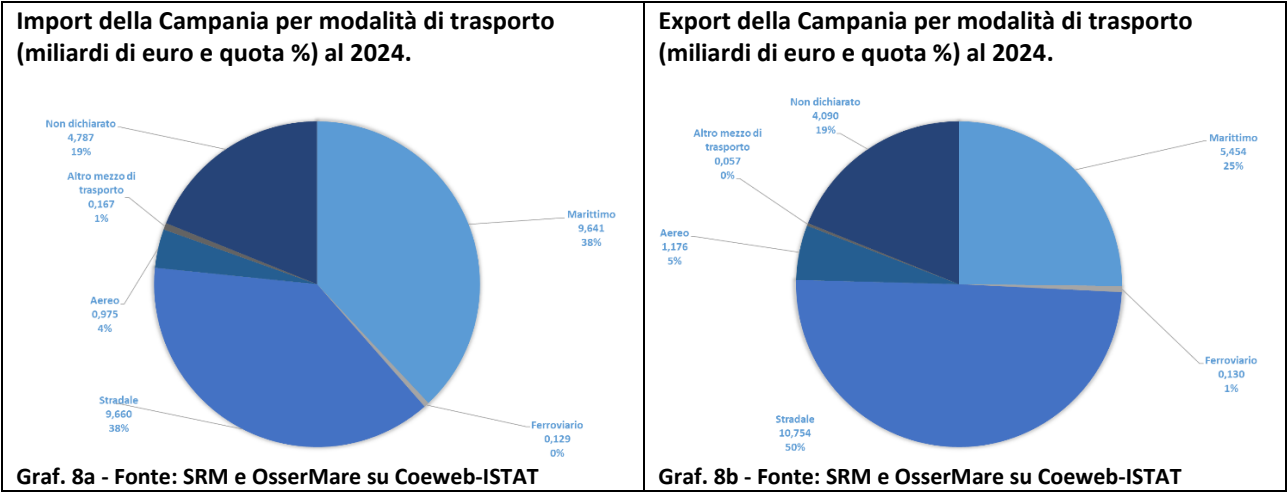
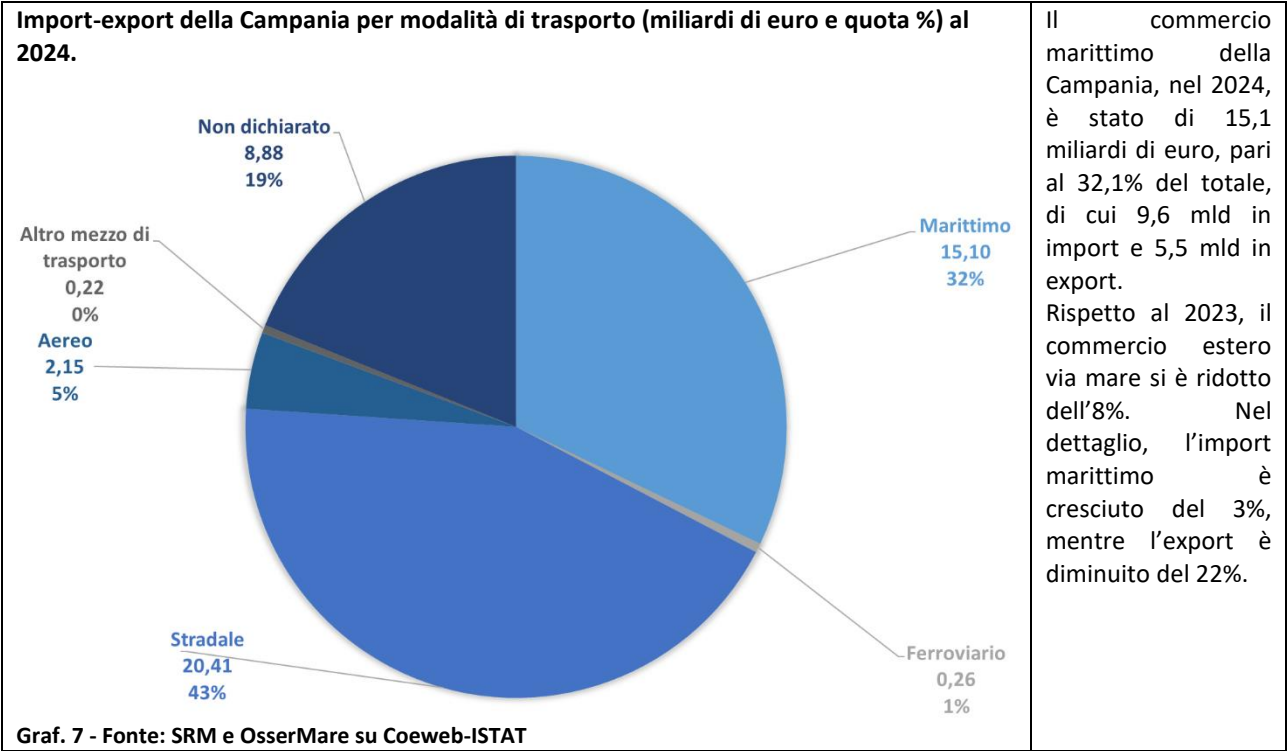
Caratteristiche e trend di traffico del porto di Castellammare di Stabia

Il Porto di Castellammare di Stabia incentra le sue attività principalmente nel settore della nautica da diporto e in quello della cantieristica, grazie alla presenza dello stabilimento "Fincantieri". L'attività industriale rappresenta un comparto

di grande valore economico e occupazionale per la città, e si sta orientando, in tempi recenti, verso la produzione di parti di navi militari e nella costruzione di traghetti. Castellammare di Stabia è esclusivamente un porto passeggeri.



Import export via mare della Campania



Principali aree fornitrici marittime della Campania e merci in import al 2024

Partner Import	Asia orientale		Ue 27 post Brexit		Medio Oriente		America centro meridionale		Paesi europei non Ue	
	Totale (€)	Peso partner	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso
	2.650.523.779	27%	1.769.988.594	18%	1.077.762.634	11%	948.877.322	10%	863.687.028	9%
di cui:	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce
	Prodotti dell'industria tessile e dell'industria dell'abbigliamento; cuoio e prodotti in cuoio	23,43%	Metalli; manufatti in metallo	75,32%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	82,92%	Metalli; manufatti in metallo	41,80%	Metalli; manufatti in metallo	22,00%
	Mezzi di trasporto	17,60%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	9,77%	Metalli; manufatti in metallo	8,64%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	25,38%	Prodotti dell'agricoltura, della caccia, della silvicoltura e della pesca	20,82%
	Macchine ed apparecchi meccanici	17,15%	Prodotti chimici e fibre sintetiche	7,27%	Prodotti chimici e fibre sintetiche	4,23%	Prodotti dell'agricoltura, della caccia, della silvicoltura e della pesca	19,41%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	12,24%

Tab. 1 - Fonte: SRM e OsserMare su Coeweb-ISTAT

Principali aree clienti marittime della Campania e merci in export al 2024

Partner Export	America settentrionale		Paesi europei non Ue		Asia orientale		Medio Oriente		America centro meridionale	
	Totale (€)	Peso partner	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso
	1.815.779.585	33%	1.081.234.659	20%	563.232.124	10%	492.806.615	9%	404.393.659	7%
di cui:	Principali merci	Peso merce	Principali merci (Ateco)	Peso merce	Principali merci (Ateco)	Peso merce	Principali merci (Ateco)	Peso merce	Principali merci (Ateco)	Peso merce
	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	54,53%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	53,71%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	69,85%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	39,10%	Mezzi di trasporto	44,36%
	Mezzi di trasporto	21,63%	Mezzi di trasporto	25,61%	Mezzi di trasporto	11,36%	Macchine ed apparecchi meccanici	34,49%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	25,01%
	Metalli; manufatti in metallo	6,06%	Macchine ed apparecchi meccanici	7,39%	Macchine ed apparecchi meccanici	4,90%	Metalli; manufatti in metallo	5,58%	Macchine ed apparecchi meccanici	12,80%

Tab. 2 - Fonte: SRM e OsserMare su Coeweb-ISTAT

6. AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO

All'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio è stata attribuita la gestione coordinata dei porti di Gioia Tauro, Crotone, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi e Vibo Valentia.



Caratteristiche e trend di traffico dei porti del Sistema

La ADSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio rappresenta il primo sistema portuale italiano per traffico container e il terzo per traffico commerciale (in tonnellate): con 3,9 milioni di TEU rappresenta il 33,6% del totale Italia e con 46 milioni di tonnellate di merci gestite nel complesso, concentra il 9,6% del traffico dei porti italiani.

Scheda traffici ADSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio al 2024

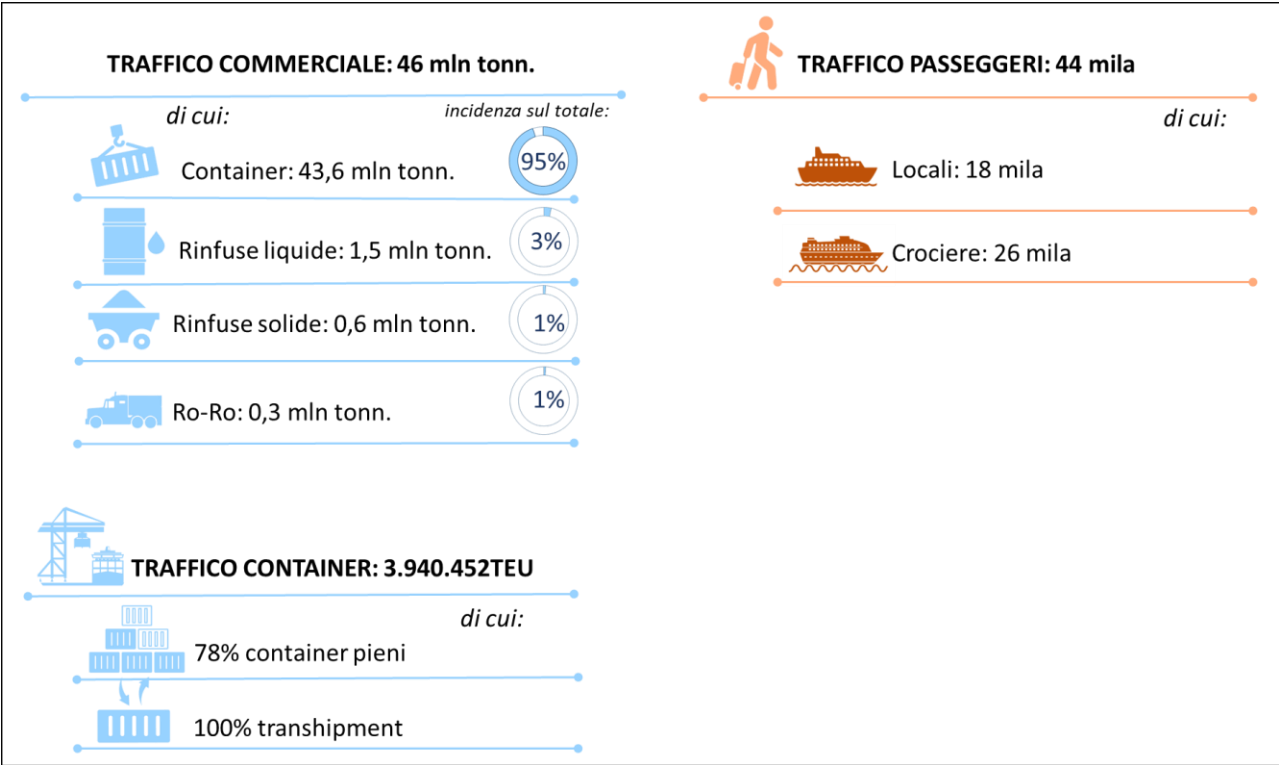
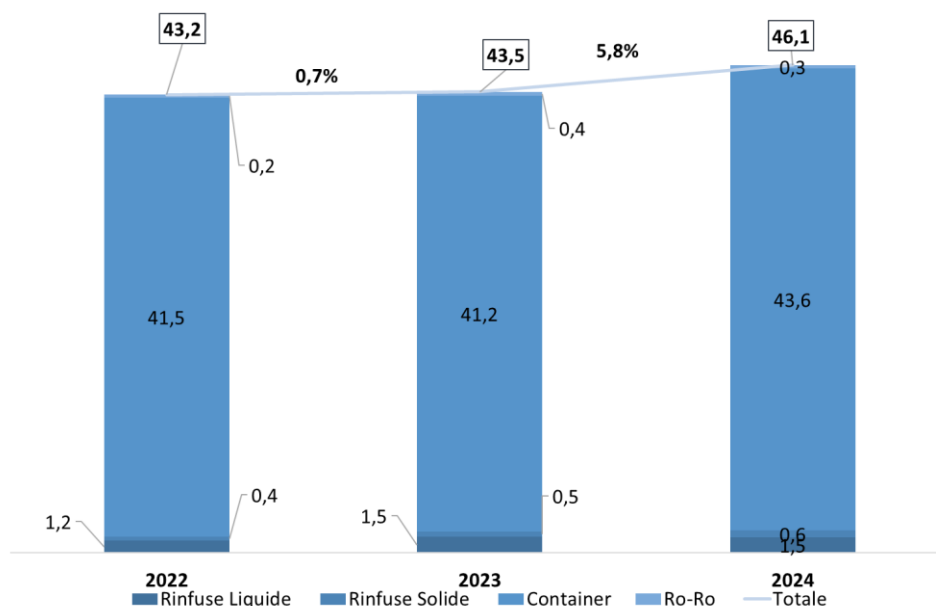


Fig. 1 - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

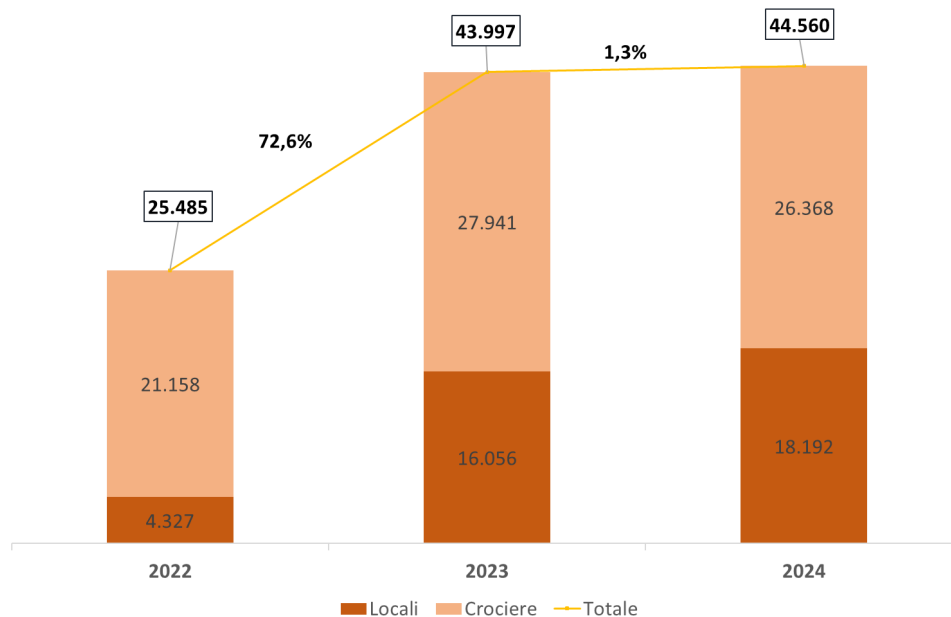
Trend 2022-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) per singola categoria di merce dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio.



Graf. 1a - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

In termini di merci movimentate, l'ADSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha rilevato nel 2024 un incremento del 5,8% sull'anno precedente e del 6,5% sul 2022. Si tratta quasi esclusivamente di traffico container che pesa per il 95% sul totale.

Trend 2022-2024 traffico passeggeri (numero passeggeri) dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio.



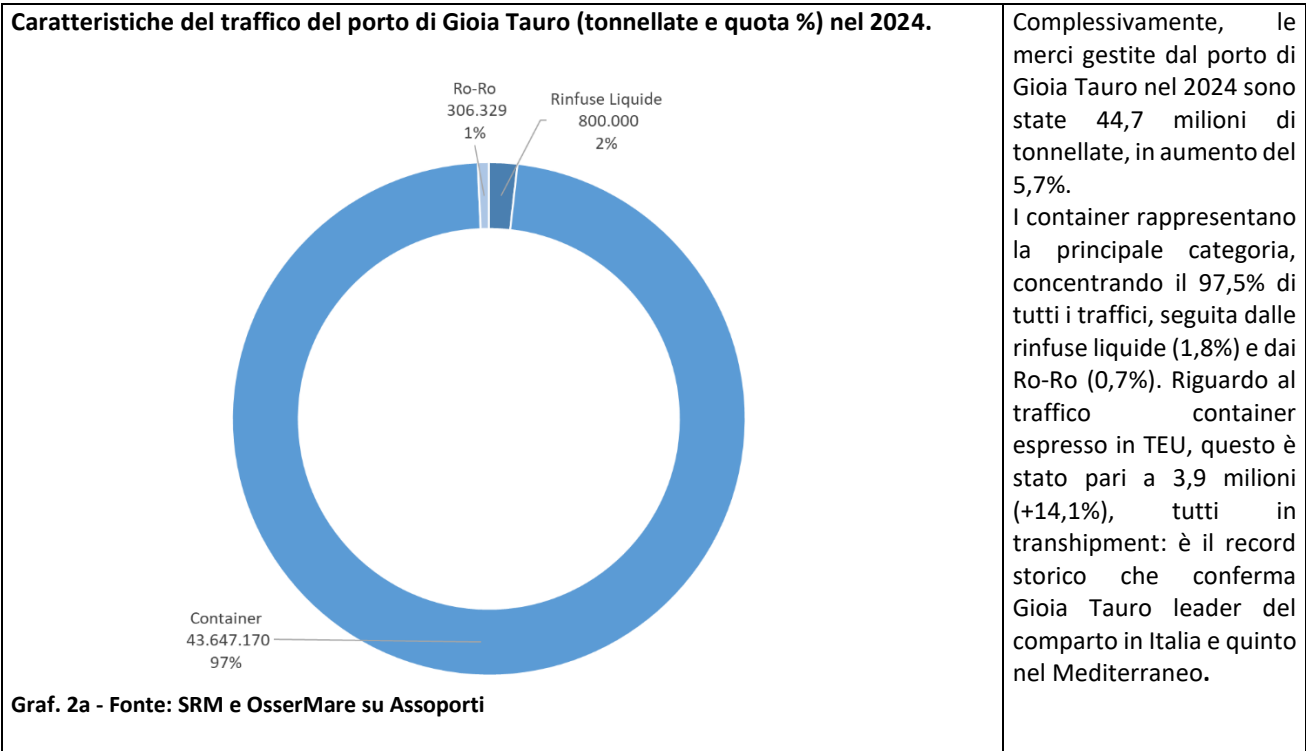
Graf. 1b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

La ADSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha registrato un lieve aumento delle presenze (+1,3%) nel 2024. Il traffico passeggeri si riferisce al segmento locali (+13,3%) e crociere (-5,6%). Tale traffico è movimentato dai porti di Crotone e Vibo Marina.

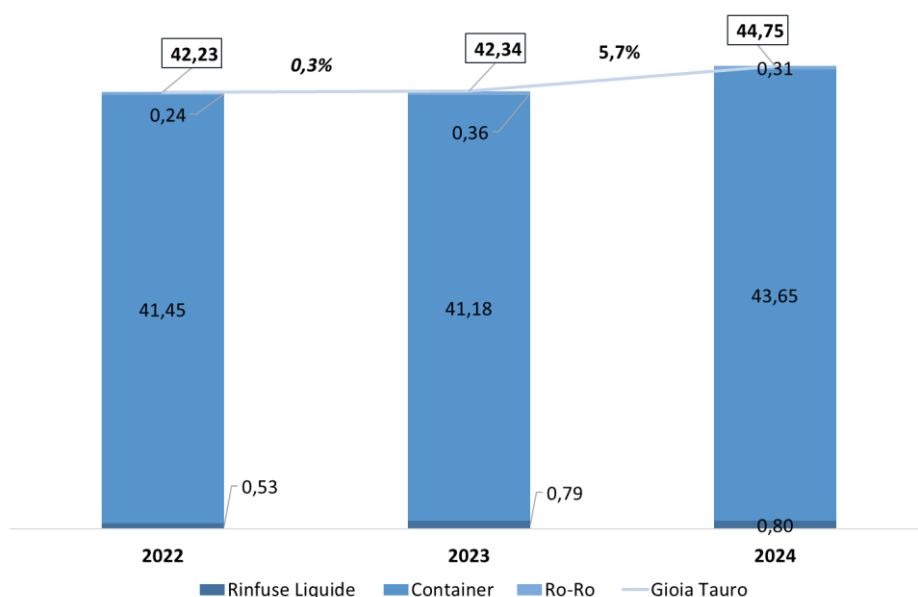
Caratteristiche e trend di traffico del porto di Gioia Tauro

Inserito nel corridoio TEN-T “Scan-Med” Helsinki - La Valletta, Gioia Tauro è il più grande terminal per il transhipment presente in Italia, e uno dei più importanti hub del traffico container nel bacino del Mediterraneo. L’infrastruttura portuale è in grado di accogliere le navi transoceaniche in transito nel Mediterraneo e di movimentare qualsiasi categoria merceologica.

Gioia Tauro è il terzo porto per traffico merci (9,31% del totale Italia), e il primo per traffico TEU (33,58%): quasi il 79% dei trasbordi in Italia avviene a Gioia Tauro. Non gestisce il traffico dei passeggeri.



Trend 2022-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) porto di Gioia Tauro.

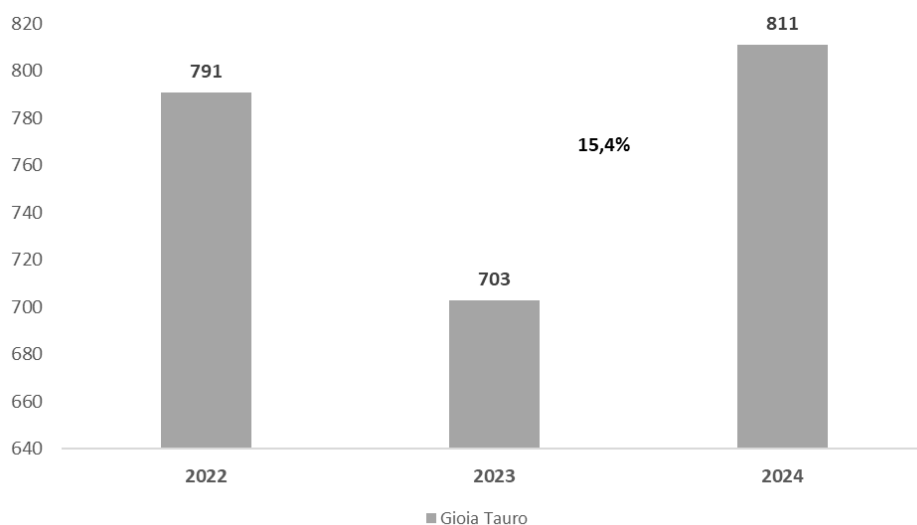


Graf. 2b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Nel 2024 si è osservato un aumento complessivo del 5,7% del traffico merci in tonnellate sul 2023 e del 6% sul 2022.

La variazione sul 2023 delle singole categorie di merci, in tonnellate, mostra un aumento dell'1,3% delle rinfuse liquide e del 6% dei container, mentre si osserva un calo del 15,8% dei Ro-Ro.

Trend 2022-2024 del traffico ferroviario generato dal Porto di Gioia Tauro



Graf. 3 - Fonte: SRM su Fermerci

*Le informazioni in questione tengono conto esclusivamente dei volumi di traffico relativi ai raccordi ferroviari gestiti da RFI.

In crescita il numero di treni generato dal porto di Gioia Tauro, con un aumento del 15,4% sul 2023.

Caratteristiche e trend di traffico dei porti di Crotone, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi e Vibo Valentia

I porti di Crotone, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi e Vibo Valentia hanno una dimensione minore nell'ambito della ADSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio.

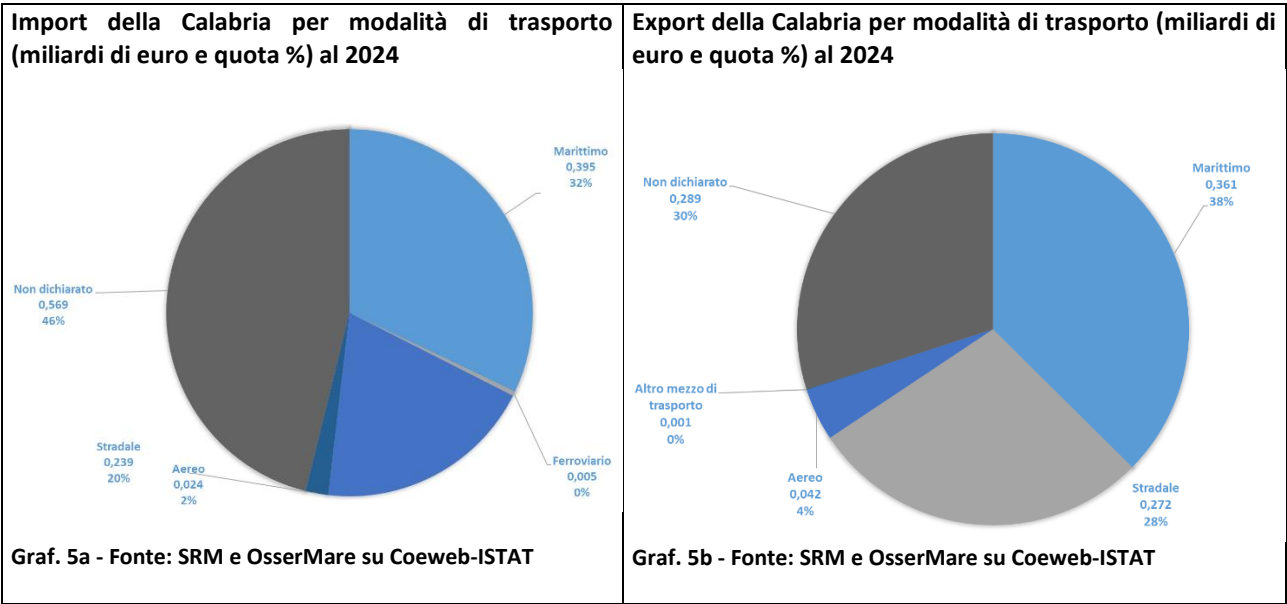
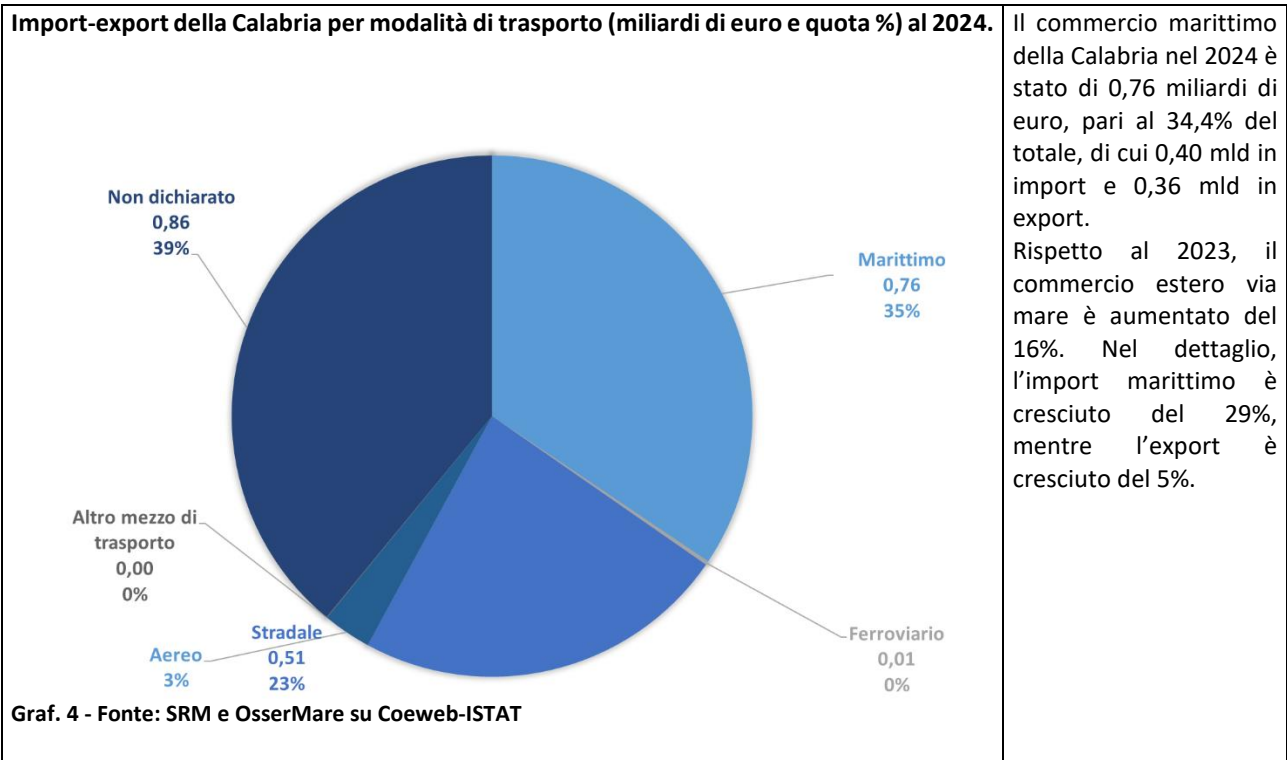
Riguardo al traffico commerciale, Vibo Marina movimentata per la gran parte rinfuse liquide che nel 2024 sono state pari a 677 mila tonnellate (-4,3% sul 2023).

I porti di Crotone e Corigliano Calabro gestiscono rinfuse solide, nel 2024 rispettivamente 254 mila (+31,4%) e 361 mila (+22%).

Il porto di Crotone accoglie anche croceristi che nel 2024 sono stati 26 mila (-7,3% sul 2023).

Vibo Marina nel 2024 ha gestito 18 mila passeggeri locali e 454 croceristi.

Import export via mare della Calabria



Principali aree fornitrici marittime della Calabria e merci in import al 2024

Partner Import	Asia orientale		America centro-meridionale		Africa settentrionale		Paesi europei non Ue		America settentrionale	
	Totale (€)	Peso partner	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso
	168.615.778	43%	51.529.903	13%	49.609.749	13%	36.565.282	9%	24.544.325	6%
di cui:	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce
	Macchine ed apparecchi meccanici	49,35%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	43,69%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	59,63%	Prodotti chimici e fibre sintetiche	21,72%	Prodotti chimici e fibre sintetiche	68,79%
	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	16,50%	Legno e prodotti in legno e sughero	27,55%	Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	22,84%	Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	19,12%	Minerali metalliferi ed altri prodotti delle miniere	10,46%
	Prodotti chimici e fibre sintetiche	11,39%	Prodotti chimici e fibre sintetiche	20,62%	Prodotti chimici e fibre sintetiche	10,68%	Macchine ed apparecchi meccanici	18,32%	Prodotti dell'agricoltura, della caccia, della silvicoltura e della pesca	8,87%

Tab. 1 - Fonte: SRM e OsserMare su Coeweb-ISTAT

Principali aree clienti marittime della Calabria e merci in export al 2024

Partner Export	America settentrionale		Medio oriente		Asia orientale		Paesi europei non Ue		Africa settentrionale	
	Totale (€)	Peso partner	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso
	90.640.765	25%	82.163.711	23%	58.491.750	16%	51.168.952	14%	25.649.501	7%
di cui:	Principali merci	Peso merce	Principali merci (Ateco)	Peso merce	Principali merci (Ateco)	Peso merce	Principali merci (Ateco)	Peso merce	Principali merci	Peso merce
	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	49,99%	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	49,99%	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	47,22%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	56,31%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	39,13%
	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	34,89%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	24,33%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	39,49%	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	24,37%	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	39,07%
	Mezzi di trasporto	5,96%	Macchine ed apparecchi meccanici	17,66%	Macchine ed apparecchi meccanici	4,73%	Mezzi di trasporto	8,43%	Mezzi di trasporto	7,14%

Tab. 2 - Fonte: SRM e OsserMare su Coeweb-ISTAT

7. AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR IONIO

All'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio è stata attribuita la gestione del porto di Taranto.



Caratteristiche e trend di traffico dei porti del Sistema

La ADSP del Mar Ionio, con 12,1 milioni di tonnellate di merci gestite nel complesso, concentra il 2,5% del traffico in tonnellate movimentato dai porti italiani. Ospita anche il traffico crocieristico.

Scheda traffici ADSP del Mar Ionio al 2024

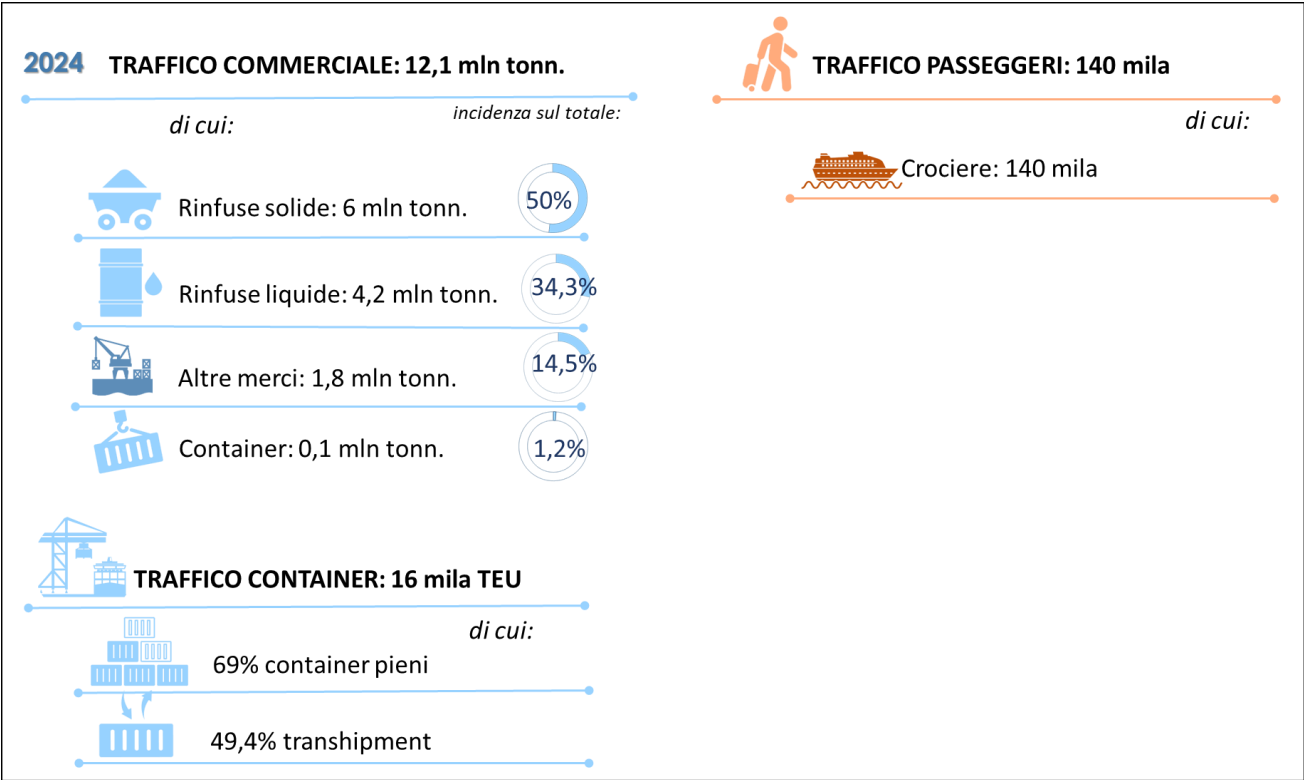


Fig. 1 - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

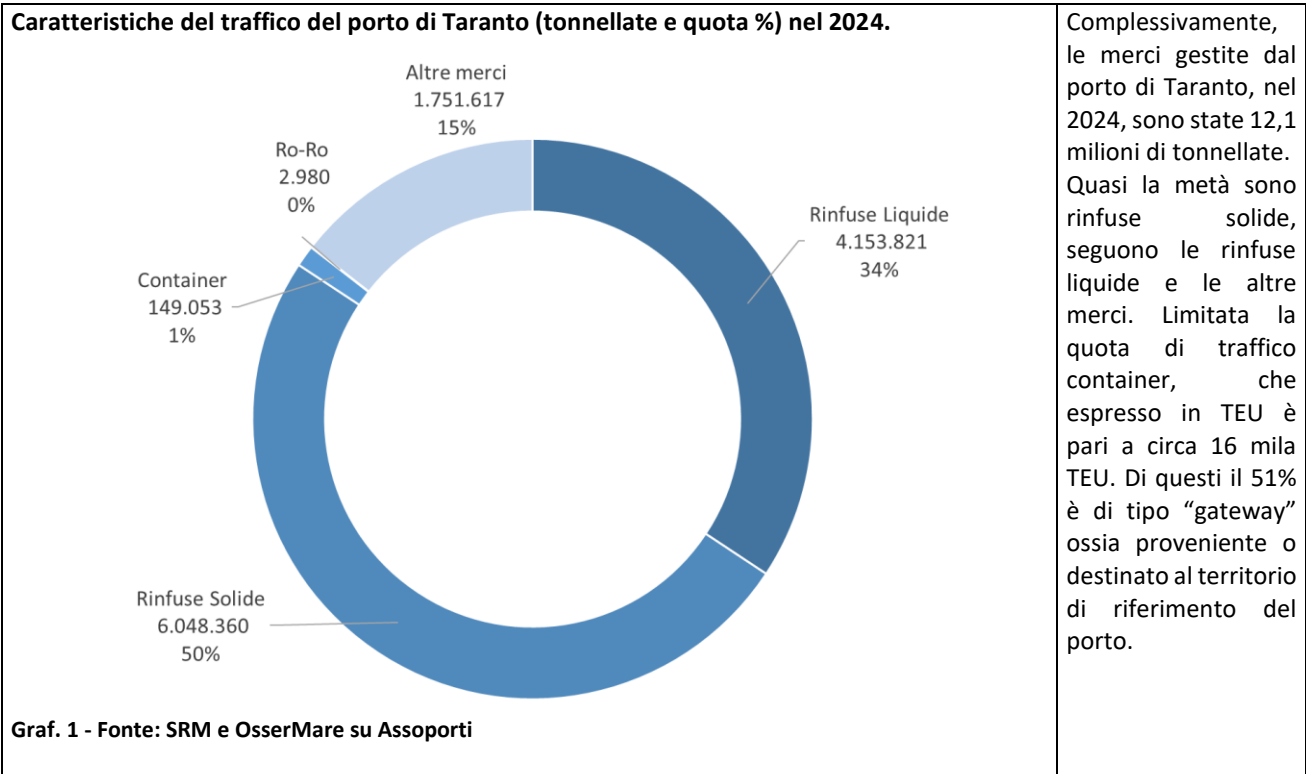
Caratteristiche e trend di traffico dell’ADSP del Mar Ionio - porto di Taranto

Il Sistema portuale dello Ionio comprende il solo porto di Taranto per cui l’analisi dei dati di traffico riguarderà esclusivamente questo scalo.

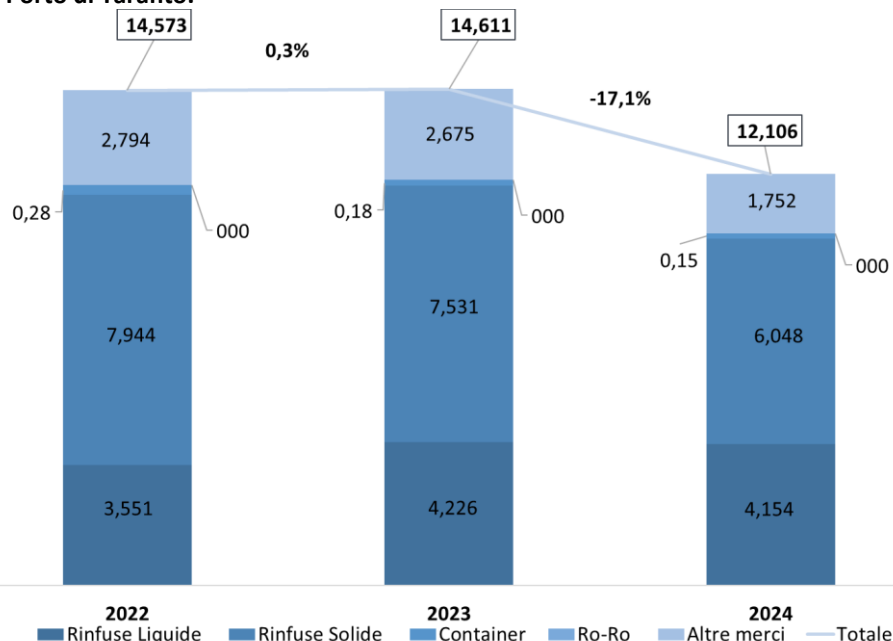
Situato sulla costa settentrionale dell’omonimo Golfo, il porto di Taranto è uno snodo importante per il traffico commerciale di lungo e corto raggio, nazionale ed Euromediterraneo.

Il traffico commerciale di Taranto è principalmente di tipo industriale. Rinfuse solide e merci varie per il terminal siderurgico dove insiste lo stabilimento dell’ex ILVA oggi Acciaierie d'Italia e per il terminal cementifero; rinfuse liquide per il terminal petrolifero dove c’è la raffineria di ENI. I container sono movimentati nel terminal controllato da Ylport. Taranto è porto *core* nelle reti TEN-T.

Da qualche anno Taranto ospita anche le crociere.



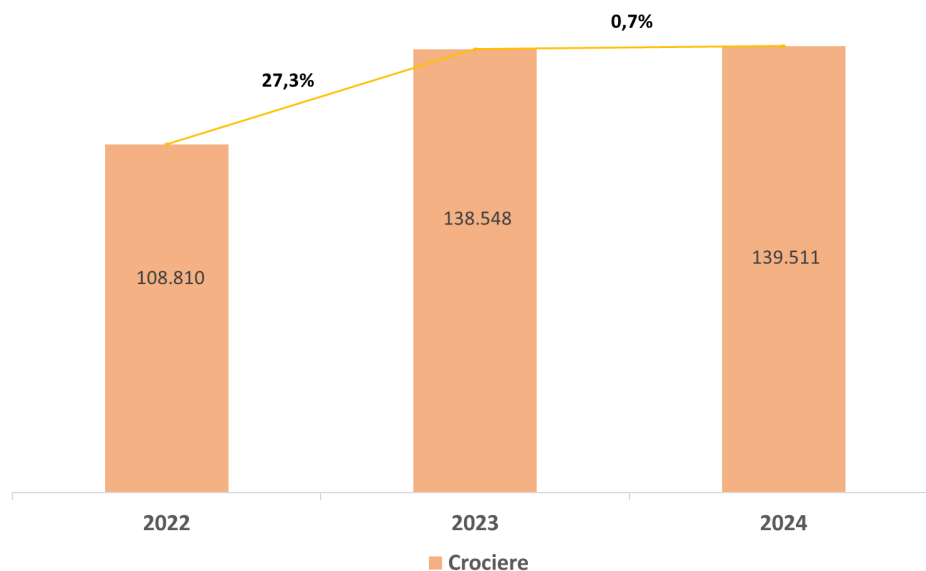
Trend 2022-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) per singola categoria di merce del Porto di Taranto.



Graf. 2a - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

In termini di merci movimentate, il porto di Taranto ha rilevato nel 2024 un decremento del 17,1%, mentre il calo sul 2022 è pari al 16,8%. La variazione annua per singole categorie mostra una riduzione del 19,7% delle rinfuse solide. Anche il segmento delle rinfuse liquide risulta in calo dell'1,7%. Il settore altre merci e i container registrano rispettivamente -34,5% e -16,4%.

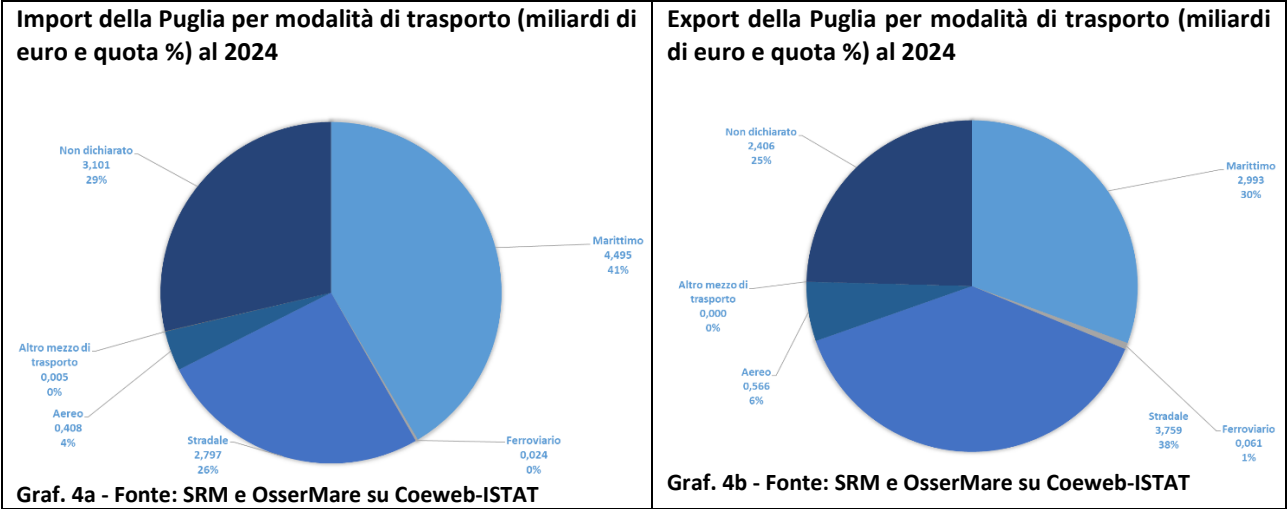
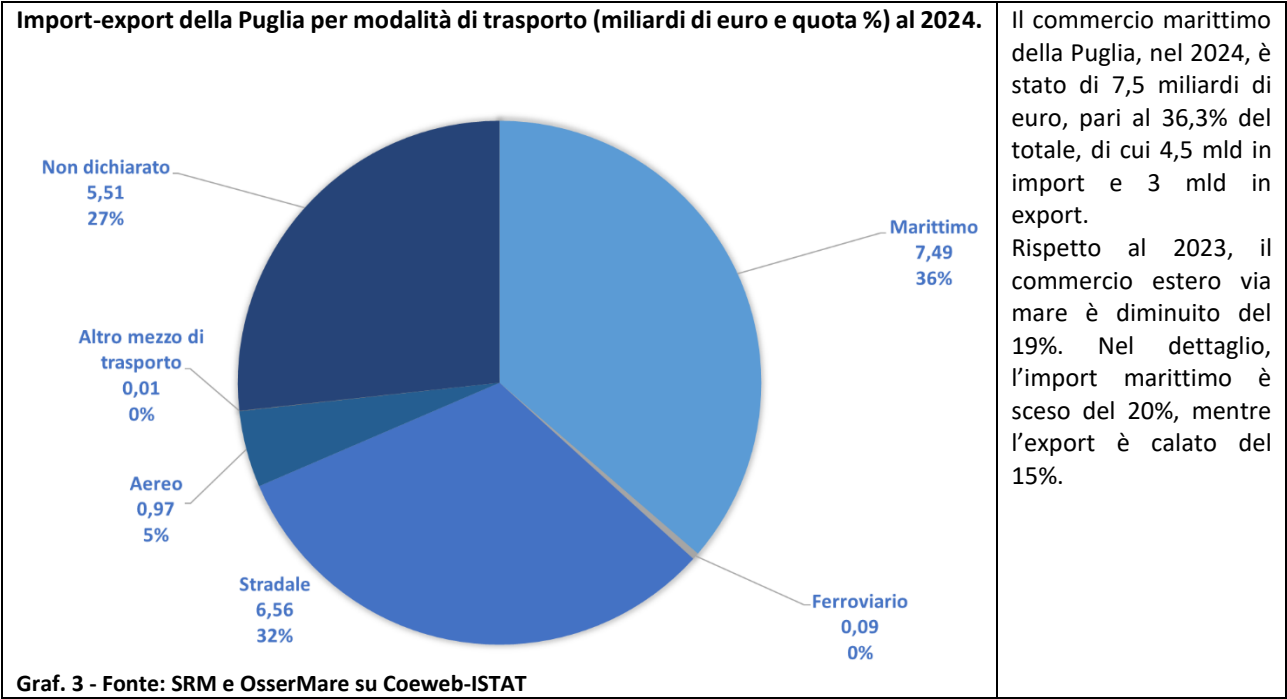
Trend 2022-2024 traffico croceristi (numero) del Porto di Taranto.



Graf. 2b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Il porto di Taranto nel corso del 2024 ha registrato un complessivo aumento dei croceristi (+0,7%), ancora più consistente se rapportato al 2022 (+28%).

Import export via mare della Puglia



Principali aree fornitrici marittime della Puglia e merci in import al 2024

Partner Import	Asia orientale		Paesi europei non Ue		America settentrionale		Asia centrale		Africa settentrionale	
	Totale (€)	Peso partner	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso
	979.416.711	22%	865.392.430	19%	749.555.352	17%	683.140.565	15%	323.907.292	7%
di cui:	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce
	Macchine ed apparecchi meccanici	23,56%	Prodotti dell'industria tessile	22,87%	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	43,56%	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	68,43%	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	30,35%
	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	21,10%	Prodotti dell'agricoltura, della caccia, della silvicoltura e della pesca	22,47%	Prodotti dell'agricoltura, della caccia, della silvicoltura e della pesca	37,25%	Prodotti dell'agricoltura, della caccia, della silvicoltura e della pesca	11,87%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	28,11%
	Prodotti dell'industria tessile	14,87%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	22,31%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	6,78%	Prodotti dell'industria tessile	10,22%	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	15,70%

Tab. 1 - Fonte: SRM e OsserMare su Coeweb-ISTAT

Principali aree clienti marittime della Puglia e merci in export al 2024

Partner Export	America settentrionale		Paesi europei non Ue		Asia orientale		Medio Oriente		America centro meridionale	
	Totale (€)	Peso partner	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso
	869.533.344	29%	864.560.277	29%	384.642.309	13%	200.419.634	7%	196.488.131	7%
di cui:	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce
	Macchine ed apparecchi meccanici	39,92%	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	30,21%	Mezzi di trasporto	38,72%	Macchine ed apparecchi meccanici	29,41%	Macchine ed apparecchi meccanici	45,40%
	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	22,62%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	15,25%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	34,91%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	26,58%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	18,50%
	Mezzi di trasporto	17,88%	Prodotti dell'industria tessile	15,25%	Macchine ed apparecchi meccanici	13,22%	Mobili, altri manufatti n.c.a.	10,15%	Metalli; manufatti in metallo	16,04%

Tab. 2 - Fonte: SRM e OsserMare su Coeweb-ISTAT

8. AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO MERIDIONALE

All'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale è stata attribuita la gestione coordinata dei porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli.



Caratteristiche e trend di traffico dei porti del Sistema

La ADSP del Mare Adriatico Meridionale gestisce traffico sia commerciale sia passeggeri: con 17,1 milioni di tonnellate di merci, concentra il 3,6% del traffico in tonnellate movimentato dai porti italiani e con 2,4 milioni di passeggeri il 3,3% del totale nazionale. Si tratta di una delle quattro Autorità di Sistema Portuale interregionali, comprendendo anche Termoli, uno scalo molisano.

Scheda traffici ADSP del Mare Adriatico Meridionale al 2024

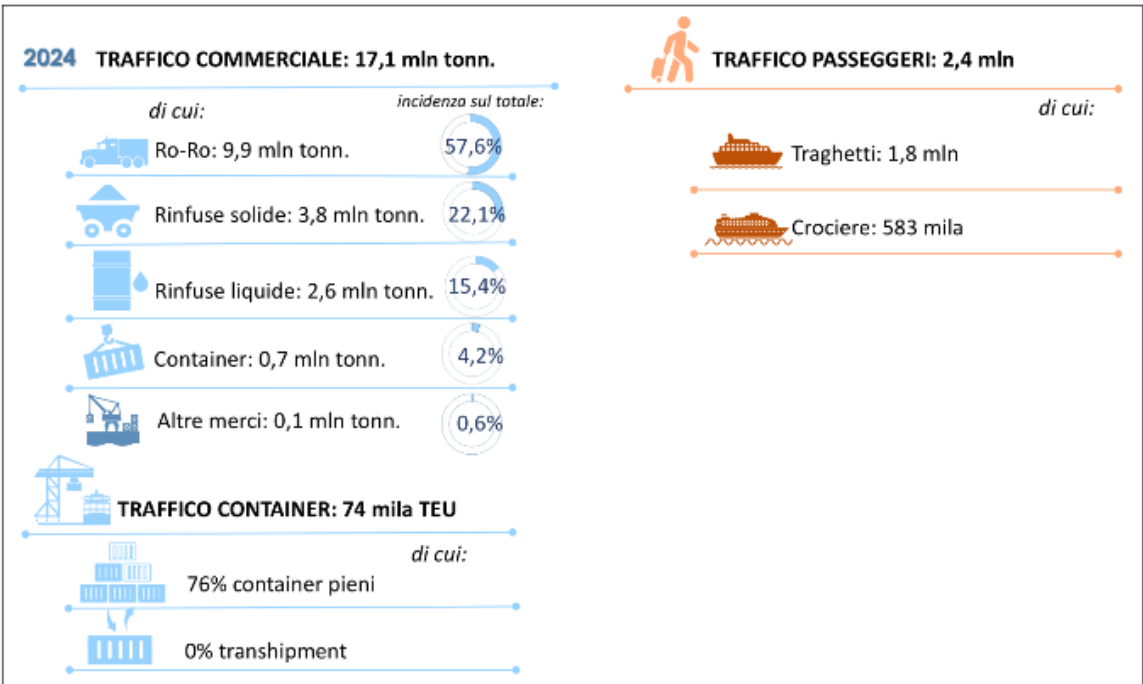
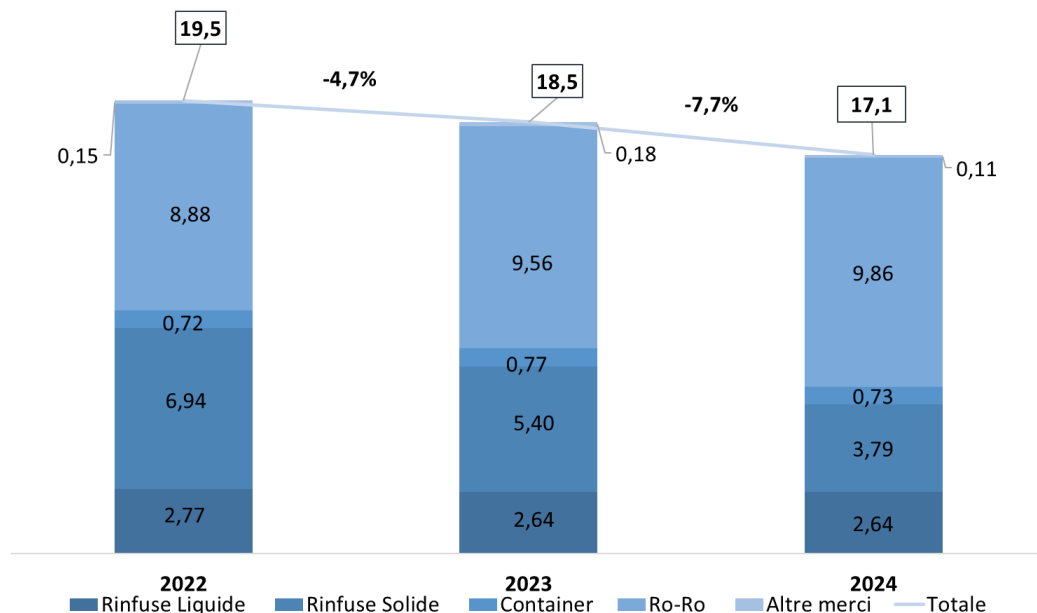


Fig. 1 - Fonte: SRM

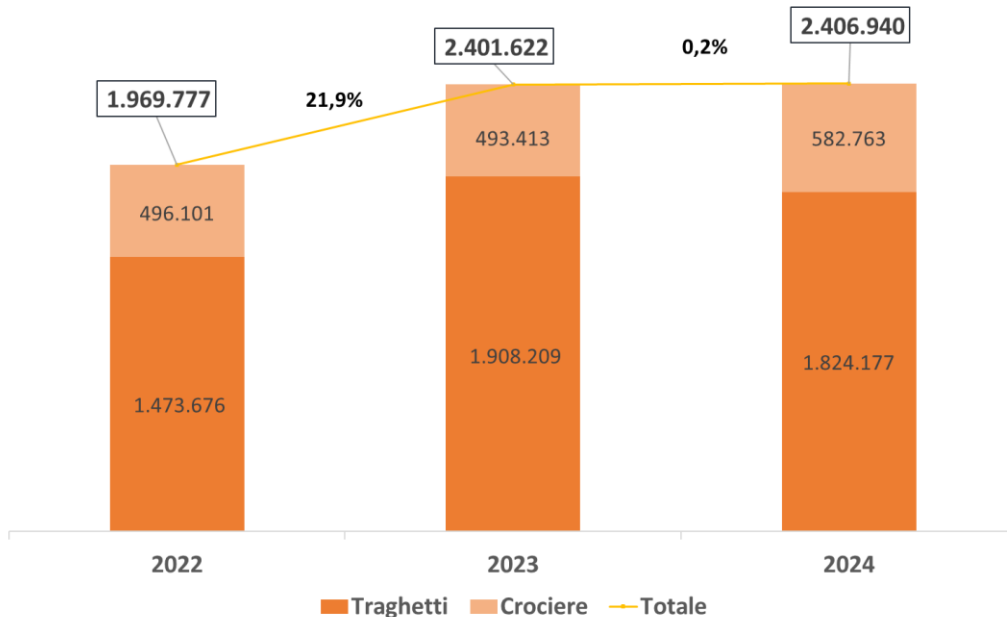
Trend 2022-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) per singola categoria di merce del Mare Adriatico Meridionale.



Graf. 1a - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

In termini di merci movimentate, l'ADSP del Mare Adriatico Meridionale ha rilevato nel 2024 un decremento del 7,7%, e del 12,4% sul 2022. Il segmento del Ro-Ro, che concentra oltre la metà dei traffici, ha rilevato un aumento sul 2023 del 3,1%. Calano invece le restanti categorie di merci: rinfuse solide (-29,8%), liquide (-0,2%), merci in contenitore (-5,7%) e altre merci (-38,5%).

Trend 2022-2024 traffico passeggeri (numero) su navi traghetto e crociere del Mare Adriatico Meridionale.



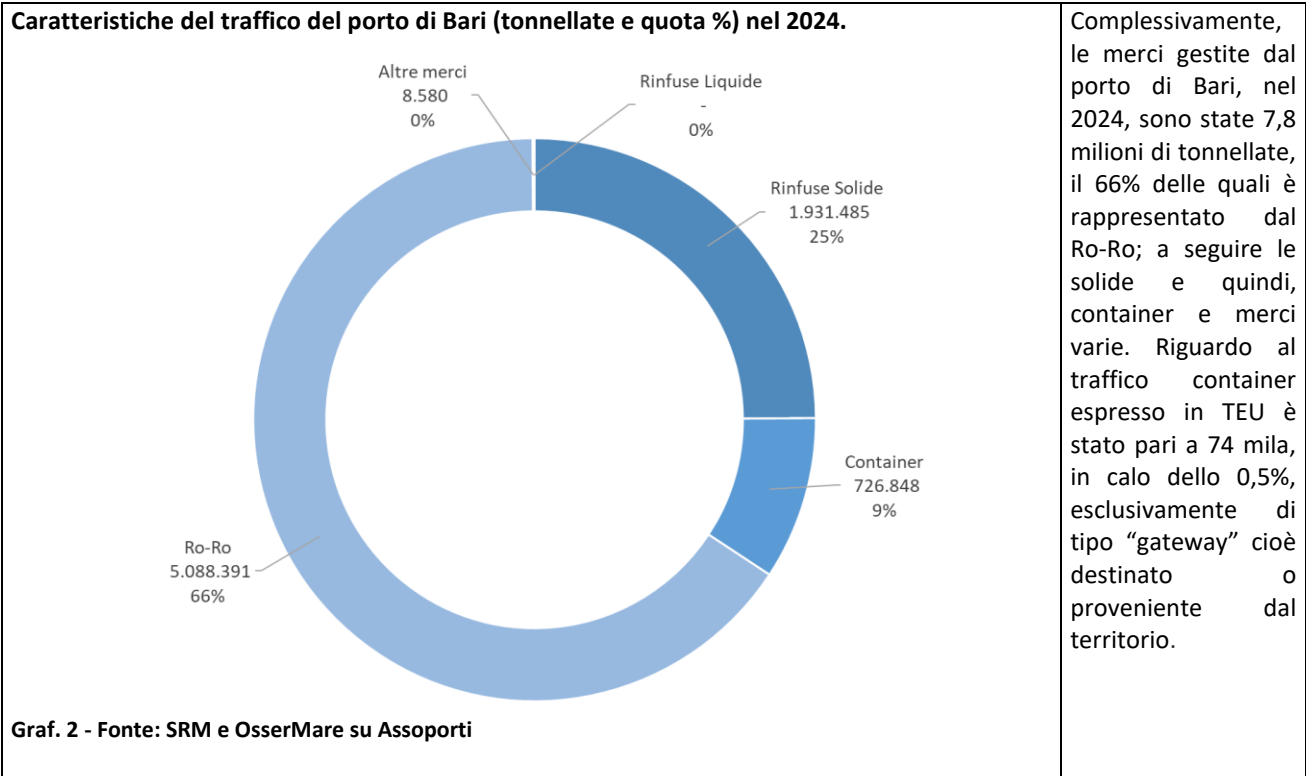
Graf. 1b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

La ADSP del Mare Adriatico Meridionale gestisce oltre 2,4 milioni di passeggeri, con un aumento dello 0,2% sul 2023 e del 22,1% sul 2022. La quota traghetti è del 76% sul totale, in calo del 4,4%. I croceristi sono oltre mezzo milione (+18%).

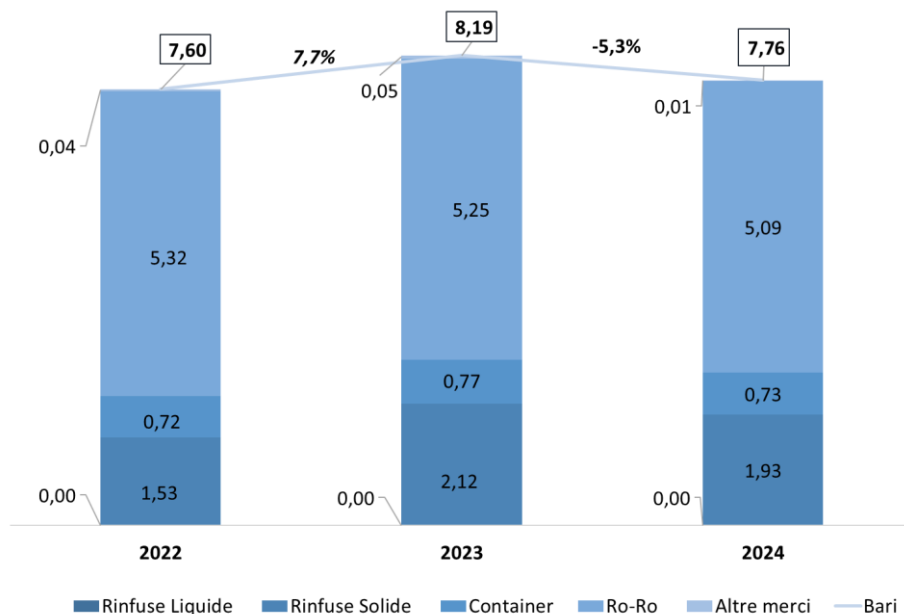
Caratteristiche e trend di traffico del porto di Bari

Per via della sua prossimità geografica, il porto di Bari conserva tutt’oggi il ruolo di porta dell’Europa verso la penisola Balcanica e verso il Medio Oriente. Gestisce diverse ed eterogenee tipologie di traffico, che prevedono lo scambio sia di merci (convenzionali, rinfuse bianche e nere, contenitori, Ro-Ro ed automobili e prodotti siderurgici), sia di passeggeri (crociere e traghetti). Bari è il principale scalo di granaglie del sud Italia. Insieme a Brindisi costituisce uno scalo di riferimento per i collegamenti ro-pax con l’Albania, grazie alle linee con Durazzo e Valona, oltre che con la Grecia e le sue isole dello Ionio soprattutto nel periodo estivo a supporto dei flussi turistici transfrontalieri.

È inserito come porto *core* nel sistema delle reti di trasporto TEN-T.



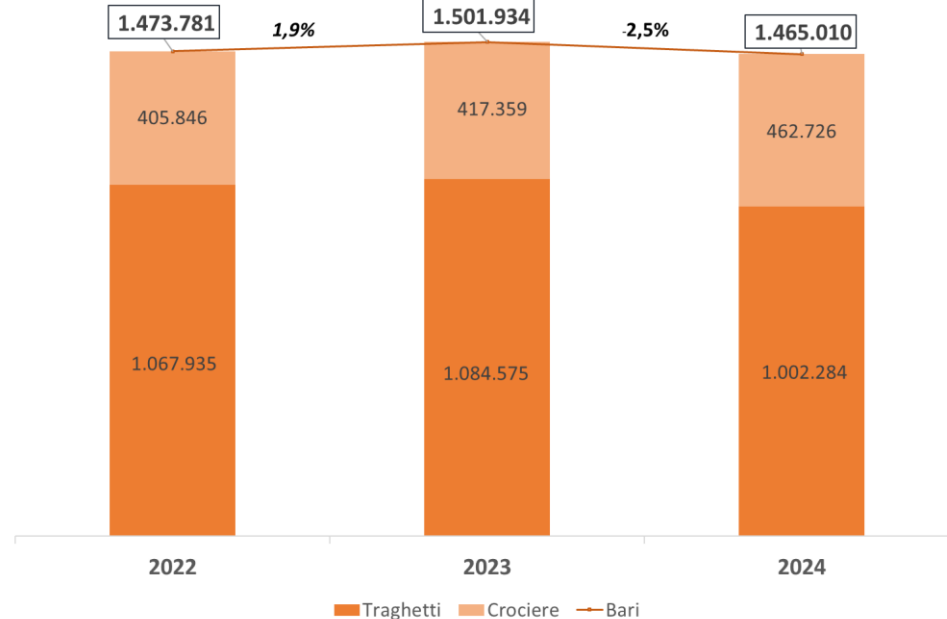
Trend 2022-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) porto di Bari.



Graf. 3a - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Nel 2024 si è osservato un calo complessivo del 5,3% del traffico merci in tonnellate, ma una crescita del 2,4% sul 2022. Una piccola quota di rinfuse liquide è stata presente solo nel 2022. Il Ro-Ro rileva un calo del 3,1% sul 2023; in decremento anche le restanti categorie: le solide registrano -8,8%, i container -5,7%, e le altre merci -84%.

Trend 2022-2024 traffico passeggeri (unità) porto di Bari.



Graf. 3b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

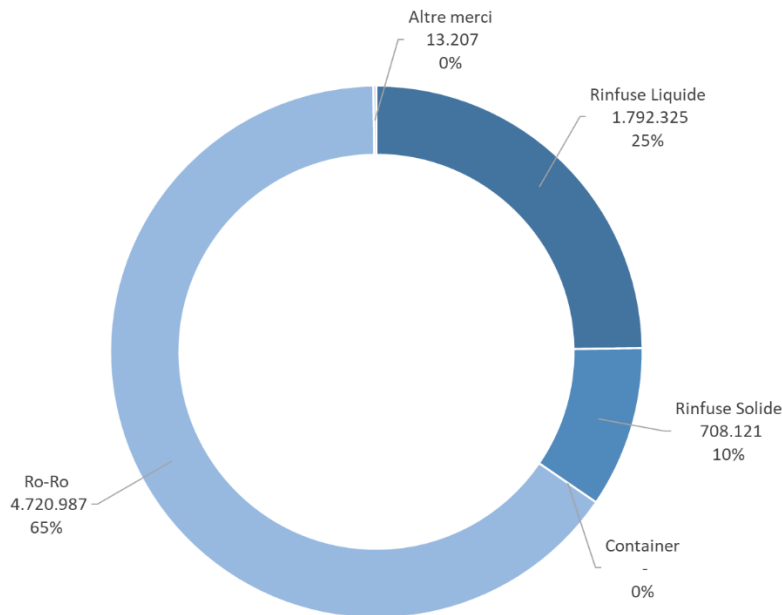
Il traffico passeggeri mostra, nel 2024, un calo complessivo del 2,5% sul 2023, e dello 0,6% sul 2022.

Il segmento crociere è aumentato del 10,9% nel 2024 e pesa per il 32%. Il segmento dei traghetti (che pesa per il 68% del totale del traffico passeggeri del porto) è invece in calo, con un circa -8%.

Caratteristiche e trend di traffico del porto di Brindisi

Il porto di Brindisi è un porto multipurpose: turistico, commerciale e industriale; ha, inoltre, un ruolo importante a supporto delle attività industriali e di produzione energetica del Salento. Il traffico turistico riguarda i collegamenti con la penisola Balcanica, la Grecia e la Turchia, mentre il traffico mercantile concerne carbone, olio combustibile, gas naturale e prodotti chimici. Il Porto di Brindisi ha sviluppato una forte specializzazione nei collegamenti ferries Ro-Ro e Ro-pax nel segmento delle Autostrade del Mare sulla direttrice nord-sud che collega l'Alto Adriatico alla Sicilia.

Caratteristiche del traffico del porto di **Brindisi** (tonnellate e quota %) nel 2024.

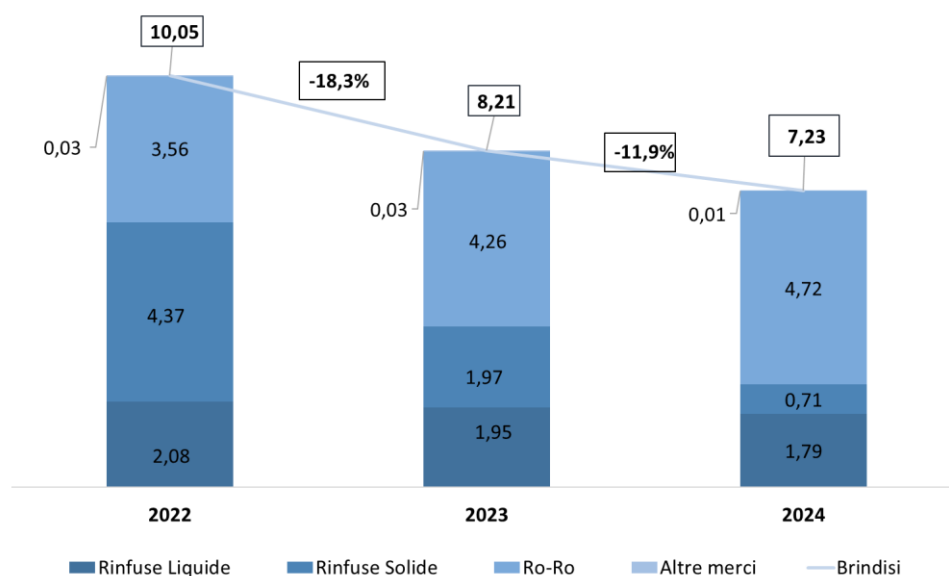


Graf. 4 - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Complessivamente, nel 2024, le merci gestite dal porto di Brindisi sono state circa 7,2 milioni di tonnellate, in calo dell'11,9%.

Le Ro-Ro rappresentano la principale categoria, concentrando il 65% dei traffici. Seguono le rinfuse liquide con il 25% e le solide con una quota del 10%. Sono marginali le altre merci.

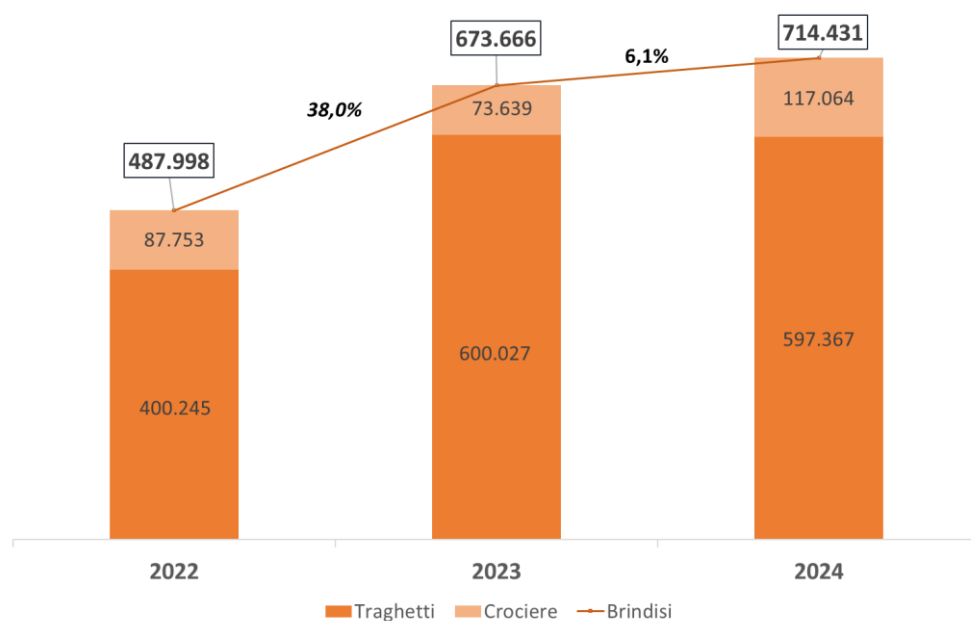
Trend 2022-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) porto di Brindisi.



Graf. 5a - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

La variazione nel 2024 delle singole categorie di merci, in tonnellate, vede un calo complessivo dell'11,9% sul 2023 e del 30,2% sul 2022. Nell'ultimo anno si evidenzia la crescita delle Ro-Ro del 10,8%, mentre calano le rinfuse: le liquide (-7,9%) e le solide (-64,1%).

Trend 2022-2024 traffico passeggeri (unità) porto di Brindisi.



Graf. 5b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoport

Il traffico passeggeri del porto di Brindisi ha raggiunto 714 mila unità, in aumento del 6,1% nel 2024 (+44,1% il confronto 2024 con il 2022).

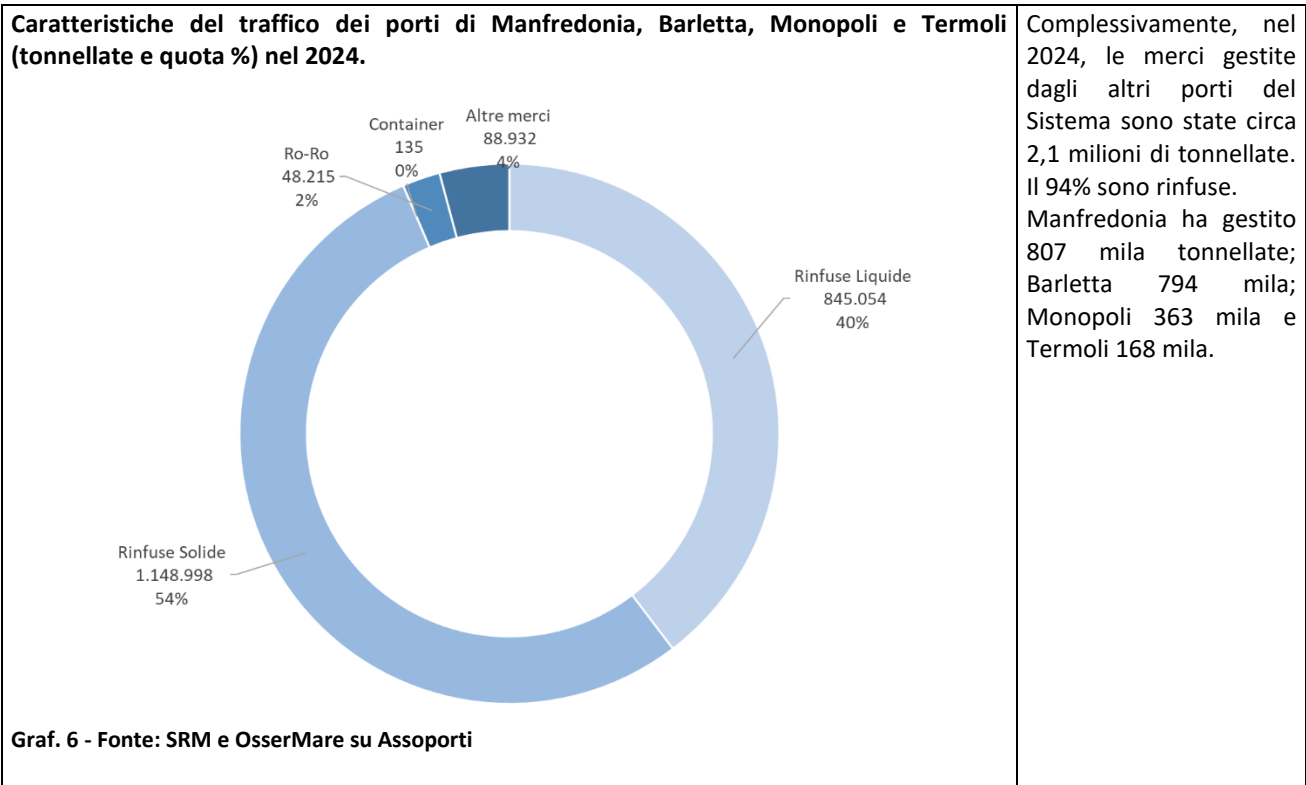
Si tratta prevalentemente di persone trasportate su traghetti (84%) che nel 2024 hanno registrato un lieve calo dello 0,4%. I croceristi sono invece aumentati del 59%.

Caratteristiche e trend di traffico dei porti di Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli

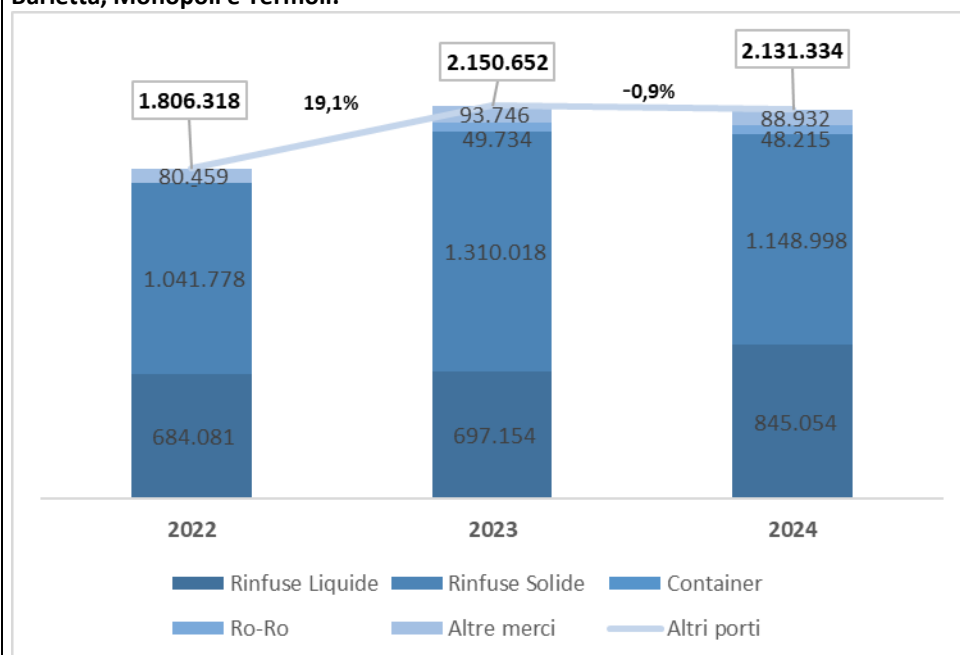
Gli altri porti gestiti dall’Autorità di Sistema del Mare Adriatico Meridionale costituiscono un polo importante per quanto riguarda i traffici merci e passeggeri gravitanti su Puglia e Molise. Si tratta di tutti scali specializzati in rinfuse liquide, solide ed impiantistica con la prevalenza delle merci solide sulle liquide (ad eccezione di Termoli).

Nel porto di Barletta le rinfuse solide sono per lo più fertilizzanti, cereali e minerali/cementi/calci. Nel porto di Manfredonia è preponderante la movimentazione di cereali, movimentazione peraltro solo in ingresso a sottolineare l’attività delle industrie presenti. È tuttavia utile sottolineare che il porto di Manfredonia è anche interessato dal traffico traghetti per le isole Tremiti. A Monopoli c’è prevalenza di “minerali/cementi/calci”. Il porto di Termoli in provincia di Campobasso è un porto passeggeri, peschereccio e turistico per nautica da diporto. Importante per i collegamenti Ro-pax con le isole Tremiti.

I dati di Termoli sono disponibili solo a partire dal 2023 perché è entrata nella gestione dell’ADSP MAM nel corso del 2022.



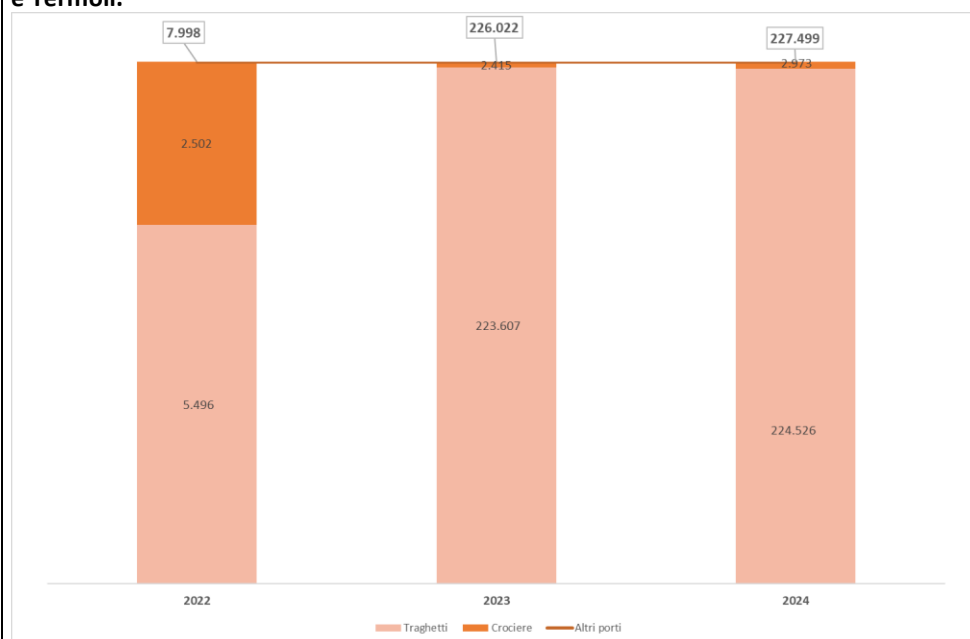
Trend 2022-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) dei porti di Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli.



Graf. 7a - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

La variazione nel 2024 delle singole categorie di merci, in tonnellate, vede un calo complessivo dello 0,9% sul 2023 ma una crescita del 18,2% sul 2022. Nell'ultimo anno si evidenzia la crescita delle rinfuse liquide con +21,2%; in calo le restanti categorie di merci: rinfuse solide -12,3%, Ro-ro -3,1% e altre merci -5,1%.

Trend 2022-2024 traffico passeggeri (unità) dei porti di Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli.



Graf. 7b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

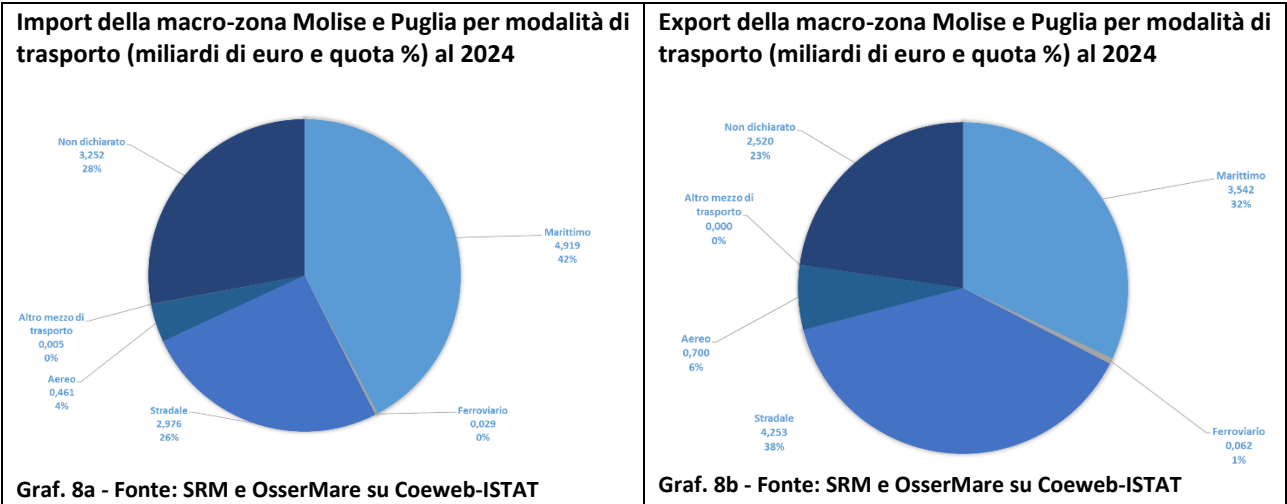
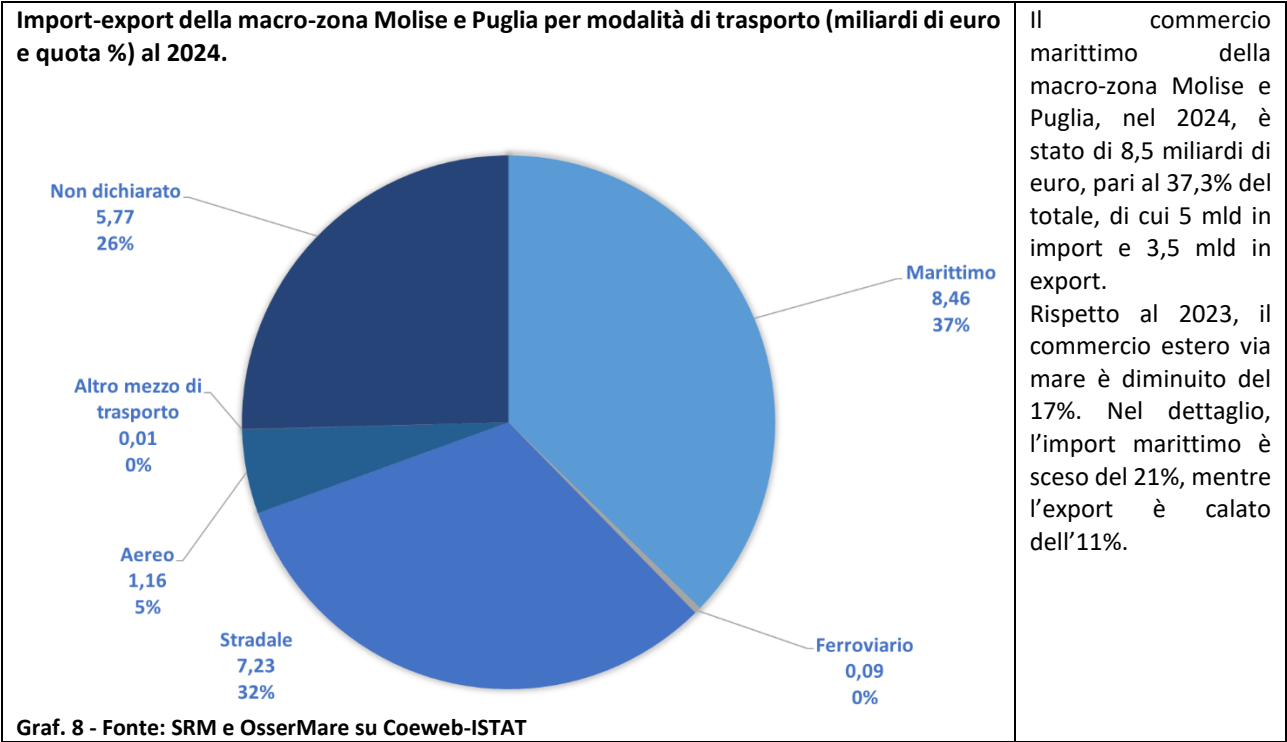
Il traffico passeggeri degli altri porti ha raggiunto 227 mila unità, in aumento dello 0,7% nel 2024.

Si tratta prevalentemente di persone trasportate su traghetti (99%) che nel 2024 hanno registrato una lieve crescita pari allo 0,4%. Anche i croceristi sono aumentati (+23,1%).

Import export via mare della macro-zona Molise e Puglia

Trattandosi di una ADSP interregionale per l’analisi dell’import-export si è scelto di considerare le due regioni interessate come una unica macroarea.

Per l’analisi della singola regione Puglia si rinvia alla scheda dell’ADSP Mar Ionio.



Principali aree fornitrici marittime della macro-zona Molise e Puglia e merci in import al 2024

Partner Import	Asia orientale		Paesi europei non Ue		America settentrionale		Asia centrale		America centro-meridionale	
	Totale (€)	Peso partner	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso
	1.208.888.600	25%	870.584.165	18%	811.315.262	16%	706.698.297	14%	382.601.985	8%
di cui:	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce
	Macchine ed apparecchi meccanici	22,47%	Prodotti dell'industria tessile	23,01%	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	40,24%	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	66,15%	Minerali metalliferi ed altri prodotti delle miniere	34,26%
	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	17,1%	Prodotti dell'agricoltura, della caccia, della silvicoltura e della pesca	22,35%	Prodotti dell'agricoltura, della caccia, della silvicoltura e della pesca	34,41%	Prodotti dell'agricoltura, della caccia, della silvicoltura e della pesca	11,48%	Macchine ed apparecchi meccanici	24,84%
	Prodotti dell'industria tessile	12,11%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	22,20%	Macchine ed apparecchi meccanici	8,28%	Prodotti dell'industria tessile	9,93%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	14,30%

Tab. 1 - Fonte: SRM e OsserMare su Coeweb-ISTAT

Principali aree clienti marittime della macro-zona Molise e Puglia e merci in export al 2024

Partner Export	America settentrionale		Paesi europei non Ue		America centro meridionale		Asia orientale		Ue 27 post Brexit	
	Totale (€)	Peso partner	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso
	947.545.062	27%	887.212.731	25%	470.375.370	13%	418.551.695	12%	224.612.605	6%
di cui:	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce
	Macchine ed apparecchi meccanici	36,67%	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	29,43%	Mezzi di trasporto	55,29%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	39,36%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	33,84%
	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	26,87%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	15,46%	Macchine ed apparecchi meccanici	19,34%	Mezzi di trasporto	35,95%	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	20,45%
	Mezzi di trasporto	17,24%	Prodotti dell'industria tessile	15,02%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	10,74%	Macchine ed apparecchi meccanici	12,18%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	9,78%

Tab. 2 - Fonte: SRM e OsserMare su Coeweb-ISTAT

9. AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

All'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale è stata attribuita la gestione coordinata dei porti di Ancona, Falconara Marittima, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara, Ortona e Vasto.



Caratteristiche e trend di traffico dei porti del Sistema

La ADSP del Mare Adriatico Centrale movimentata merci e passeggeri: **con 11,3 milioni di tonnellate di merci gestite, concentra il 2,35% del traffico complessivo dei porti italiani; con 940 mila passeggeri, l'1,28% del totale passeggeri Italia.**

Si tratta di una delle quattro Autorità di Sistema Portuale interregionali, comprendendo scali marchigiani e abruzzesi.

Scheda traffici ADSP del Mare Adriatico Centrale al 2024

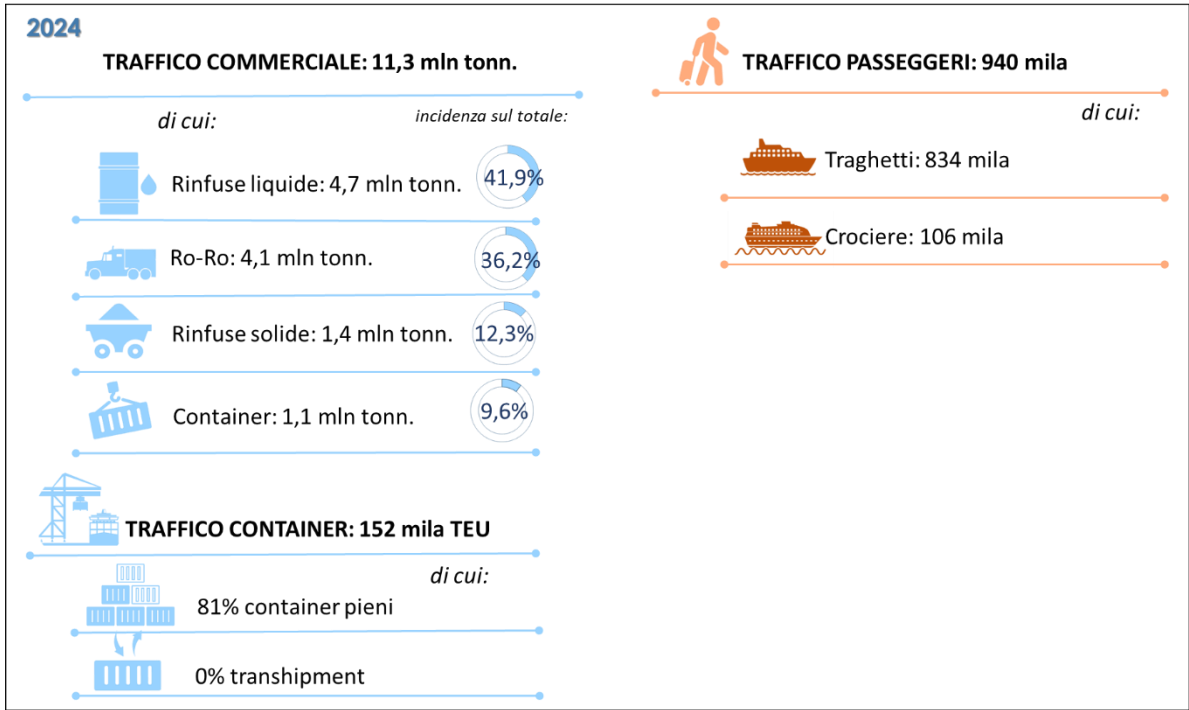
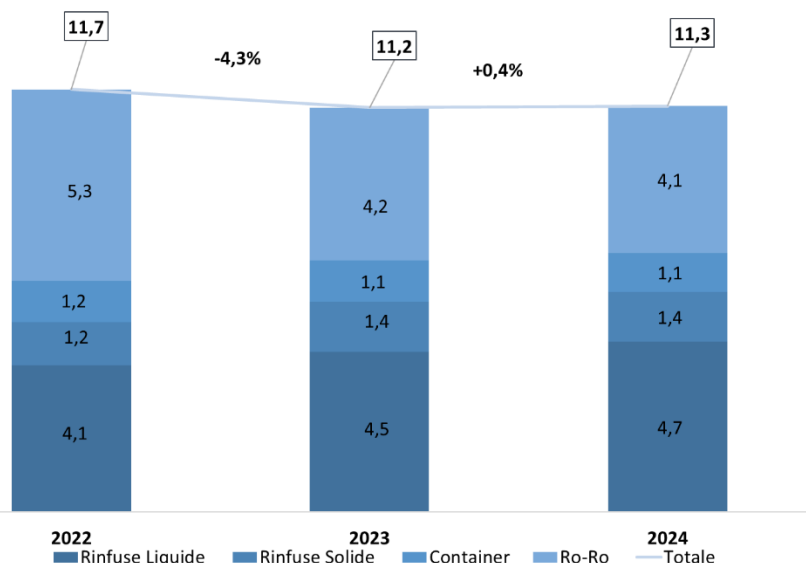


Fig. 1 - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Trend 2022-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) per singola categoria di merce del Mare Adriatico Centrale.

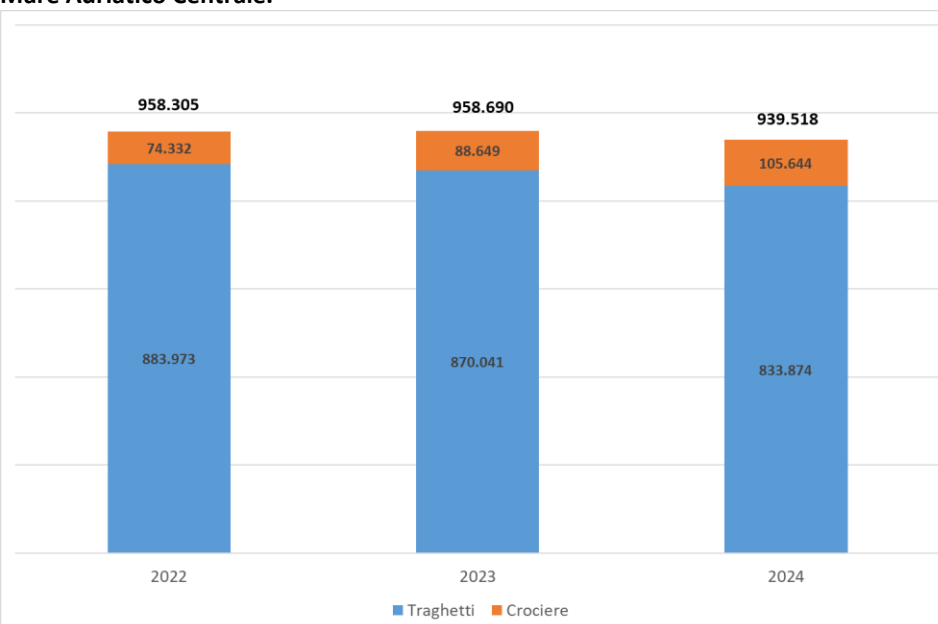


Graf. 1a - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

In termini di merci movimentate, l'ADSP del Mare Adriatico Centrale ha rilevato nel 2024 un incremento dello 0,4% sul 2023, e del 3,9% rispetto al 2022.

Il segmento delle rinfuse liquide pesa per il 41,9% del totale, in crescita del 6,2%; seguono il settore Ro-Ro che è in calo del 3,9%; le rinfuse solide, aumentano dello 0,1%, mentre il segmento dei container registra un decremento del 6,1%.

Trend 2022-2024 traffico passeggeri (numero passeggeri) su navi traghetto e crociere del Mare Adriatico Centrale.



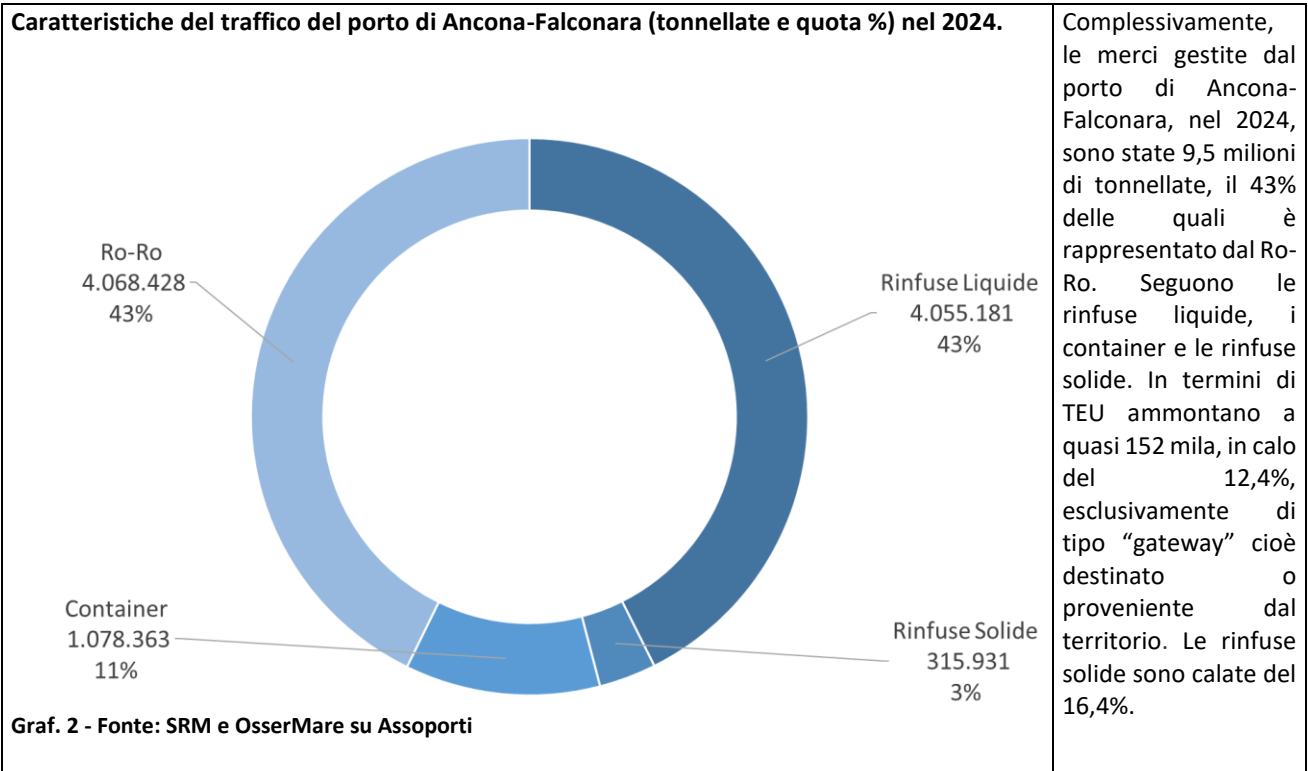
Graf. 1b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

La ADSP del Mare Adriatico Centrale nel 2024 ha registrato un calo delle presenze (-2%), e dell'1,96% sul 2022. La quota traghetti è dell'89% sul totale, in calo del 4,2%. I croceristi sono quasi 106 mila in aumento del 19,2%.

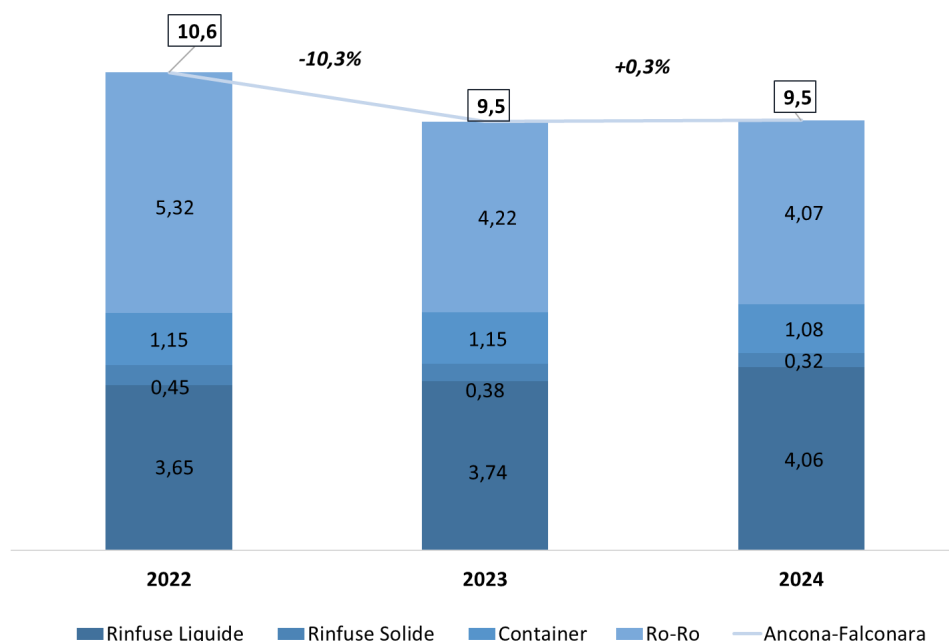
Caratteristiche e trend di traffico del porto di Ancona-Falconara

Il porto di Ancona-Falconara è un porto industriale, commerciale e passeggeri. È un nodo “core” delle reti Ten-T inserito nei Corridoi Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico. L’area portuale è articolata in terminal passeggeri e traghetti, terminal container e impianti per rinfuse solide. Il porto ha una funzione strategica nella Macro Regione Adriatico-Ionica, come terminal per le linee traghetto internazionali e da crociera dirette verso le sponde dell’Adriatico orientale (Croazia, Albania, Grecia). Nel segmento container così come nei traffici traghetti e rinfusieri, il porto di Ancona funge da terminale delle Autostrade del Mare della Macroregione Adriatico-Ionica a servizio del mercato italiano ed europeo. Ancona-Falconara con 9,5 milioni di tonnellate copre il 2% della quota nazionale e con 927 mila passeggeri, l’1,26% del traffico Italia.

Il porto di Falconara, con la Raffineria API, è uno dei punti di riferimento nell’Adriatico per la movimentazione di petrolio greggio e prodotti petroliferi raffinati.



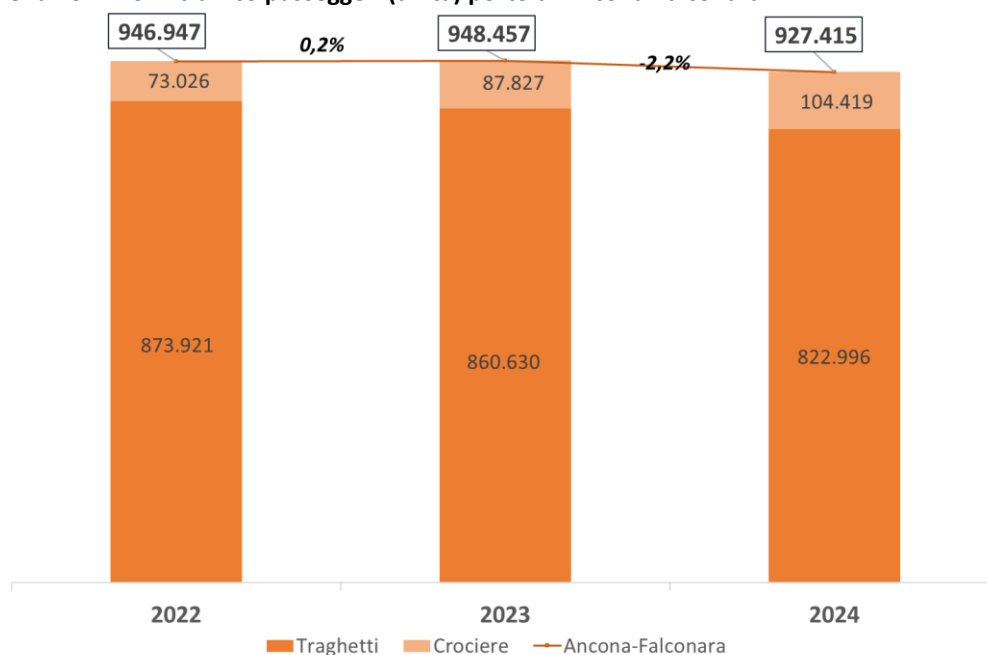
Trend 2022-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) porto di Ancona-Falconara.



Graf. 3a - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Nel 2024 si è osservato un aumento complessivo dello 0,3% del traffico merci in tonnellate, che diventa -10% sul 2022. Ro-Ro (-3,5%), rinfuse solide (-16,4%) e container (-6,1%) sono in calo; le rinfuse liquide in aumento (+8,3%).

Trend 2022-2024 traffico passeggeri (unità) porto di Ancona-Falconara.



Graf. 3b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

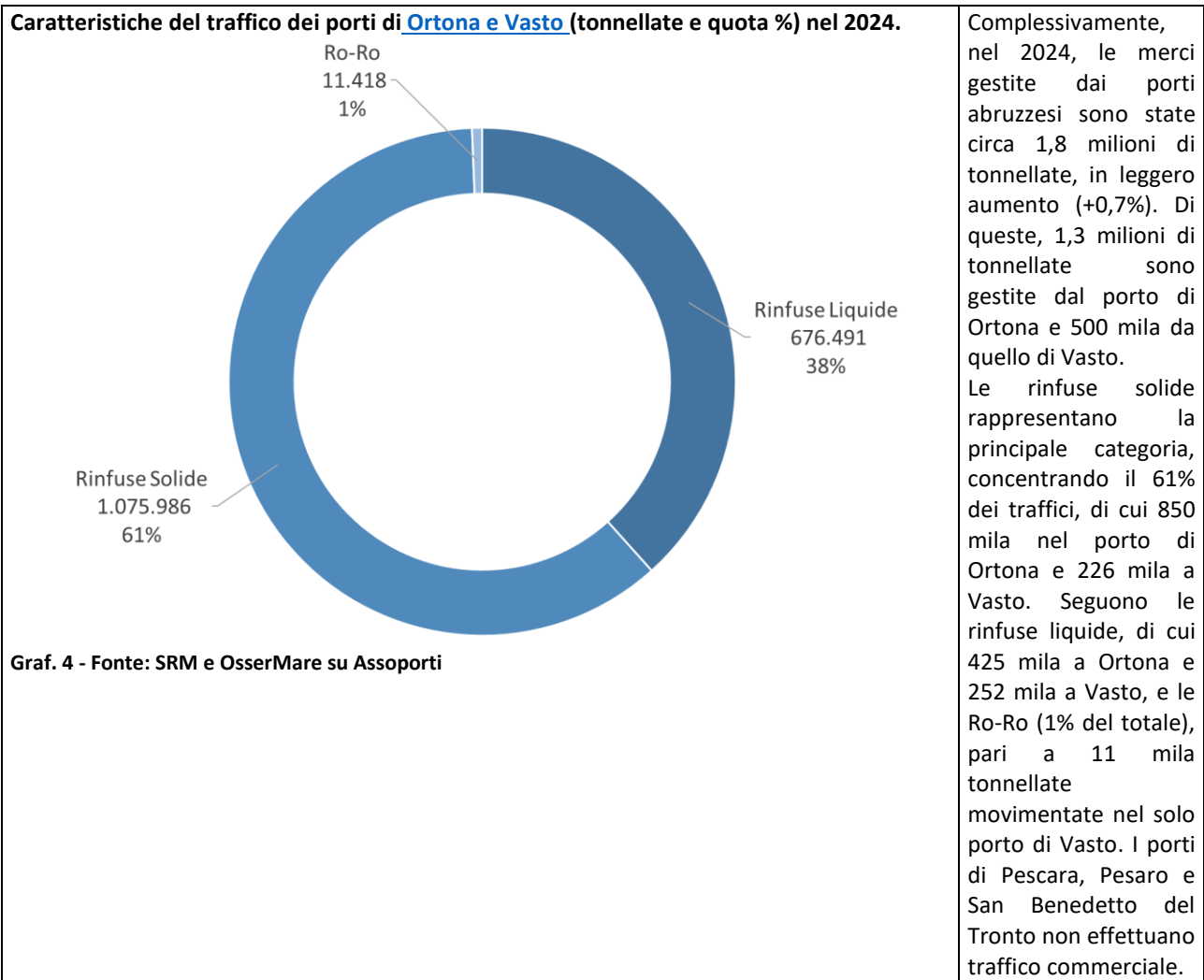
Il traffico passeggeri mostra, nel 2024, un calo complessivo del 2,2% e del 2% sul 2022. Il segmento crociere è aumentato del 18,9% nel 2024, e pesa per l'11,3%. Il segmento dei traghetti (che pesa per l'88,7% del totale del traffico passeggeri del porto) è in calo, con un -4,4%. Ancona è il porto leader per il traffico Ro/Pax tra la Grecia e l'Europa centro-occidentale.

Caratteristiche e trend di traffico dei porti di Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara, Ortona e Vasto

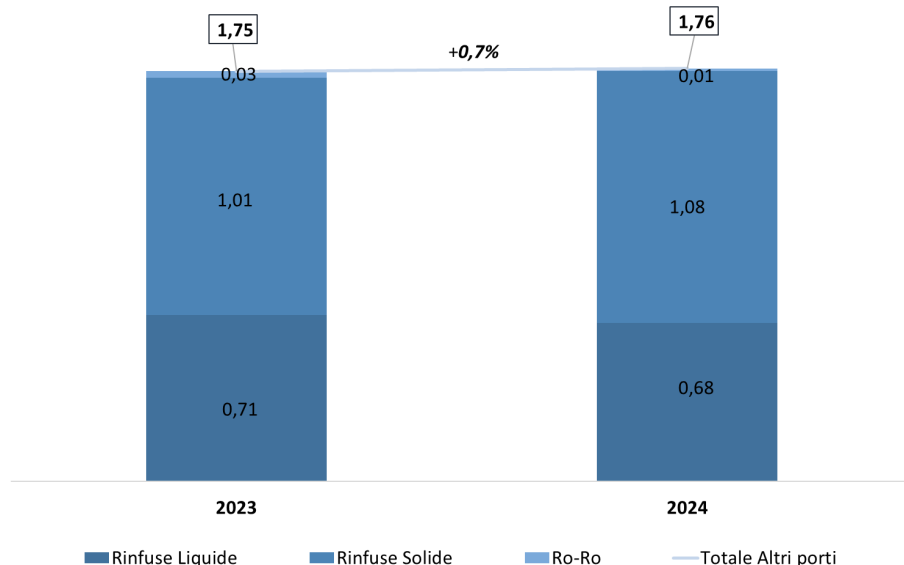
I porti di Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara, Ortona e Vasto costituiscono un'integrazione importante per quanto riguarda i traffici merci e passeggeri gravitanti sull'area dell'Adriatico centrale, che fanno capo ad Ancona.

Il porto canale di Pesaro è un porto commerciale, peschereccio e turistico, che ha consolidato, negli anni, il suo asset principale nel traffico passeggeri, grazie alla presenza di collegamenti veloci con le isole minori della Croazia. È inoltre inserito negli itinerari delle compagnie di crociera di piccole dimensioni. Il porto di San Benedetto del Tronto è un'infrastruttura specializzata nella pesca commerciale; fra i settori operativi nello scalo, ci sono quelli della cantieristica da diporto e dei servizi ad esso collegati.

Il porto di Pescara non è al momento operativo per i traffici commerciali per l'annoso problema dell'insabbiamento. Ha una darsena dedicata alle imbarcazioni da diporto ed è punto di riferimento per il diportismo nel mare Adriatico. Il Porto di Ortona è il principale scalo commerciale polifunzionale abruzzese inserito nella rete delle Autostrade del Mare. Situato in posizione strategica rispetto alle zone industriali e produttive del centro Italia è specializzato nella gestione del traffico rinfusiero, general cargo e project cargo. Recentemente si sta consolidando anche il traffico crocieristico, grazie all'inserimento dello scalo negli itinerari delle compagnie di crociera di piccole dimensioni. Nel porto di Vasto trovano ormeggio la flotta peschereccia, nonché navi che effettuano carico e scarico di merci alla rinfusa.



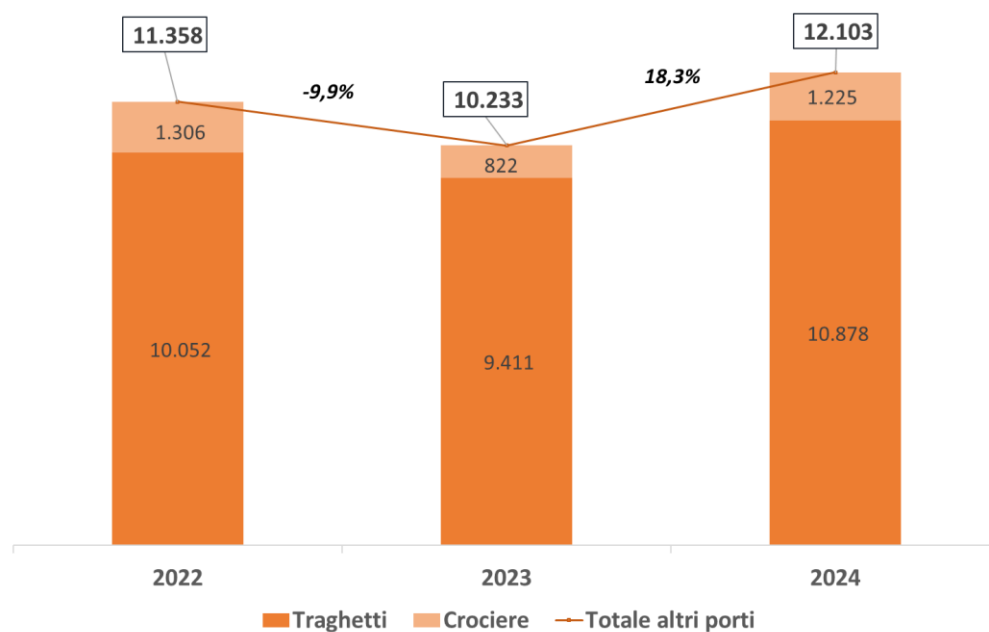
Trend 2023-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) dei porti di [Ortona e Vasto](#).



La variazione nel 2024 delle singole categorie di merci, in tonnellate, vede un aumento complessiva dello 0,7%, riconducibile alla crescita del 6,3% delle rinfuse solide. In calo del 4,8% le rinfuse liquide.

Graf. 5a - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Trend 2022-2024 traffico passeggeri (unità) porti di Pesaro e Ortona.

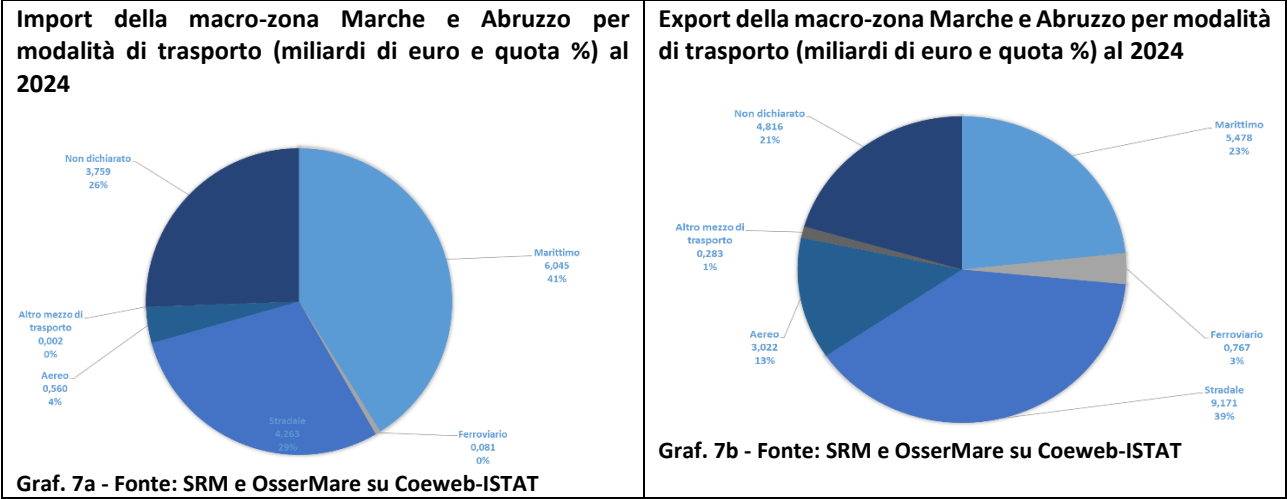
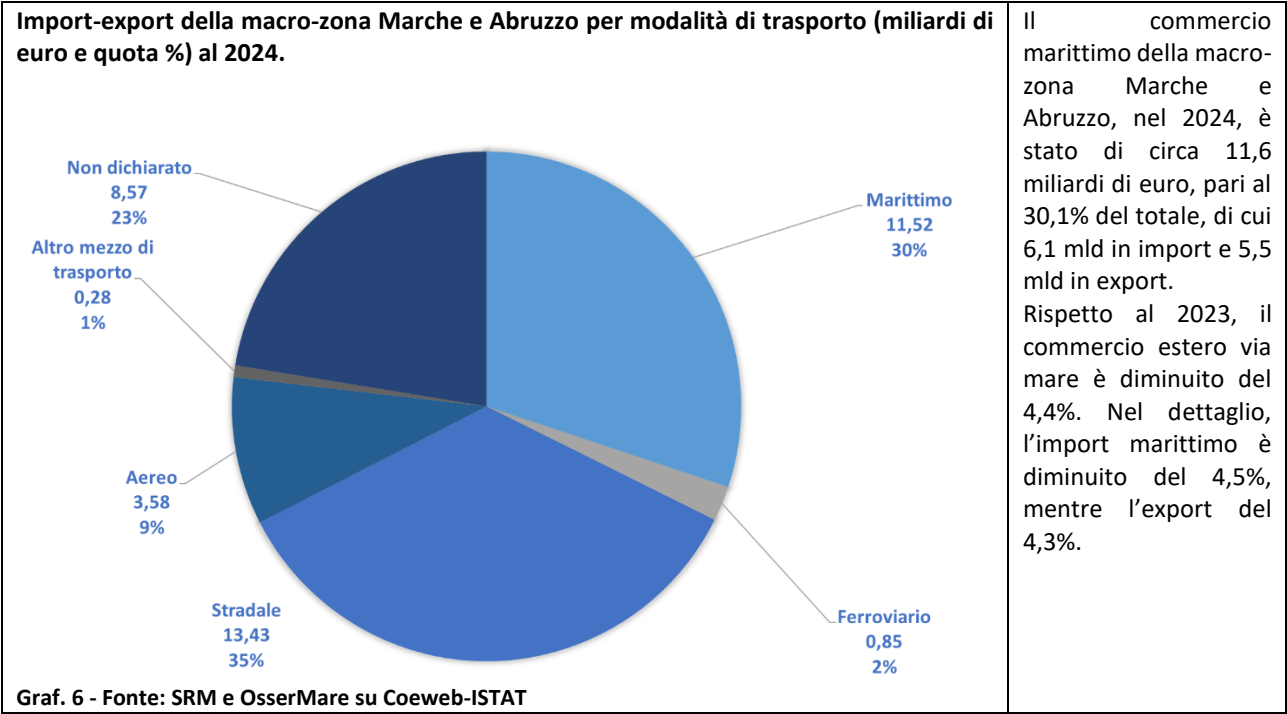


Il traffico passeggeri si riscontra nei porti di Pesaro, 11 mila unità (di cui 539 croceristi), e una piccola quota di croceristi (poco meno di 700) a Ortona. Nel 2024 si rileva un aumento del 18,3% sul 2023 e un +8,4% sul 2022.

Graf. 5b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Import export via mare della macro-zona Marche e Abruzzo

Trattandosi di una ADSP interregionale per l’analisi dell’import-export si è scelto di considerare le due regioni interessate come una unica macroarea.



Principali aree fornitrici marittime della macro-zona Marche e Abruzzo e merci in import al 2024

Partner Import	Asia orientale		Africa settentrionale		Medio Oriente		Paesi europei non Ue		Asia centrale	
	Totale (€)	Peso partner	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso
	2.494.699.766	41%	811.411.142	13%	702.672.767	12%	661.967.394	11%	553.157.480	9%
di cui:	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce
	Mezzi di trasporto	31,56%	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	38,72%	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	95,55%	Prodotti dell'industria tessile	23,82%	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	63,00%
	Macchine ed apparecchi meccanici	20,19%	Metalli; manufatti in metallo	29,09%	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali,	1,81%	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	15,96%	Metalli; manufatti in metallo	12,17%
	Prodotti dell'industria tessile	12,25%	Prodotti dell'industria tessile	9,68%	Metalli; manufatti in metallo	0,87%	Metalli; manufatti in metallo	13,94%	Prodotti dell'industria tessile	8,50%

Tab. 1 - Fonte: SRM e OsserMare su Coeweb-ISTAT

Principali aree clienti marittime della macro-zona Marche e Abruzzo e merci in export al 2024

Partner Export	Paesi europei non Ue		America settentrionale		America centro-meridionale		Africa settentrionale		Medio Oriente	
	Totale (€)	Peso partner	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso
	1.293.426.246	24%	1.265.355.951	23%	847.791.179	15%	566.865.198	10%	513.471.899	9%
di cui:	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce
	Mezzi di trasporto	36,00%	Macchine ed apparecchi meccanici	32,48%	Mezzi di trasporto	49,77%	Mezzi di trasporto	24,01%	Macchine ed apparecchi meccanici	34,98%
	Metalli; manufatti in metallo	15,66%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	20,62%	Macchine ed apparecchi meccanici	20,36%	Macchine ed apparecchi meccanici	23,59%	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	18,52%
	Macchine ed apparecchi meccanici	13,80%	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	14,58%	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	11,29%	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	15,07%	Mezzi di trasporto	11,43%

Tab. 2 - Fonte: SRM e OsserMare su Coeweb-ISTAT

10. AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRO SETTENTRIONALE

All'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale è stata attribuita la gestione del porto di Ravenna.



Caratteristiche e trend di traffico dei porti del Sistema

La ADSP del Mare Adriatico Centro Settentrionale con 25,6 milioni di tonnellate di merci totali gestite, concentra il 5,32% del traffico in tonnellate movimentato dai porti italiani. Ospita anche traffico crocieristico con 273 mila passeggeri. Ravenna è il primo porto italiano per rinfuse solide e merci varie gestite.

Scheda traffici ADSP del Mare Adriatico Centro Settentrionale al 2024

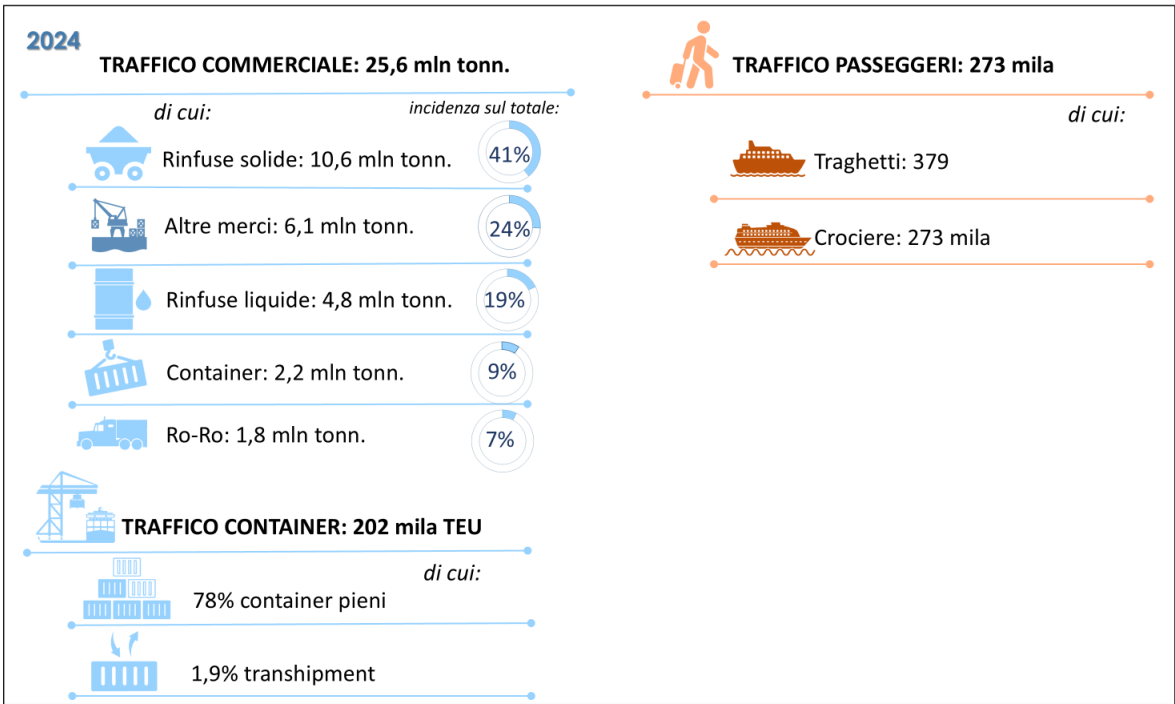
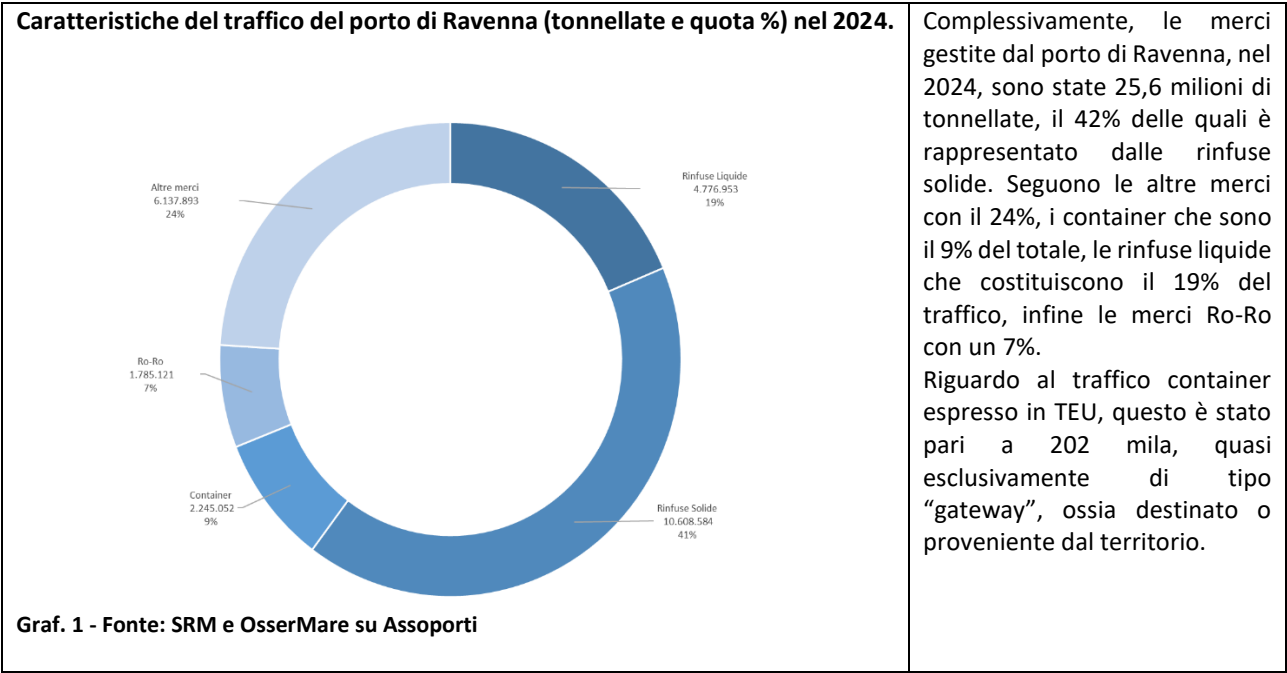


Fig. 1 - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

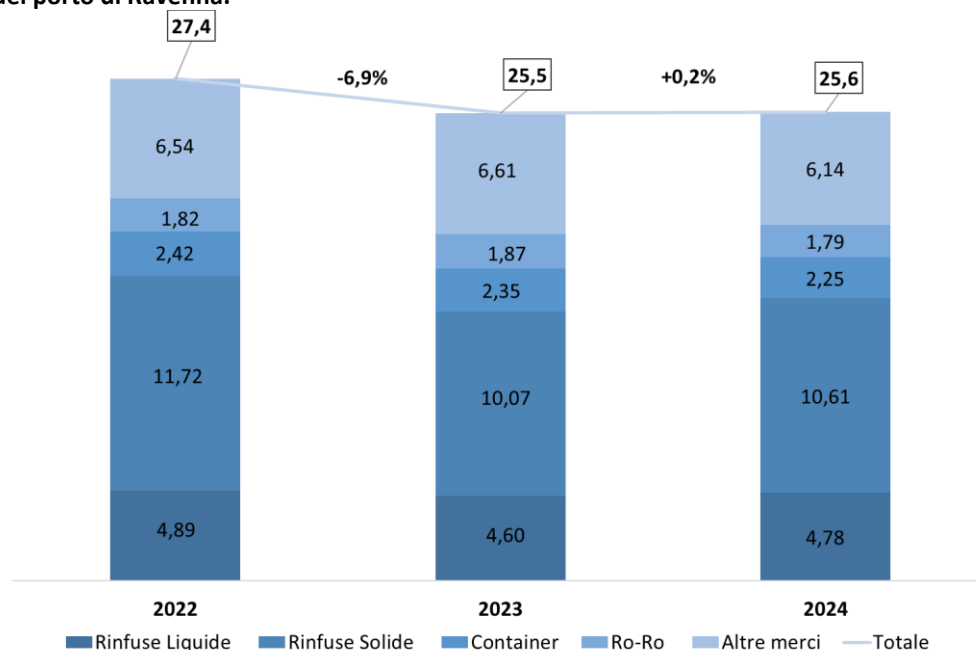
Caratteristiche e trend di traffico dell’ADSP del Mare Adriatico Centro Settentrionale - porto di Ravenna

Il Sistema portuale dell’Adriatico Centro Settentrionale comprende il solo porto di Ravenna per cui l’analisi dei dati di traffico riguarderà esclusivamente questo scalo.

Il porto di Ravenna è leader in Italia per movimentazione di rinfuse solide e merci varie: è primo nello sbarco delle materie prime per l’industria della ceramica, dei cereali, dei fertilizzanti e degli sfarinati; per le merci varie è un importante scalo, come per i prodotti metallurgici (in particolare coils) e il legname. Ravenna si caratterizza come porto leader in Italia per gli scambi commerciali con i mercati del Mediterraneo orientale e del Mar Nero. Rappresenta, inoltre, uno snodo fondamentale per i servizi RO-RO di cabotaggio nazionale. Ravenna è stato inserito nelle reti TEN-T come porto *core*, nell’ambito del corridoio Baltico-Adriatico. I principali terminal dello scalo sono collegati alla rete ferroviaria.



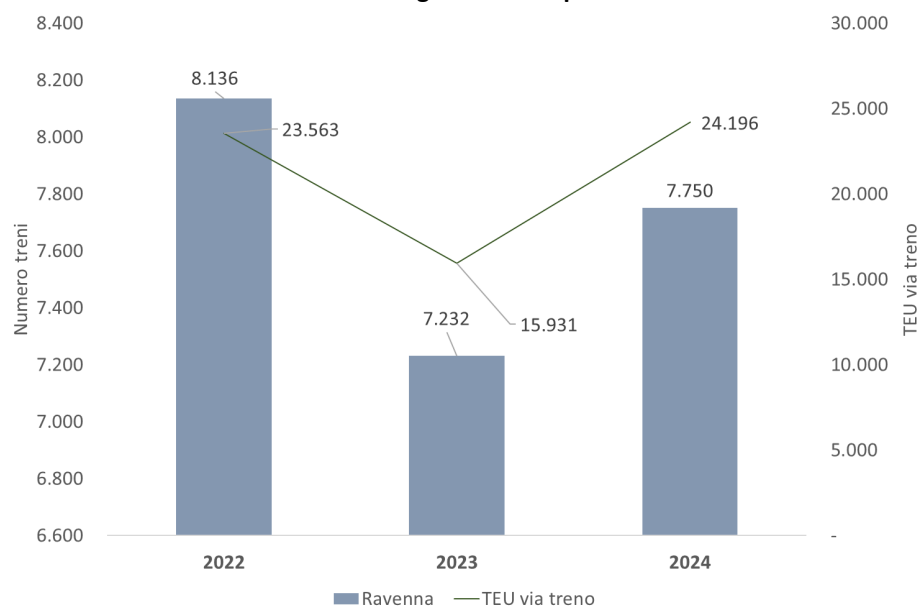
Trend 2022-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) per singola categoria di merce del porto di Ravenna.



Graf. 2a - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

In termini di merci movimentate, il porto di Ravenna ha rilevato nel 2024 un aumento dello 0,2% sul 2023 e un calo del 6,7% sul 2022. Il segmento delle rinfuse solide con poco più di 10,6 milioni di tonnellate, risulta in aumento del 5,4%; seguono il settore delle altre merci, con 6,1 milioni, che è in calo del 7,2%; quello delle rinfuse liquide con 4,8 milioni (+3,8%), i container con 2,2 milioni (-4,6%) e i Ro-Ro, con 1,8 milioni, in calo del 4,3%.

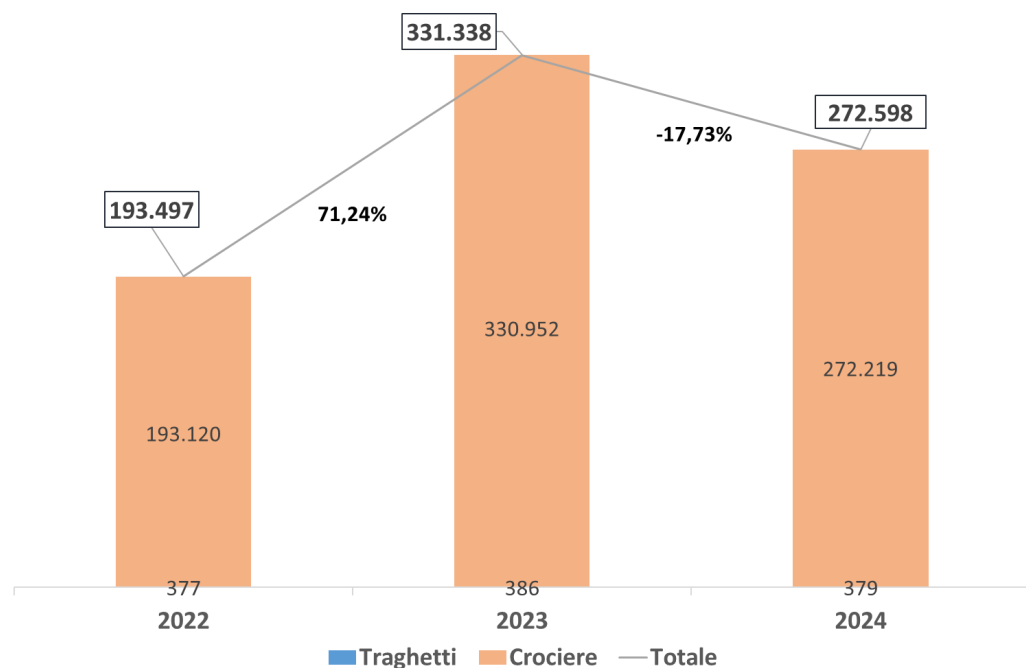
Trend 2022-2024 del traffico ferroviario generato dal porto di Ravenna.



Graf. 3 - Fonte: SRM e OsserMare su ADSP

Significativo il traffico ferroviario generato dal porto di Ravenna, con 7.750 treni nel 2024, in crescita rispetto al 2023 (+7,2%), ma in calo rispetto al 2022 (-4%). Nel 2024, più di 24 mila TEU sono stati trasportati via treno, raggiungendo un *modal split* - il rapporto tra container movimentati via treno sul totale dei container movimentato dai porti - pari al 12%.

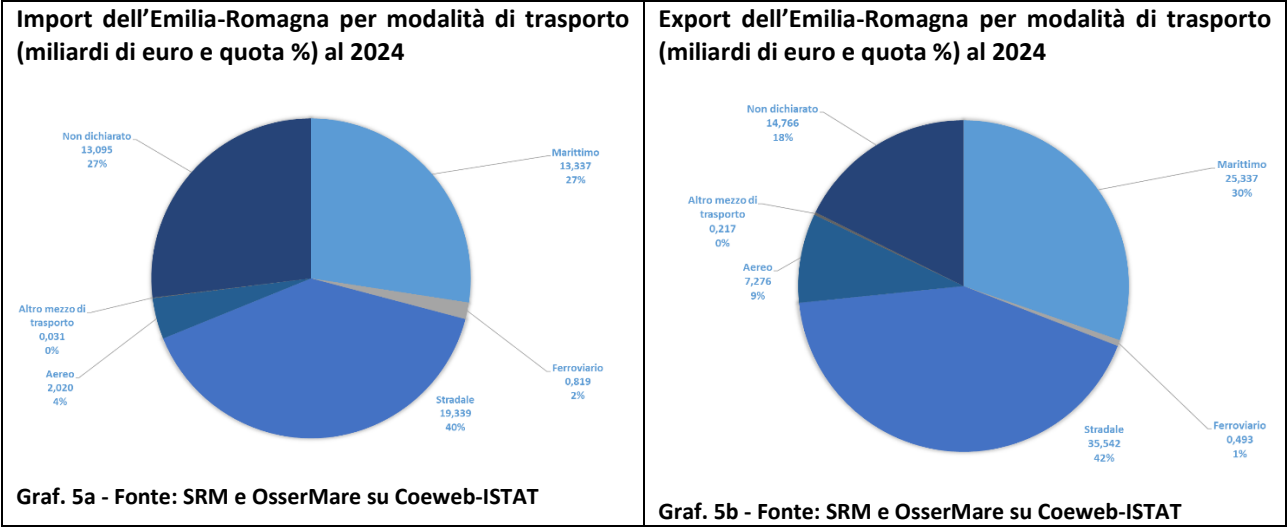
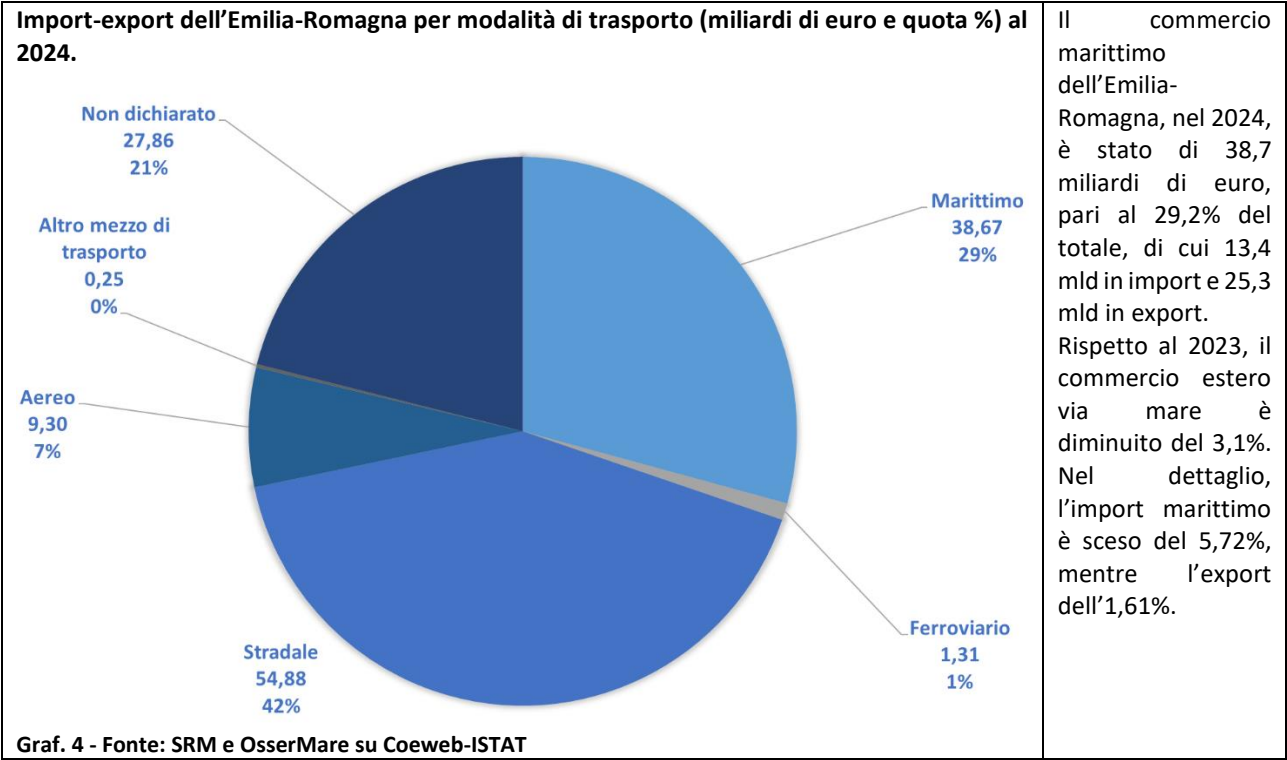
Trend 2022-2024 traffico passeggeri (numero passeggeri) su navi traghetto e crociere del porto di Ravenna.



Graf. 2b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Il porto di Ravenna nel 2024 ha registrato un calo delle presenze (-17,73%), in controtendenza rispetto ai dati post pandemia ancora rilevabili nel 2022. I croceristi nel 2024 sono stati pari a 272 mila, di cui 223 mila in "home port" e 49 mila "in transito".

Import export via mare dell’Emilia-Romagna



Principali aree fornitrici marittime dell’Emilia-Romagna e merci in import al 2024

Partner Import	Asia orientale		Ue 27 post Brexit		Paesi europei non Ue		Asia centrale		America centro-	
	Totale (€)	Peso partner	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso
	5.093.085.233	38%	1.811.895.508	14%	1.722.519.002	13%	1.447.060.662	11%	1.317.987.821	10%
di cui:	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce
	Macchine ed apparecchi meccanici	36,23%	Metalli; manufatti in metallo	65,76%	Prodotti dell'agricoltura, della caccia, della silvicoltura e della pesca	18,18%	Prodotti dell'industria tessile	51,82%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	53,81%
	Prodotti dell'industria tessile	17,06%	Mezzi di trasporto	18,21%	Metalli; manufatti in metallo	16,46%	Metalli; manufatti in metallo	14,57%	Prodotti dell'agricoltura, della caccia, della silvicoltura e della pesca	32,87%
	Metalli; manufatti in metallo	15,30%	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	9,19%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	16,40%	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	11,74%	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	3,71%

Tab. 1 - Fonte: SRM e OsserMare su Coeweb-ISTAT

Principali aree clienti marittime dell’Emilia-Romagna e merci in export al 2024

Partner Export	America settentrionale		Asia orientale		America centro-meridionale		Medio Oriente		Paesi europei non UE	
	Totale (€)	Peso partner	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso
	9.054.851.295	36%	4.851.931.879	19%	2.566.934.092	10%	2.310.378.610	9%	2.137.854.203	8%
di cui:	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce
	Macchine ed apparecchi meccanici	34,68%	Mezzi di trasporto	31,30%	Macchine ed apparecchi meccanici	60,73%	Macchine ed apparecchi meccanici	39,96%	Macchine ed apparecchi meccanici	37,13%
	Mezzi di trasporto	34,04%	Macchine ed apparecchi meccanici	29,42%	Mezzi di trasporto	9,57%	Mezzi di trasporto	16,55%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	22,28%
	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	12,96%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	22,00%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	9,14%	Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	13,04%	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	10,58%

Tab. 2 - Fonte: SRM e OsserMare su Coeweb-ISTAT

11. AUTORITY DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE

All’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale è stata attribuita la gestione coordinata dei porti di Venezia e Chioggia.



Caratteristiche e trend di traffico dei porti del Sistema

La ADSP del Mare Adriatico Settentrionale **gestisce traffico commerciale e passeggeri: con 25 milioni di tonnellate di merci, concentra il 5,18% del traffico movimentato dai porti italiani. Ha visto transitare 702 mila passeggeri.**

Scheda traffici ADSP del Mare Adriatico Settentrionale al 2024

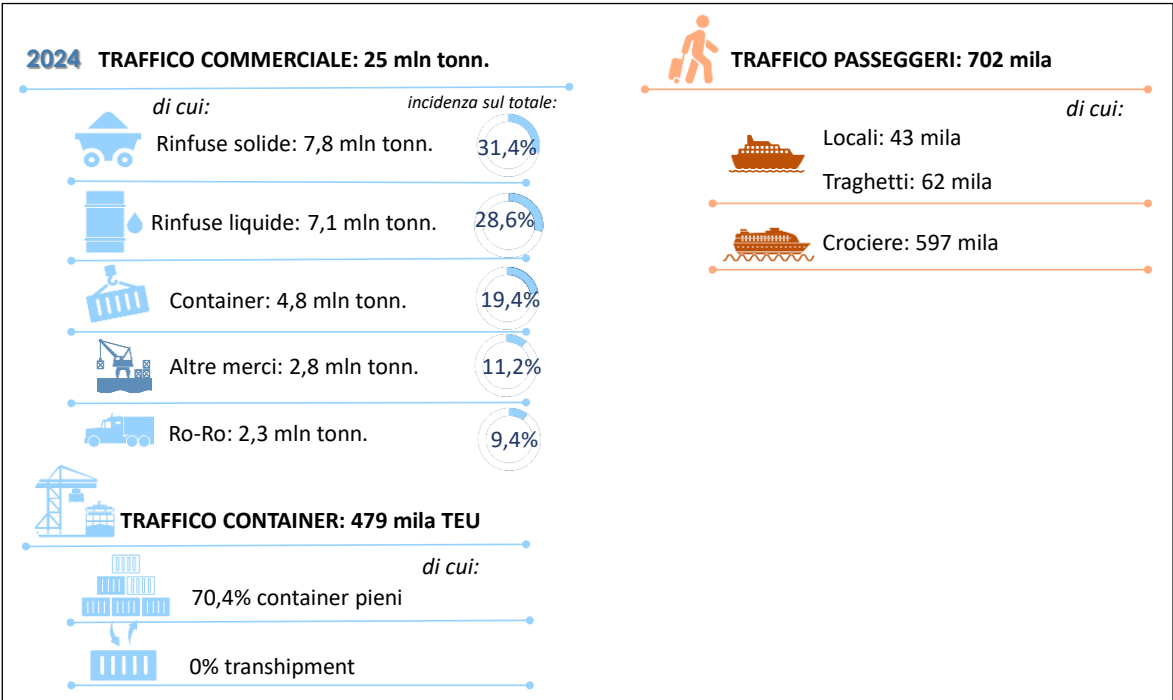
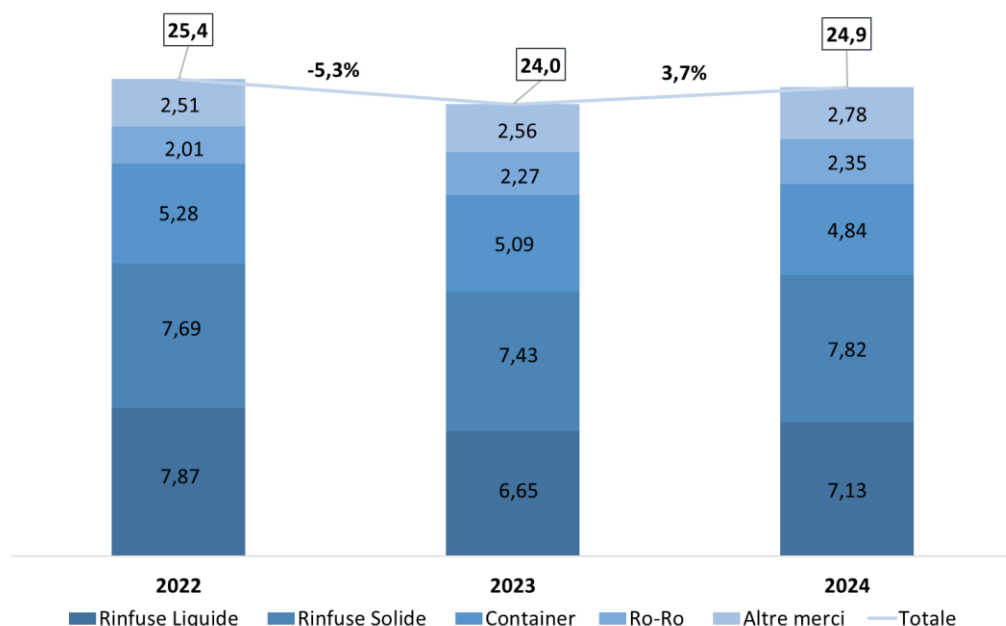


Fig. 1 - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Trend 2022-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) per singola categoria di merce del Mare Adriatico Settentrionale.

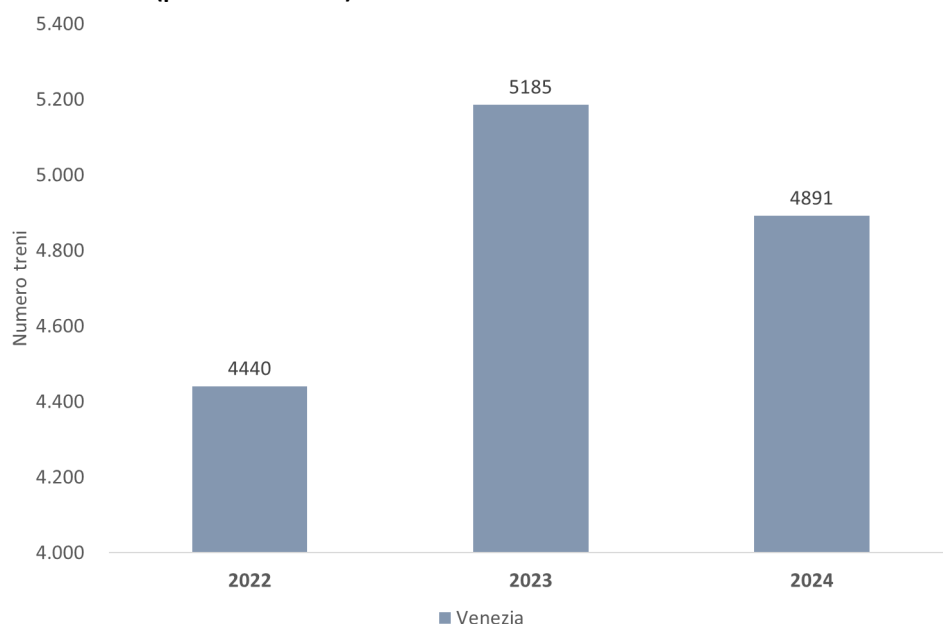


Graf. 1a - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

In termini di merci movimentate, l'ADSP del Mare Adriatico Settentrionale ha rilevato nel 2024 un aumento del 3,7% sul 2023 ma un calo dell' 1,6% rispetto al 2022.

Risultano in calo solo i container con -5%; le restanti categorie sono invece tutte in crescita: rinfuse solide (+5,2%), le rinfuse liquide (+7,1%), merci in Ro-Ro (+3,3%) e le merci varie +8,6%.

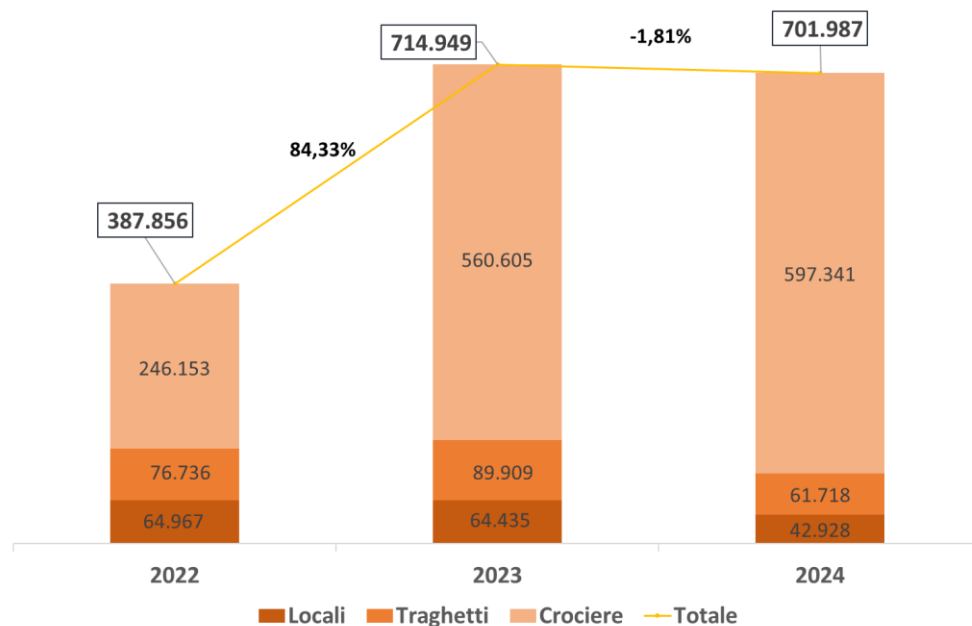
Trend 2022-2024 del traffico ferroviario generato dalla ADSP del Mare Adriatico Settentrionale (porto di Venezia).



Graf. 2 - Fonte: SRM e OsserMare su ADSP

Significativo il traffico ferroviario generato dal porto di Venezia, con 4.891 treni nel 2024, seppure in calo rispetto al 2023 (-5,7%).

Trend 2022-2024 traffico passeggeri (numero passeggeri) su navi traghetto e crociere del Mare Adriatico Settentrionale.

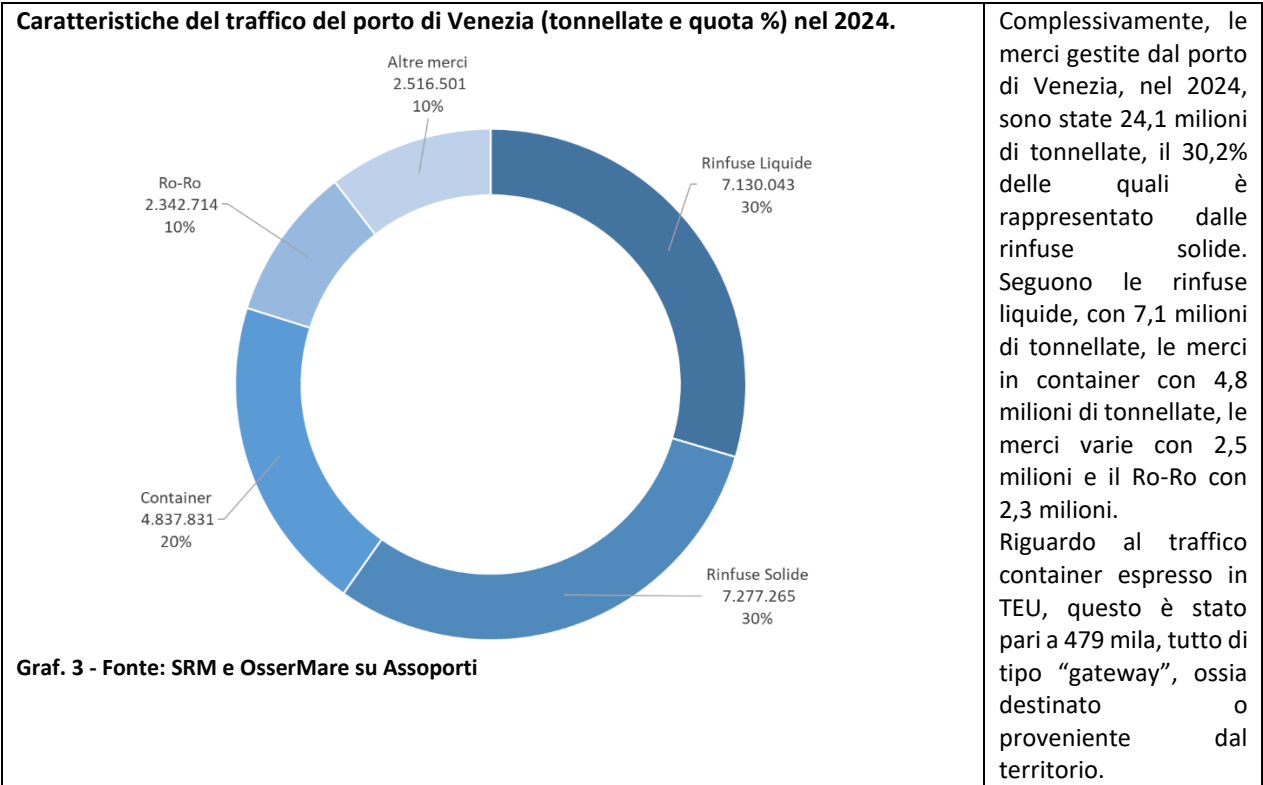


Graf. 1b - Fonte: SRM e OsseMare su Assoporti

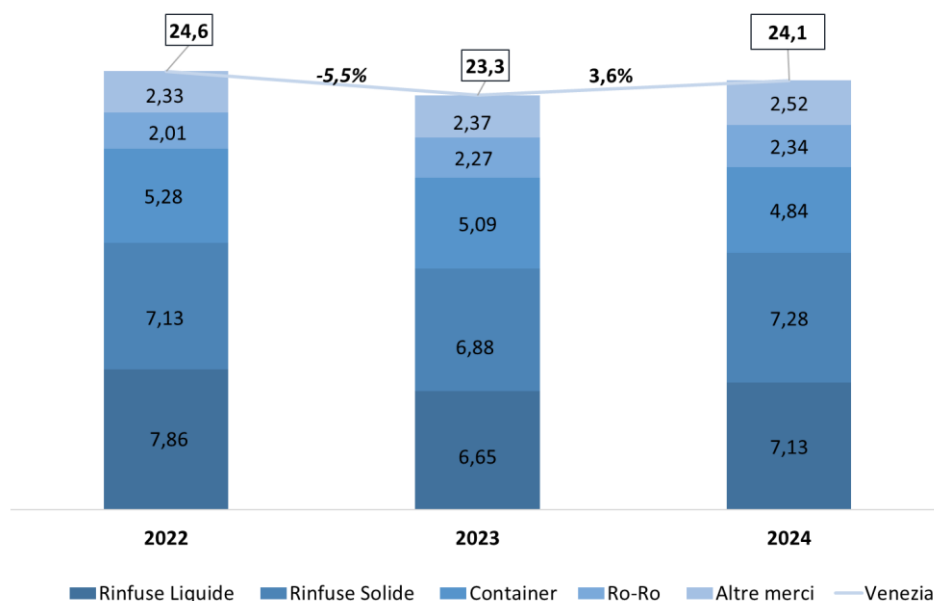
La ADSP del Mare Adriatico Settentrionale nel 2024 ha registrato un lieve calo delle presenze (-1,81%) sul 2023, ma un deciso aumento sul 2022 (+83%). La quota crociere è quella maggiore, in crescita del 7%, mentre i passeggeri su traghetto scendono del 31,4%. Il segmento dei locali risulta in calo del 33,4%.

Caratteristiche e trend di traffico del porto di Venezia

Il porto di Venezia può contare su una posizione strategica al vertice del Mare Adriatico, porto *core* all’incrocio di due corridoi di trasporto europei, quello Mediterraneo e quello Baltico-Adriatico, ed è terminal delle Autostrade del Mare del Mediterraneo Orientale. Si compone di due ambiti principali: Porto Marghera, nel quale hanno luogo le attività logistiche, commerciali e industriali, e l’ambito di Venezia, sviluppato principalmente nell’area della Marittima e in accosti minori, dove vengono svolte le attività passeggeri per navi da crociera, aliscafi e yacht. Venezia è il settimo porto per traffico merci (5,01% della quota nazionale) e per traffico TEU (4,08%).



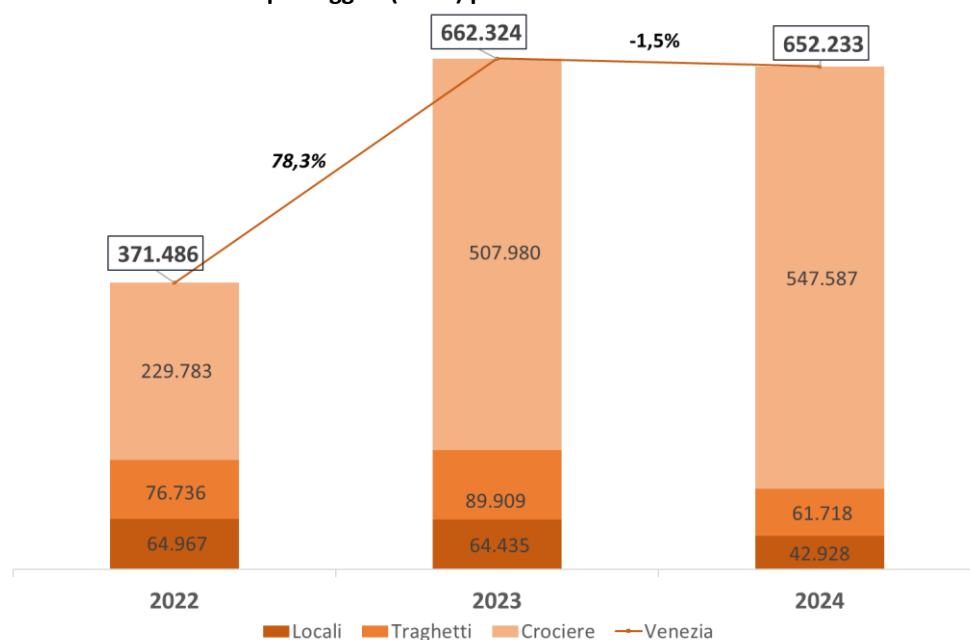
Trend 2022-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) porto di Venezia.



Graf. 4a - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Nel 2024 si è osservato un aumento complessivo del 3,6% del traffico merci in tonnellate. Risultano in diminuzione solo le merci in container (-5%). Riportano variazioni positive le rinfuse liquide +7,1%, le rinfuse solide +5,8%, le merci Ro-Ro +3% e le merci varie +6,1%.

Trend 2022-2024 traffico passeggeri (unità) porto di Venezia.



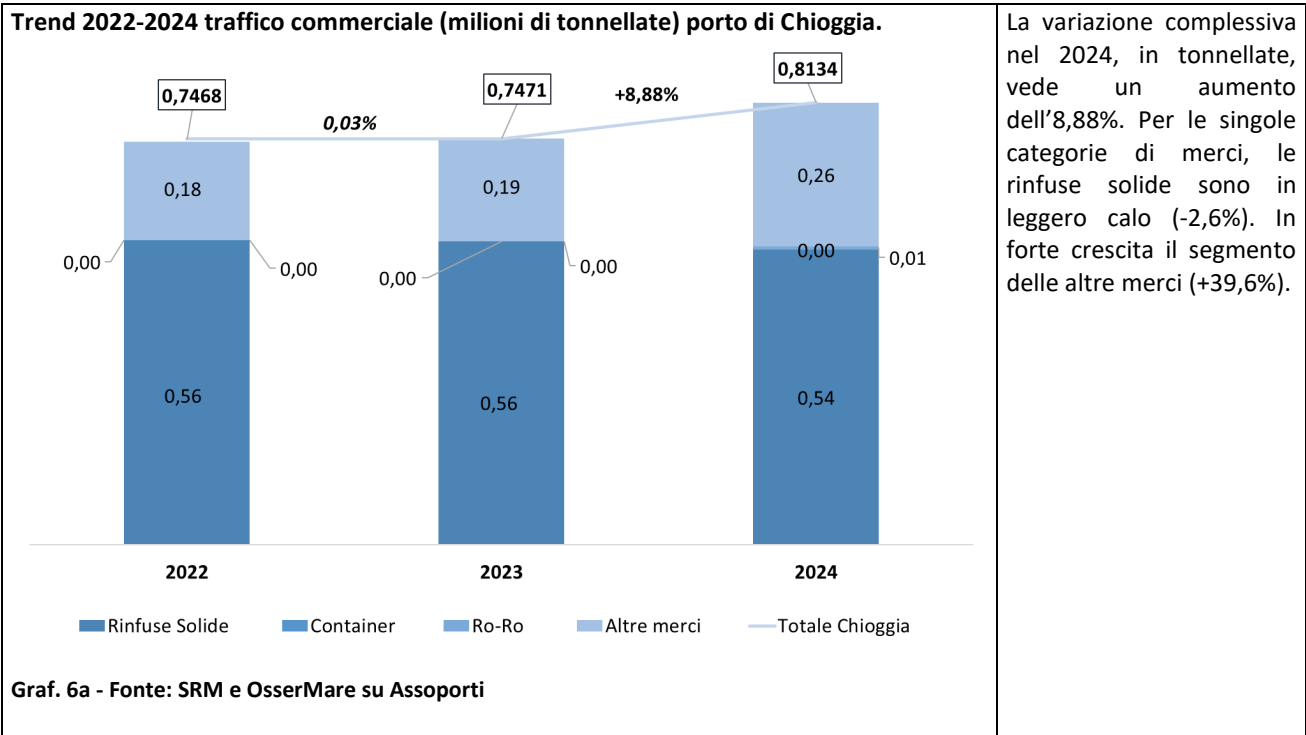
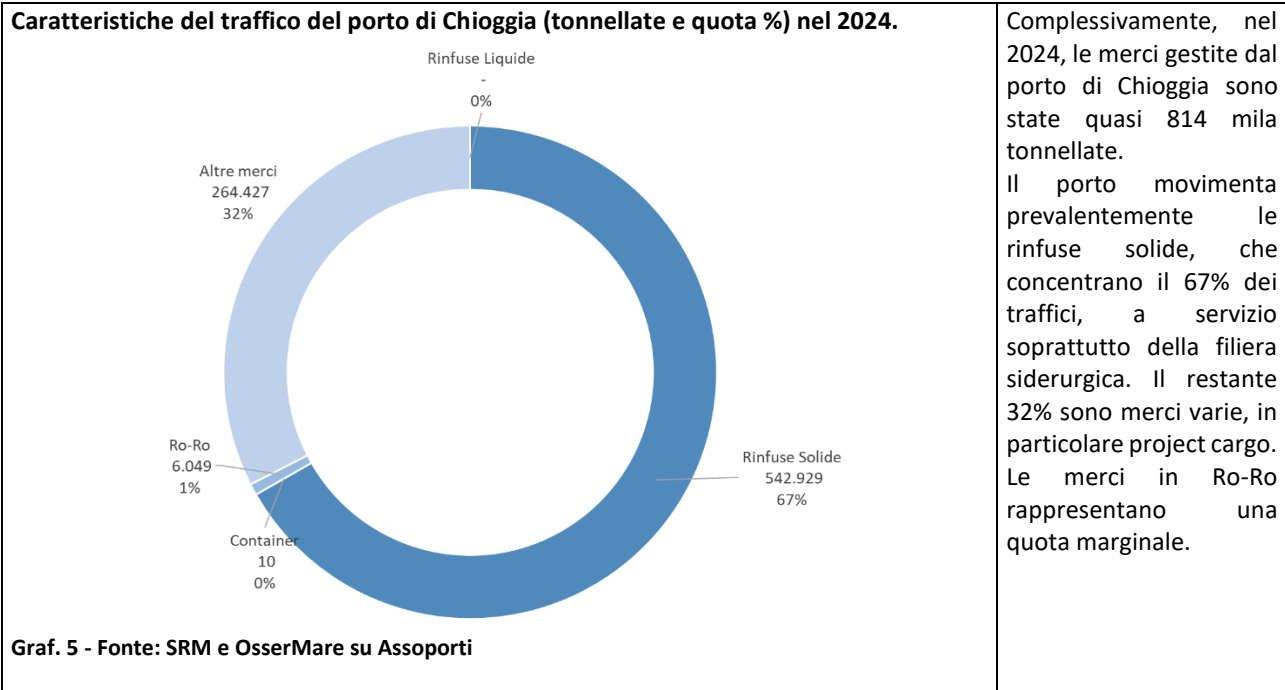
Graf. 4b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Il traffico passeggeri mostra, nel 2024, un lieve calo sul 2023 (-1,5%) rispetto ad una crescita complessiva del 76,8% se rapportato al 2022.

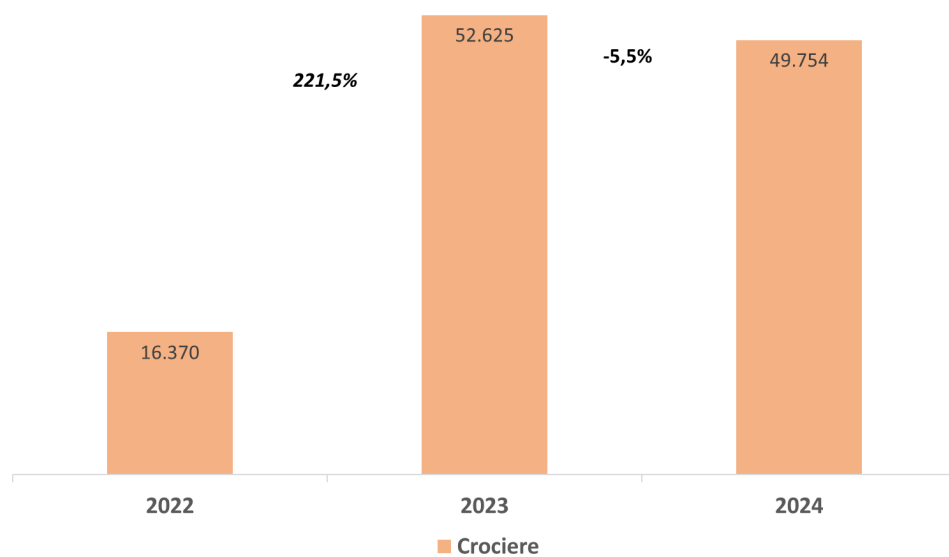
Il segmento crociere è aumentato del 7,8% nel 2024, e pesa per l'84%. Il segmento dei traghetti (che concentra il 9,4% del totale del traffico passeggeri del porto) è in calo, con un -31,4%. Il traffico locale pesa per il 6,6% e risulta in calo del 33,4%.

Caratteristiche e trend di traffico del porto di Choggia

Chioggia costituisce l’accesso più meridionale della Laguna di Venezia, nonché il principale porto peschereccio d’Italia, e gestisce anche rinfuse, carichi eccezionali e traffico croceristico. Ha anche funzione diportistica.



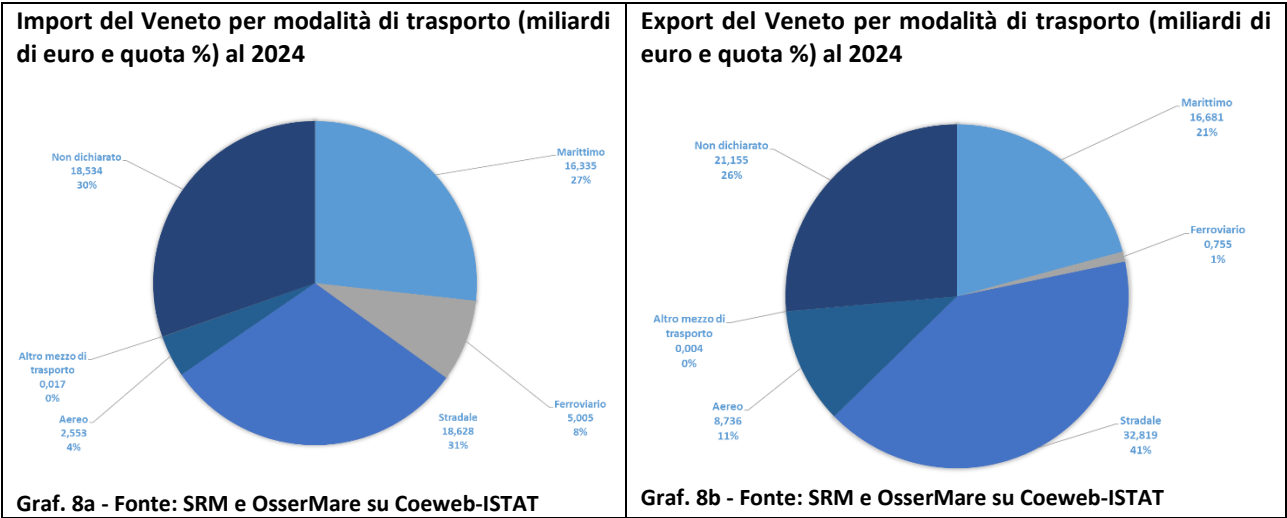
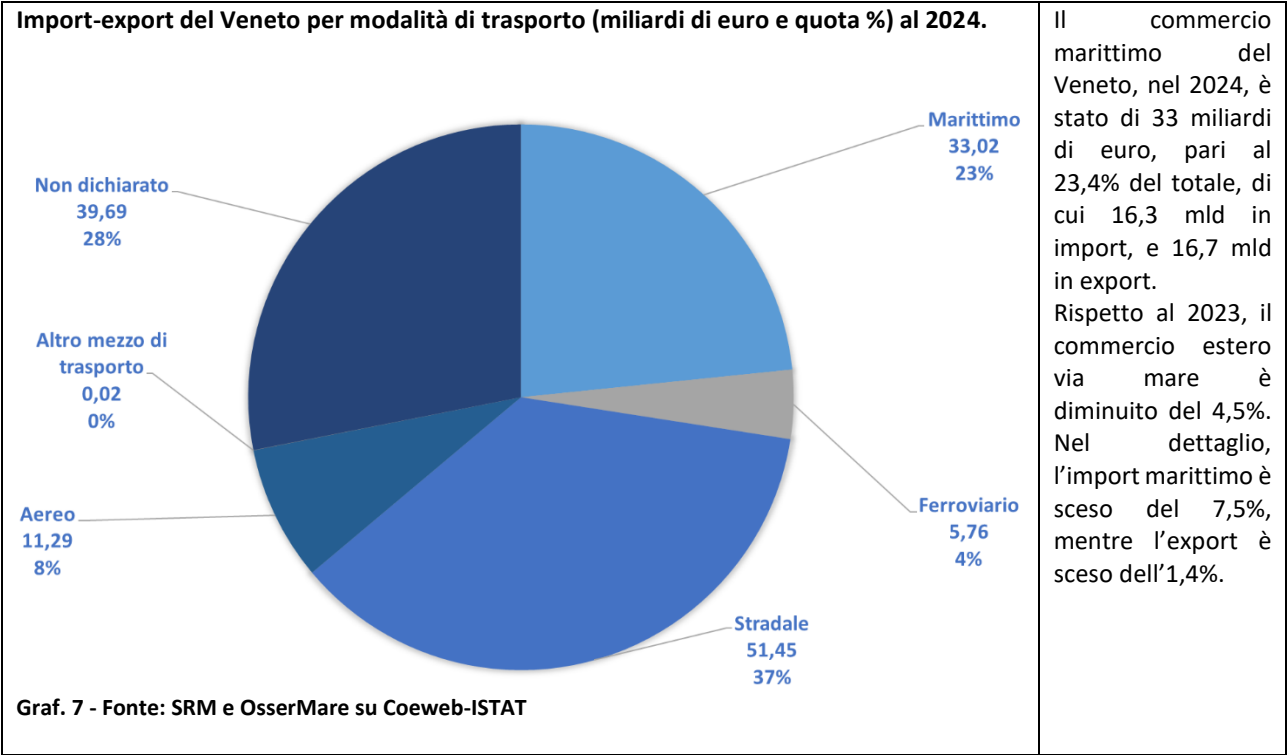
Trend 2023-2024 traffico passeggeri (unità) porto di Chioggia.



Graf. 6b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Chioggia è anche un porto crocieristico. Risulta in calo del 5,5% nel 2024, ma in forte crescita sul 2022 (+216%) arrivando a quasi 50 mila passeggeri.

Import export via mare del Veneto



Principali aree fornitrici marittime del Veneto e merci in import al 2024

Asia orientale		Medio Oriente		Ue 27 post Brexit		America settentrionale		Paesi europei non Ue	
(€)	Peso partner	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso
3.650	35%	2.805.288.578	17%	1.721.640.631	11%	1.409.549.200	9%	1.345.986.576	8%
merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce
Macchine ed apparecchi meccanici	36,12%	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	73,10%	Mezzi di trasporto	59,73%	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	54,46%	Metalli; manufatti in metallo	23,56%
Prodotti dell'industria tessile	20,22%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	21,06%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	24,29%	Prodotti dell'agricoltura, della caccia e della silvicoltura	16,34%	Prodotti dell'industria tessile	16,51%
Metalli; manufatti in metallo	13,40%	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	3,39%	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	9,61%	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	7,03%	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	11,05%

Tab. 1 - Fonte: SRM e OsserMare su Coeweb-ISTAT

Principali aree clienti marittime del Veneto e merci in export al 2024

Partner Export	America settentrionale		Asia orientale		Paesi europei non Ue		Medio Oriente		America centro-meridionale	
	Totale (€)	Peso partner	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso
	5.222.763.892	31%	2.273.461.934	14%	1.963.891.341	12%	1.924.463.379	12%	1.794.002.585	11%
di cui:	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce
	Macchine ed apparecchi meccanici	42,30%	Macchine ed apparecchi meccanici	41,06%	Macchine ed apparecchi meccanici	37,58%	Macchine ed apparecchi meccanici	49,21%	Macchine ed apparecchi meccanici	61,31%
	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	21,78%	Prodotti dell'industria tessile	11,40%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	22,55%	Metalli; manufatti in metallo	13,69%	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	9,85%
	Metalli; manufatti in metallo	9,38%	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	9,49%	Prodotti dell'industria tessile	9,13%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	7,87%	Metalli; manufatti in metallo	5,92%

Tab. 2 - Fonte: SRM e OsserMare su Coeweb-ISTAT

12. AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO ORIENTALE

All'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale è stata attribuita la gestione coordinata dei porti di Trieste e di Monfalcone.



Caratteristiche e trend di traffico dei porti del Sistema

Il Mare Adriatico Orientale rappresenta il secondo sistema portuale italiano per traffico commerciale. Con 63 milioni di tonnellate di merci gestite nel complesso, concentra il 13,1% del cargo movimentato dai porti italiani. Il traffico passeggeri è stato pari a 489 mila.

Scheda traffici ADSP Mare Adriatico Orientale al 2024

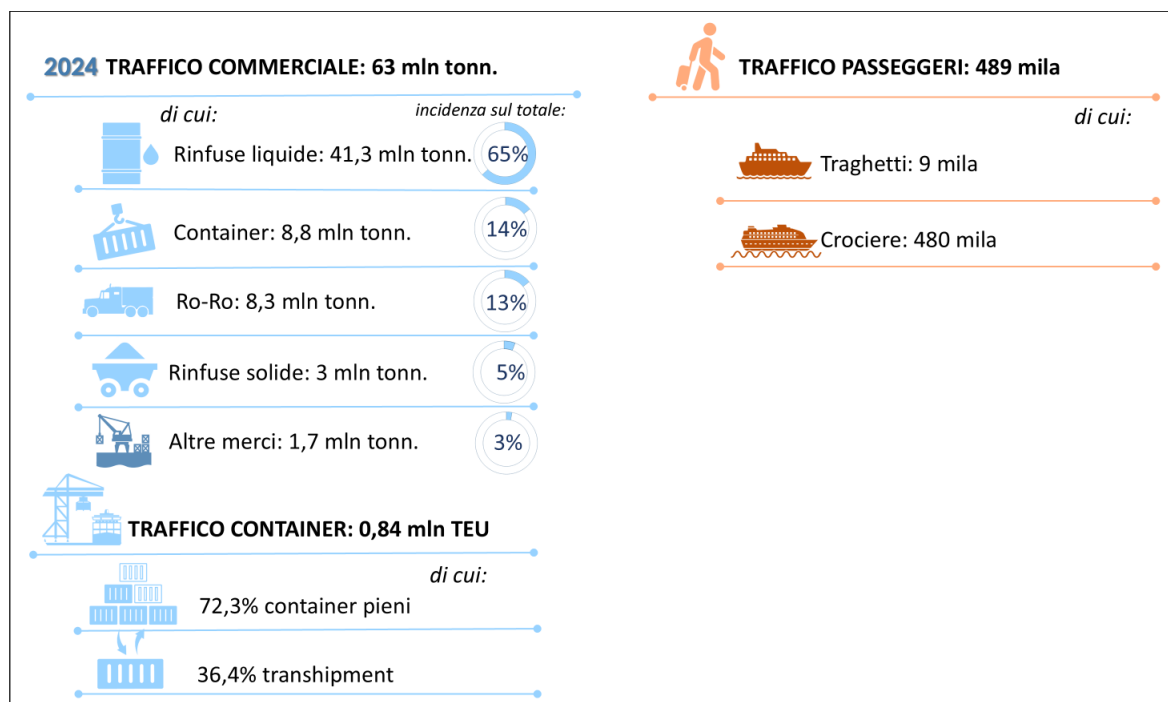
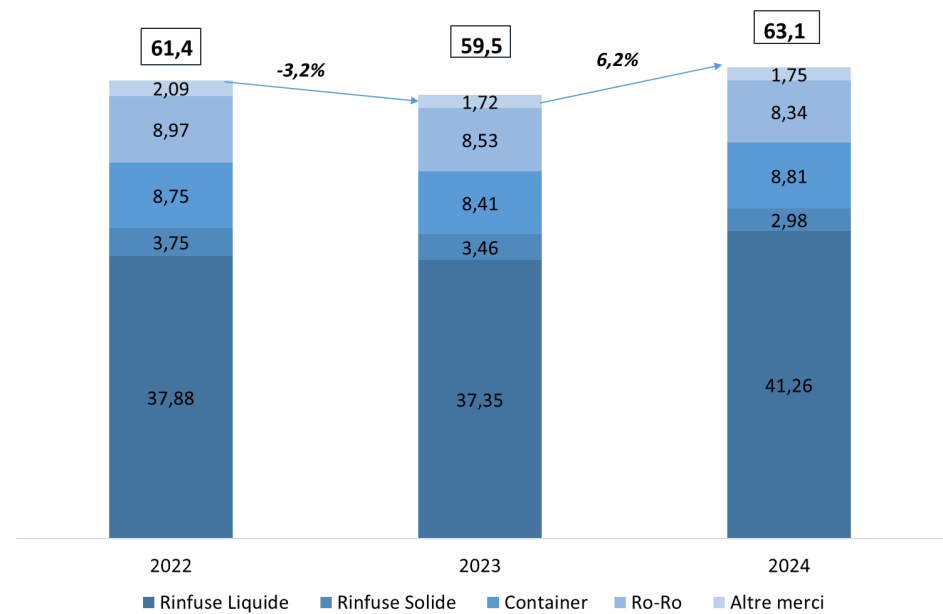


Fig. 1 - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

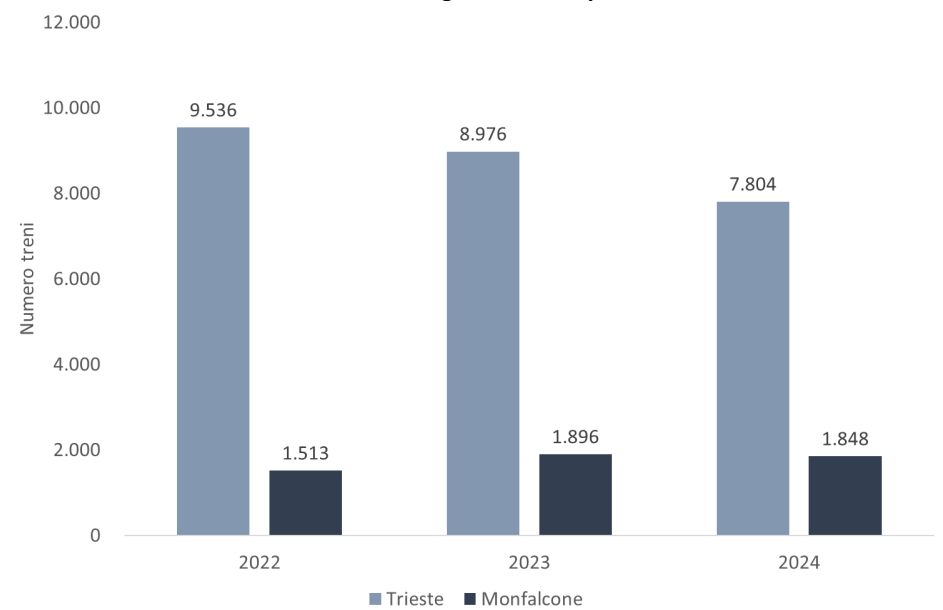
Trend 2022-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) per singola categoria di merce dell'ADSP Mare Adriatico Orientale.



Graf. 1a - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

In termini di merci movimentate, l'ADSP MAOr rispetto al 2023 ha rilevato una crescita del 6,3%, e del 3% sul 2022. Le principali categorie di merci risultano in aumento: rinfuse liquide +10,5%, merci in container +4,7% e altre merci +2%; in calo le rinfuse solide (-13,7%), e le Ro-Ro (-2,1%).

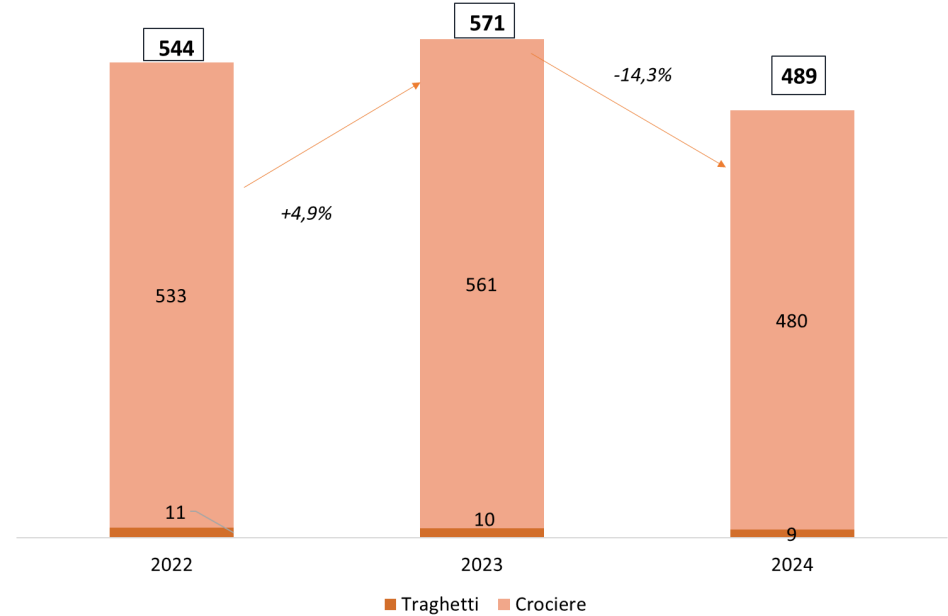
Trend 2022-2024 del traffico ferroviario generato dai porti di Trieste e Monfalcone.



Graf. 2 - Fonte: SRM e OsserMare su ADSP MAO

Importante anche il traffico ferroviario generato dai porti del Sistema, che al 2024 è stato pari a 9.652 treni.

Trend 2022-2024 traffico passeggeri (migliaia di unità) su navi traghetto e crociere dell'ADSP Mare Adriatico Orientale.



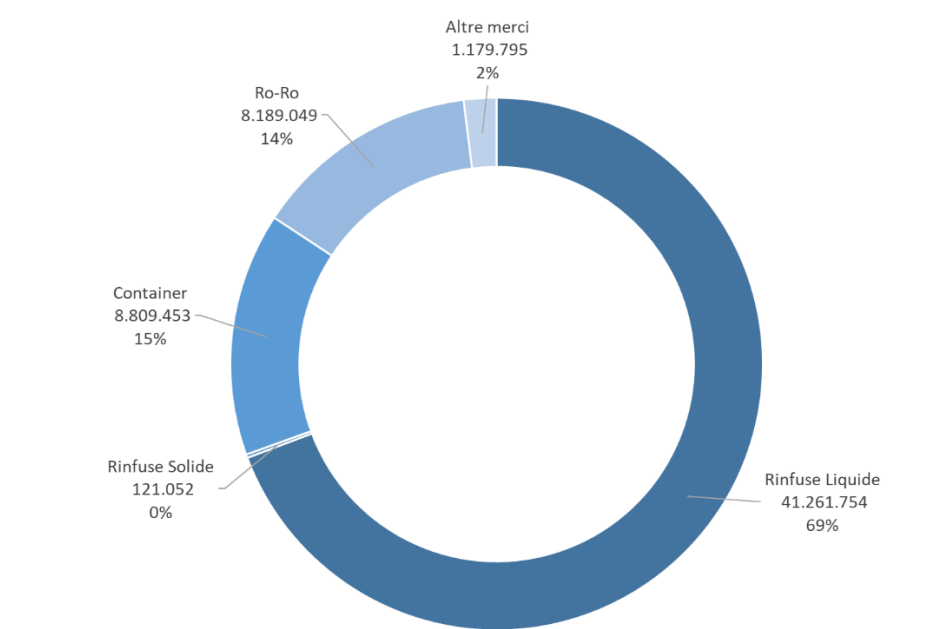
Graf. 1b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

La movimentazione di passeggeri illustra un forte calo (-14,3%) sul 2023 e sul 2022 (-9,4%). Il segmento delle crociere rappresenta il 98,2% del traffico passeggeri totale. Una quota marginale è invece rappresentata dai traghetti.

Caratteristiche e trend di traffico del porto di Trieste

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale fa capo a Trieste, il primo porto commerciale italiano, che è multipurpose, gestisce cioè tutti i tipi di merci e anche i passeggeri. Il porto di Trieste è inserito nei corridoi europei TEN-T Mediterraneo e Adriatico-Baltico.

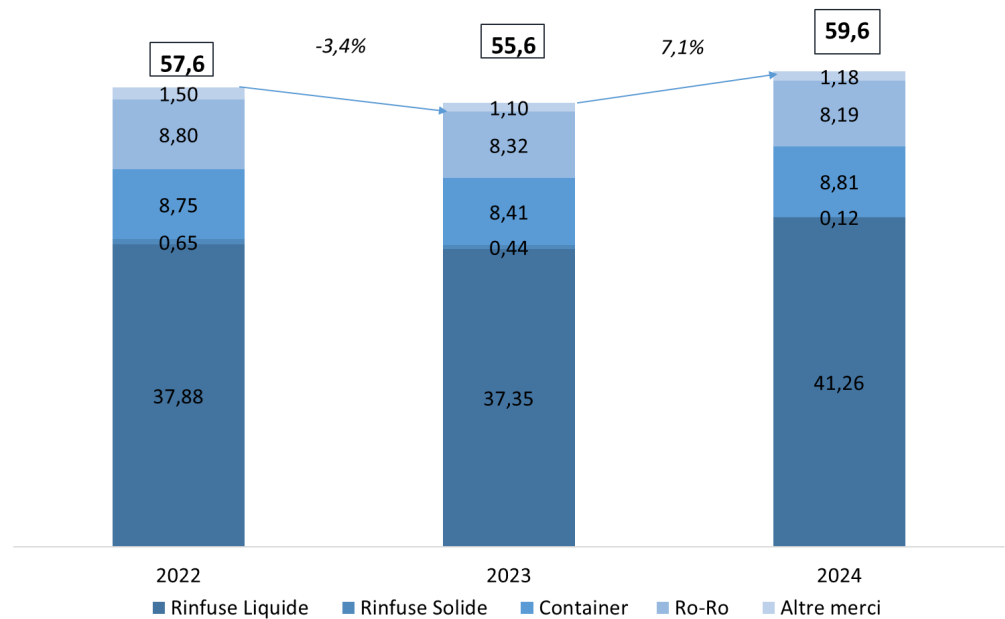
Caratteristiche del traffico del porto di Trieste (tonnellate e quota %) nel 2024.



Graf. 3 - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Complessivamente le merci gestite da Trieste, nel 2024, sono state 59,6 milioni di tonnellate, in aumento del 7,2%. Le rinfuse liquide rappresentano la principale categoria concentrando più dei due terzi di tutti i traffici. Riguardo al traffico container espresso in TEU è stato pari a 842 mila, di cui 535 mila di tipo "gateway", cioè, destinato o proveniente dal territorio. Trieste è il quinto porto gateway italiano, e assorbe l'8% di questo traffico del Paese (che nel 2024 è stato pari a 6,7 milioni di TEU). Trieste è il terzo porto Ro-Ro italiano.

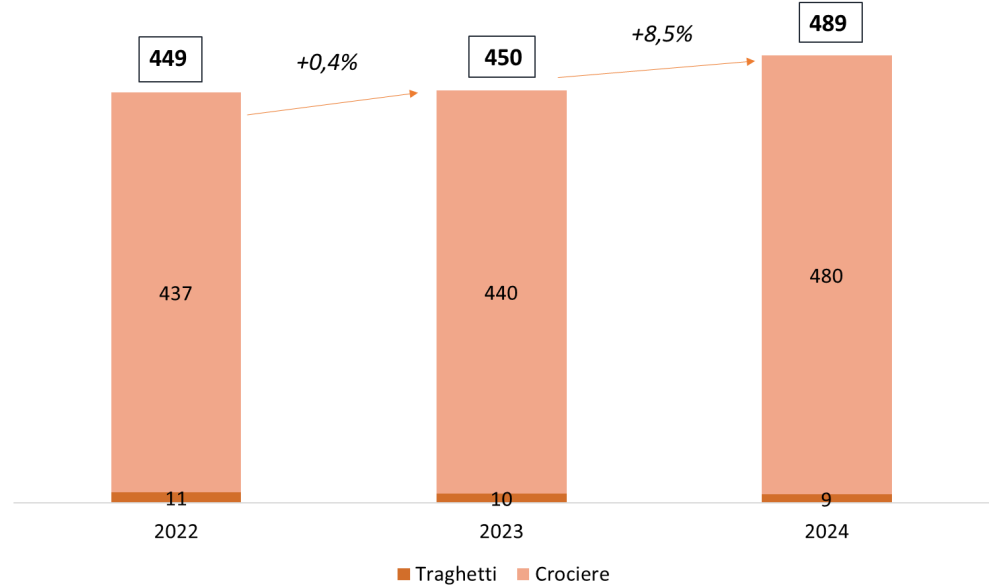
Trend 2022-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) porto di Trieste.



Graf. 4a - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Trieste è il primo porto italiano per le rinfuse liquide (41,3 milioni di tonnellate). La variazione sul 2023, in milioni di tonnellate, mostra un aumento per le principali categorie di merci: le rinfuse liquide +10,6%, le merci in container +4,7% e le altre merci (+7,1%); in calo le rinfuse solide (-72,7%) e le Ro-Ro (-1,6%).

Trend 2022-2024 traffico passeggeri (migliaia di unità) porto di Trieste.

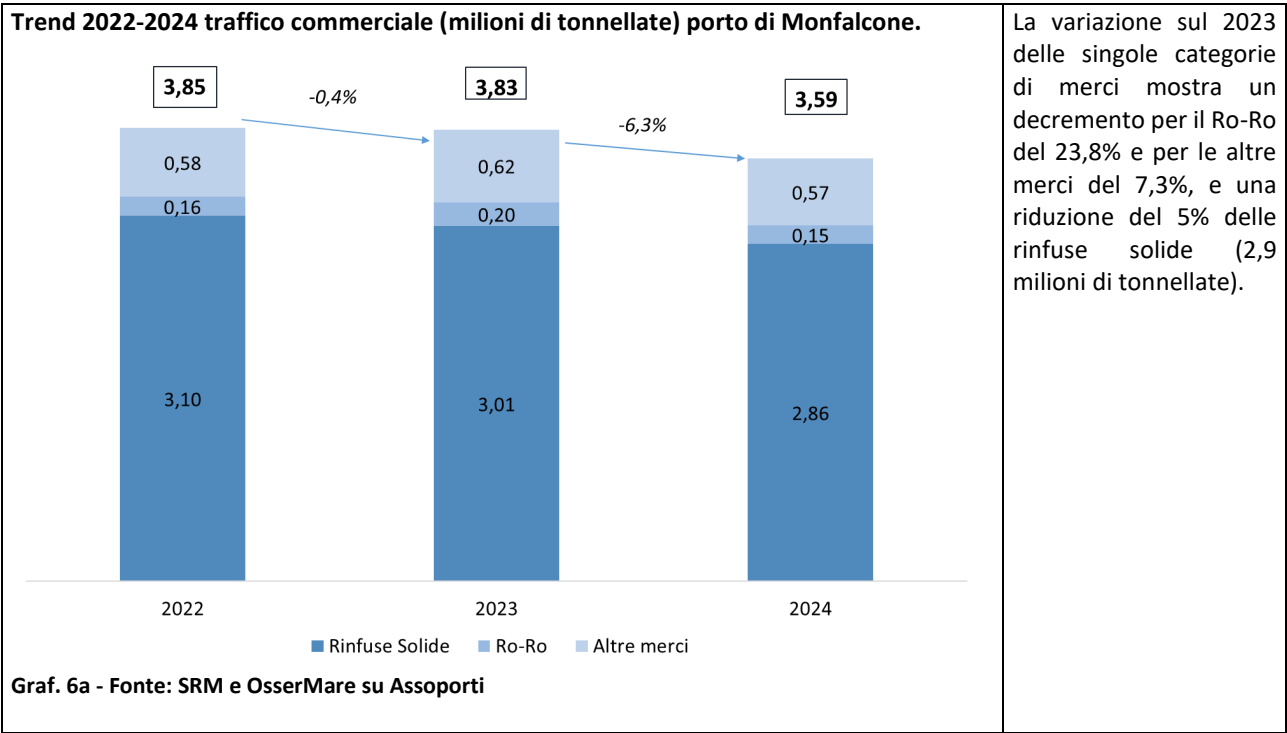
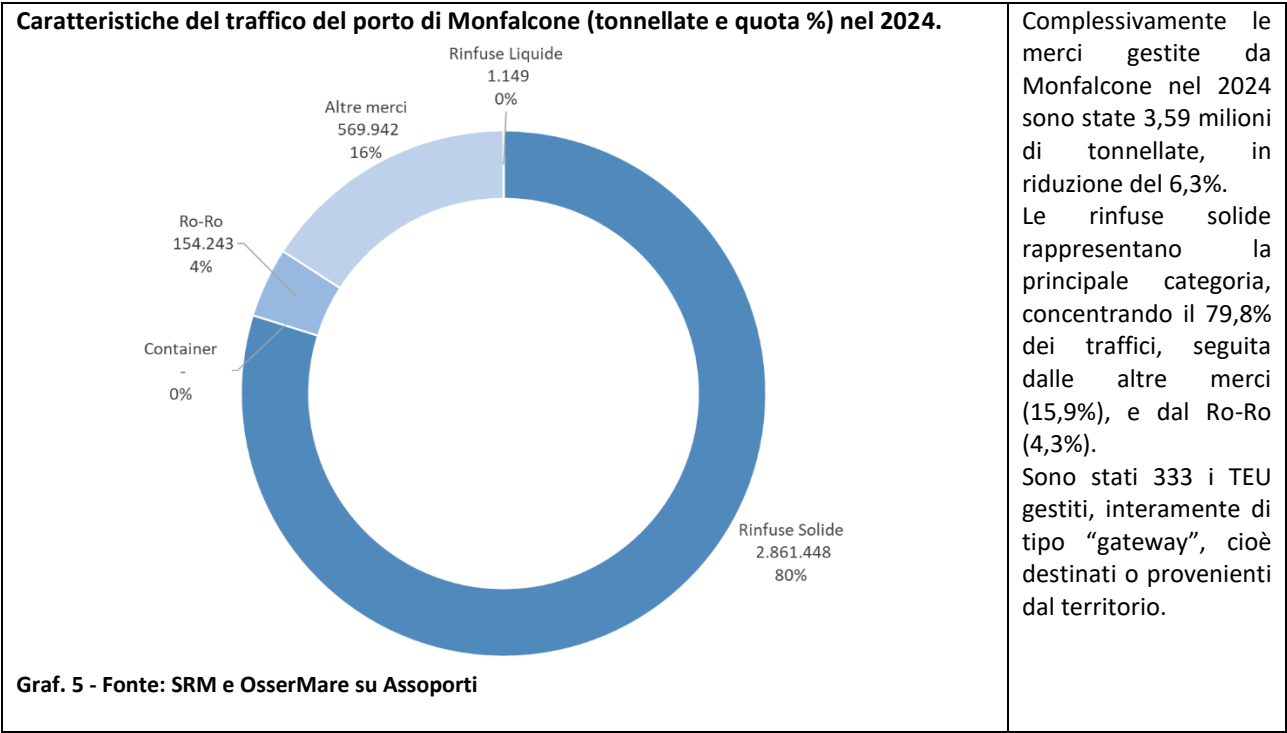


Graf. 4b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

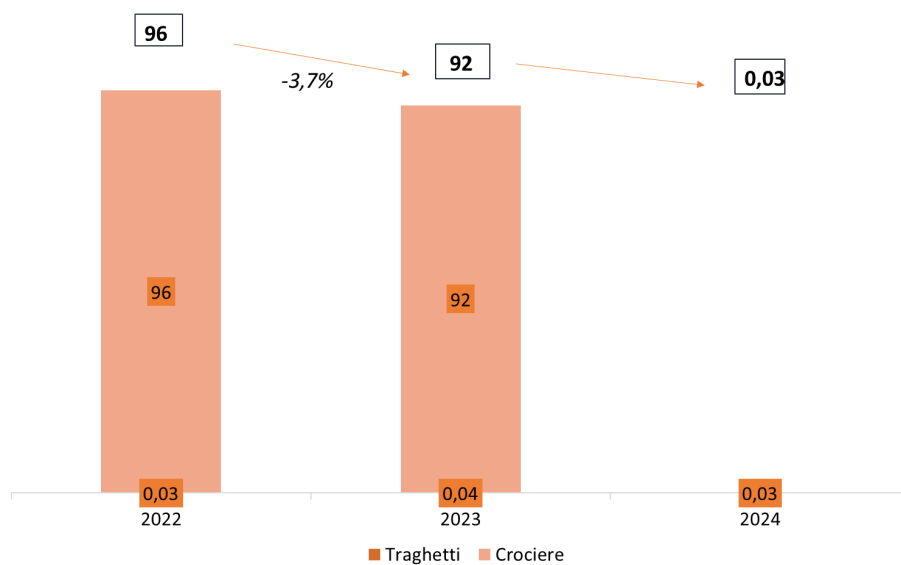
Il traffico passeggeri mostra una performance positiva nel 2024 (+8,5%), per un totale di 489 mila passeggeri. L'incremento è dovuto principalmente al segmento delle crociere (+9% sul 2023), mentre si registra un -12% per i traghetti.

Caratteristiche e trend di traffico del porto di Monfalcone

Monfalcone è il porto più a nord del Mar Mediterraneo, tradizionalmente a forte vocazione industriale e cantieristica e molto specializzato soprattutto nella movimentazione di merci varie, project cargo/heavy lift, rinfuse solide e auto. Recenti investimenti infrastrutturali e di escavo hanno creato opportunità per nuovi traffici che si stanno sviluppando in particolare nel segmento del container e in quello dei passeggeri.



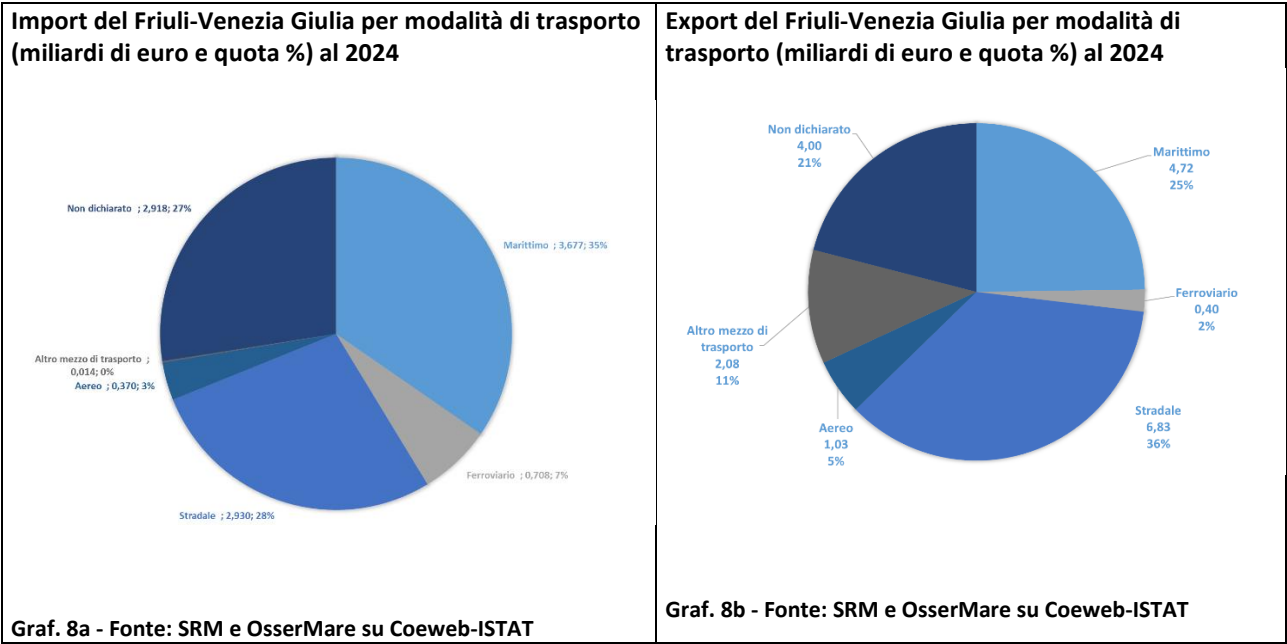
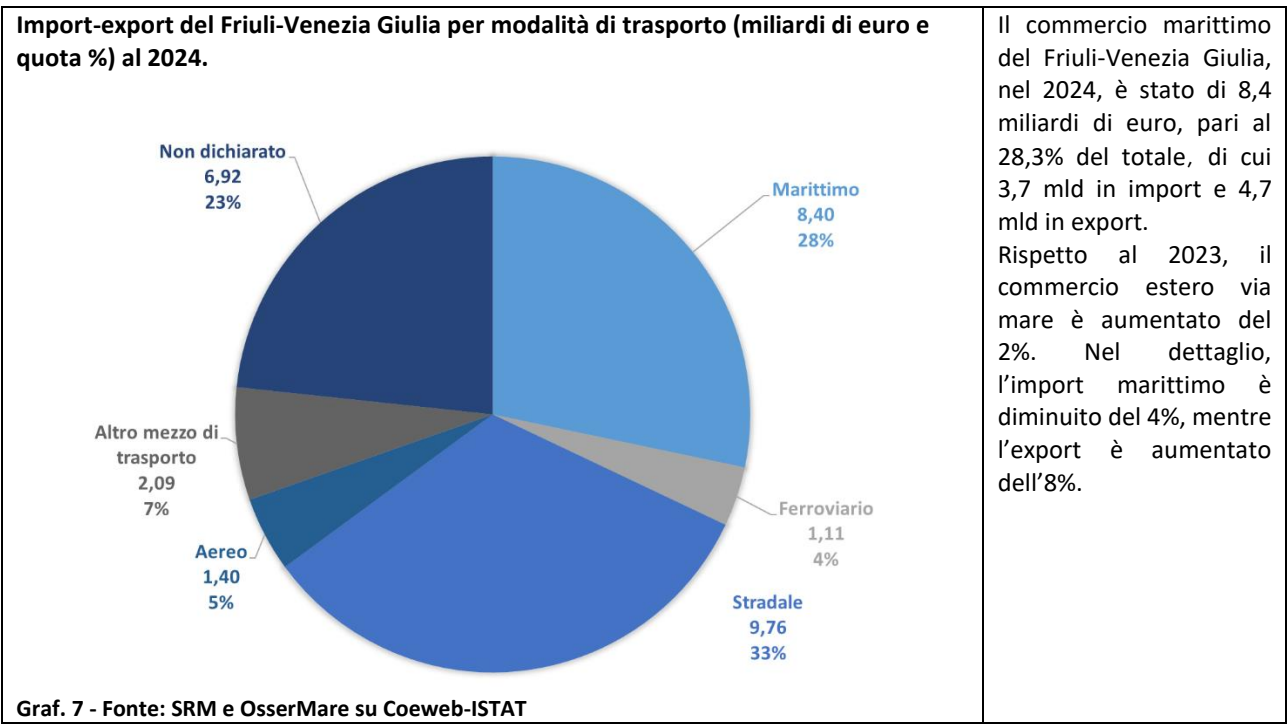
Trend 2022-2024 traffico passeggeri (migliaia di unità) porto di Monfalcone.



Graf. 6b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Nel 2024 solo un esiguo numero di passeggeri traghetto.

Import-export via mare del Friuli-Venezia Giulia



Principali aree fornitrici marittime del Friuli-Venezia Giulia e merci in import al 2024

Partner Import	Asia Orientale		Paesi europei non UE		Medio Oriente		America Centro-meridionale		Africa settentrionale	
	Totale (€)	Peso partner	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso
	1.324.126.538	36%	755.268.945	21%	381.660.073	10%	301.067.781	8%	272.587.495	7%
di cui:	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce
	Metalli	54%	Metalli	80%	Metalli	62%	Prodotti agricoli e ittici	48%	Metalli	34%
	Macchinari	21%	Macchinari	5%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	32%	Prodotti del legno e della carta	29%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	31%
	Prodotti chimici	6%	Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	5%	Prodotti chimici	5%	Metalli	10%	Prodotti chimici	27%

Tab. 1 - Fonte: SRM e OsserMare su Coeweb-ISTAT

Principali aree clienti marittime del Friuli-Venezia Giulia e merci in export al 2024

Partner Export	America settentrionale		Paesi europei non Ue		Medio oriente		Asia Orientale		America centro meridionale	
	Totale (€)	Peso partner	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso
	1.265.066.333	27%	1.076.126.957	23%	819.783.082	17%	439.428.615	9%	364.706.405	8%
	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce
di cui:	Macchinari	39%	Mezzi di trasporto	49%	Macchinari	43%	Macchinari	50%	Macchinari	56%
	Mobili, altri manufatti n.c.a.	31%	Mobili, altri manufatti n.c.a.	18%	Mezzi di trasporto	27%	Prodotti alimentari e tabacchi	16%	Metalli	25%
	Prodotti alimentari e tabacchi	15%	Macchinari	12%	Metalli	10%	Metalli	12%	Prodotti chimici	6%

Tab. 2 - Fonte: SRM e OsserMare su Coeweb-ISTAT

13. AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DELLO STRETTO

All'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto è stata attribuita la gestione coordinata dei porti di **Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni, Reggio Calabria e Saline**.



Caratteristiche e trend di traffico dei porti del Sistema

La ADSP dello Stretto gestisce nel complesso 31,2 milioni di tonnellate di merci, il 6,5% del traffico movimentato dai porti italiani, e con 23,7 milioni di passeggeri è prima in Italia (il 32,3% del totale nazionale) e in Europa. Si tratta di una delle quattro Autorità di Sistema Portuale interregionali, comprendendo scali siciliani e calabresi.

Scheda traffici ADSP dello Stretto al 2024

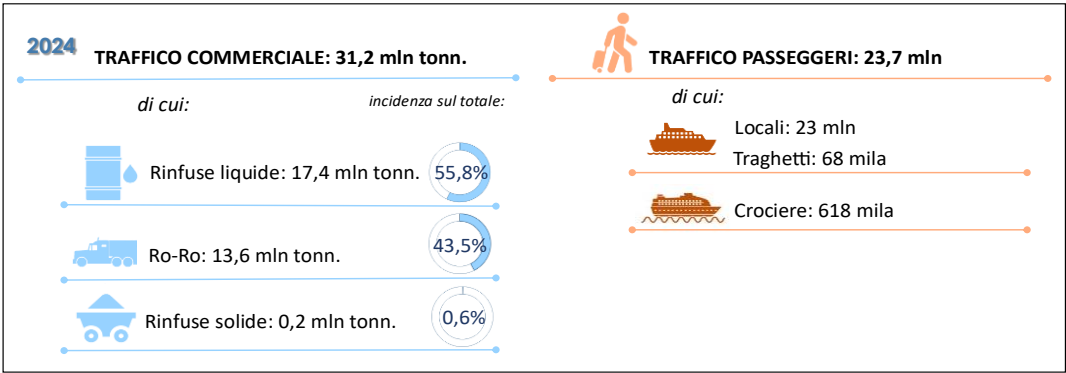
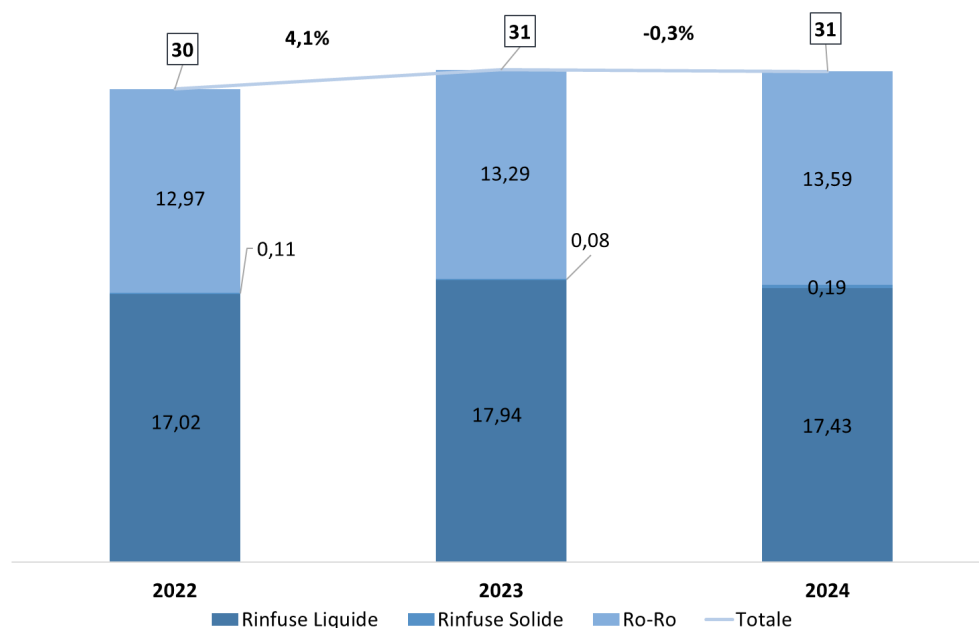


Fig. 1 - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

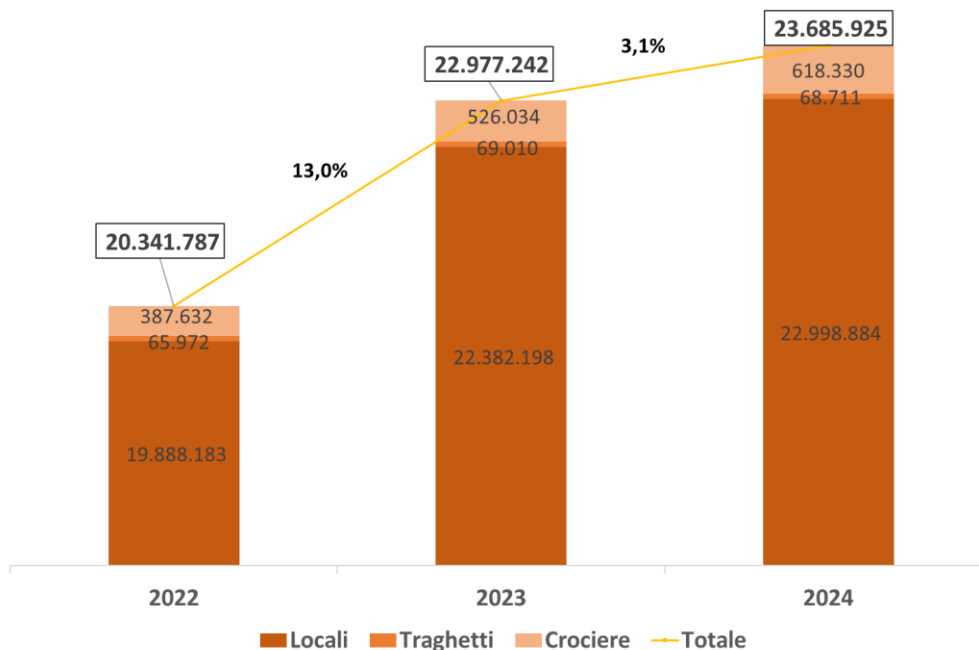
Trend 2022-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) per singola categoria di merce dello Stretto.



Graf. 1a - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

In termini di merci movimentate, l'ADSP dello Stretto ha rilevato nel 2024 un calo dello 0,3% sul 2023 ma una crescita del 3,8% sul 2022.

Trend 2022-2024 traffico passeggeri (numero passeggeri) su navi traghetto e crociere dello Stretto.



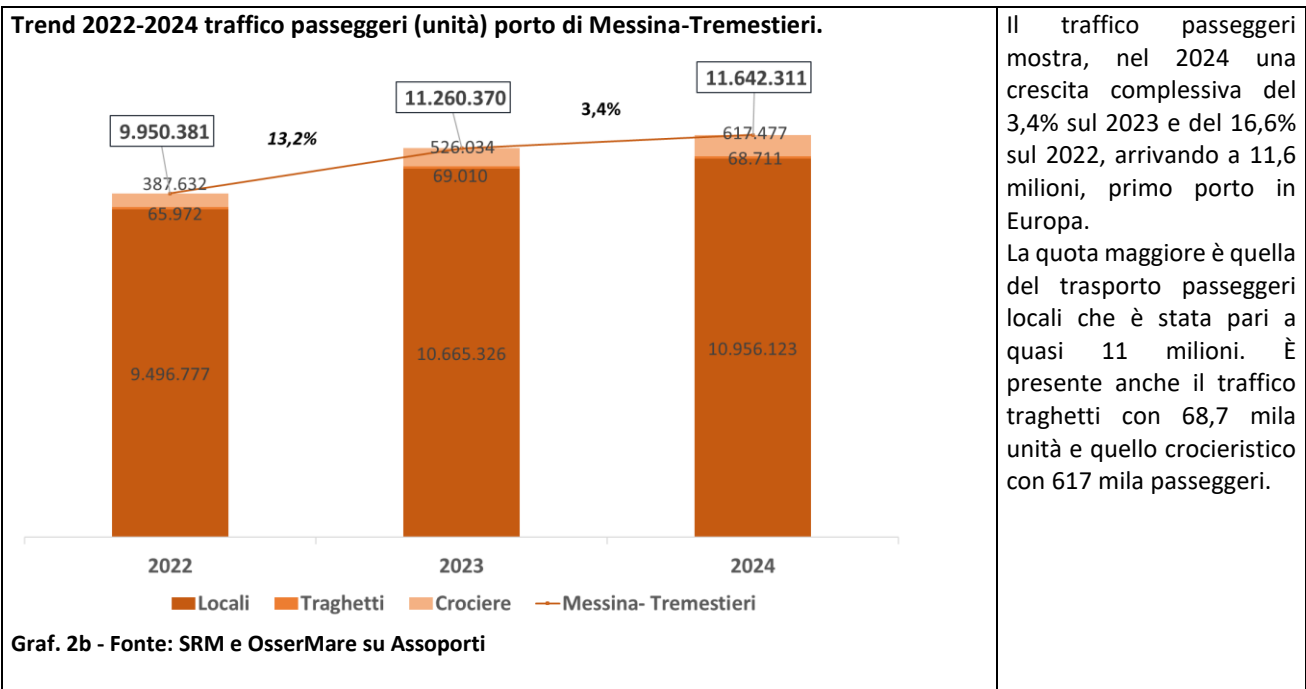
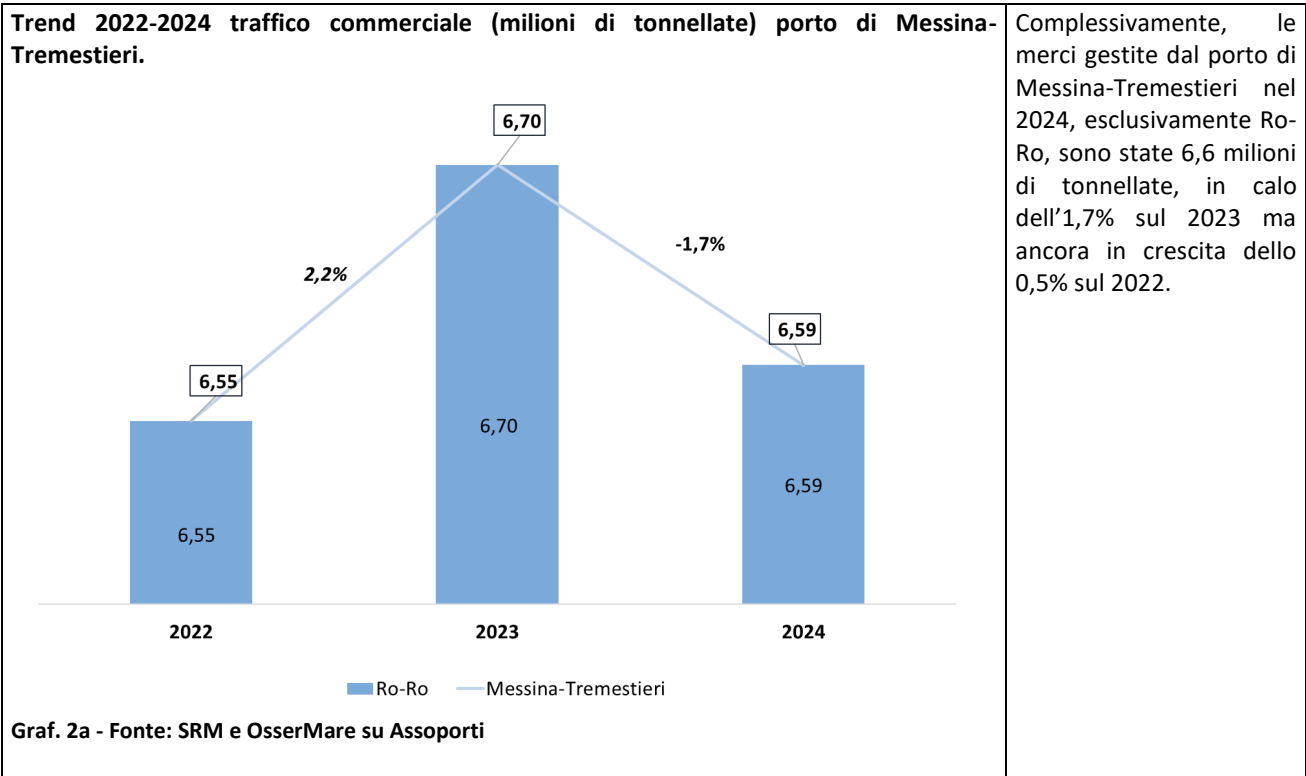
Graf. 1b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

La ADSP dello Stretto è la prima in Italia e in Europa per numero di passeggeri, concentrando il 57,2% del traffico nazionale di locali, e ha registrato un complessivo aumento delle presenze (+3,1%) nel 2024. Il traffico passeggeri è al 97,1% quello dei locali (+2,8% sul 2023), mentre il traffico traghetti pesa per lo 0,3% (-0,4%), e le crociere per il 2,6% (+18%).

Caratteristiche e trend di traffico del porto di Messina-Tremestieri

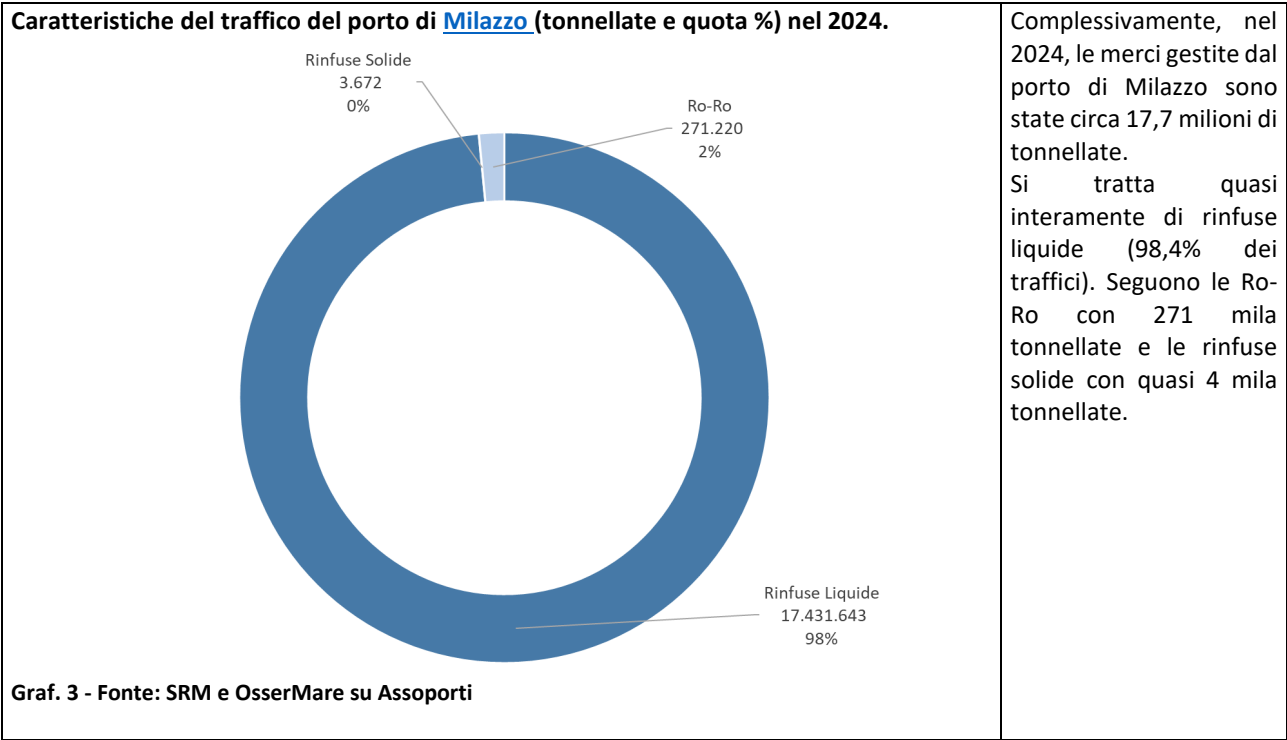
Il porto di Messina comprende anche gli approdi della rada San Francesco (utilizzati per l'imbarco degli autoveicoli sui traghetti verso Villa San Giovanni), gli approdi di Tremestieri (utilizzati per l'imbarco dei mezzi pesanti verso Villa San Giovanni e Reggio Calabria), e il porto turistico "Marina del Nettuno", con una disponibilità di 160 posti barca. I servizi ferroviari di attraversamento dello Stretto sono assolti dalla stazione di Messina Marittima, contigua alla stazione di Messina Centrale.

Messina-Tremestieri è il primo porto per passeggeri in Italia (11,6 milioni, che corrispondono al 15,9% del traffico nazionale) e in Europa; sotto il profilo commerciale gestisce esclusivamente traffico Ro-Ro.

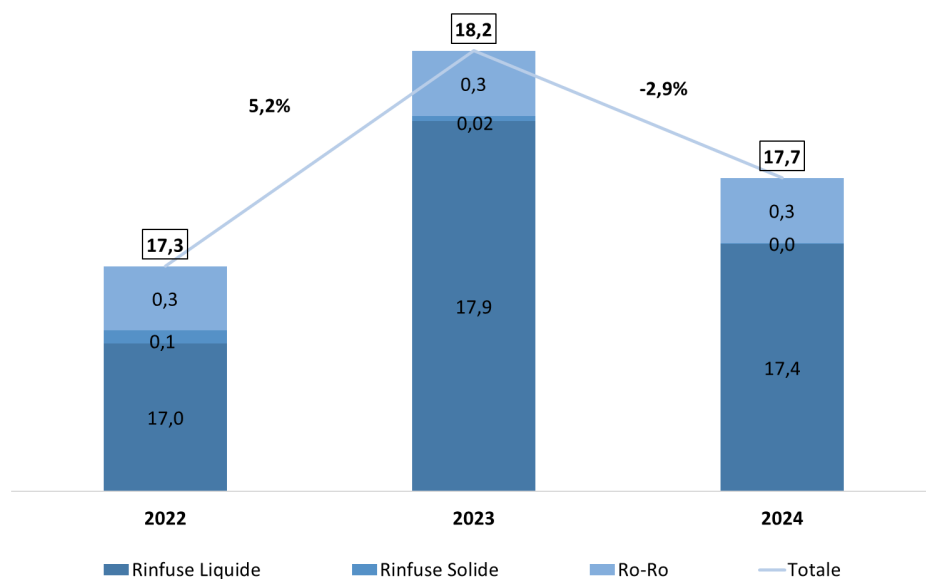


Caratteristiche e trend di traffico del porto di Milazzo

Il porto di Milazzo è sede di aziende che operano nel settore industriale energetico e siderurgico. Le funzioni portuali primarie si sviluppano in due aree principali: nel porto storico avviene il collegamento passeggeri e merci con le Isole Eolie e Napoli e la movimentazione di prodotti siderurgici. Appena all'esterno dello specchio acqueo del porto di Milazzo insiste un terminale di raffinazione del greggio (Raffineria di Milazzo). A lato dello stesso complesso petrolifero insiste anche una centrale termoelettrica che viene alimentata dai prodotti petroliferi ivi raffinati.



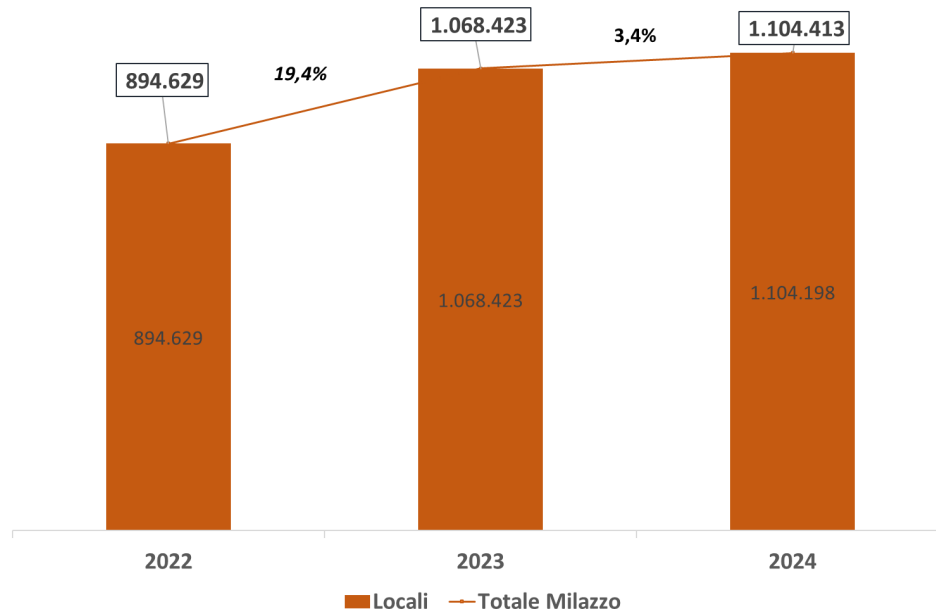
Trend 2022-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) porto di Milazzo.



Graf. 4a - Fonte: SRM e OsseMare su Assoporti

La variazione sul 2023 delle singole categorie di merci, in tonnellate, vede un calo complessivo del 2,9% e una crescita del 2,3% se rapportato al 2022. In decremento del 2,9% le rinfuse liquide che hanno raggiunto i 17,4 milioni di tonnellate, e dello 0,8% le Ro-Ro.

Trend 2022-2024 traffico passeggeri (unità) porto di Milazzo.

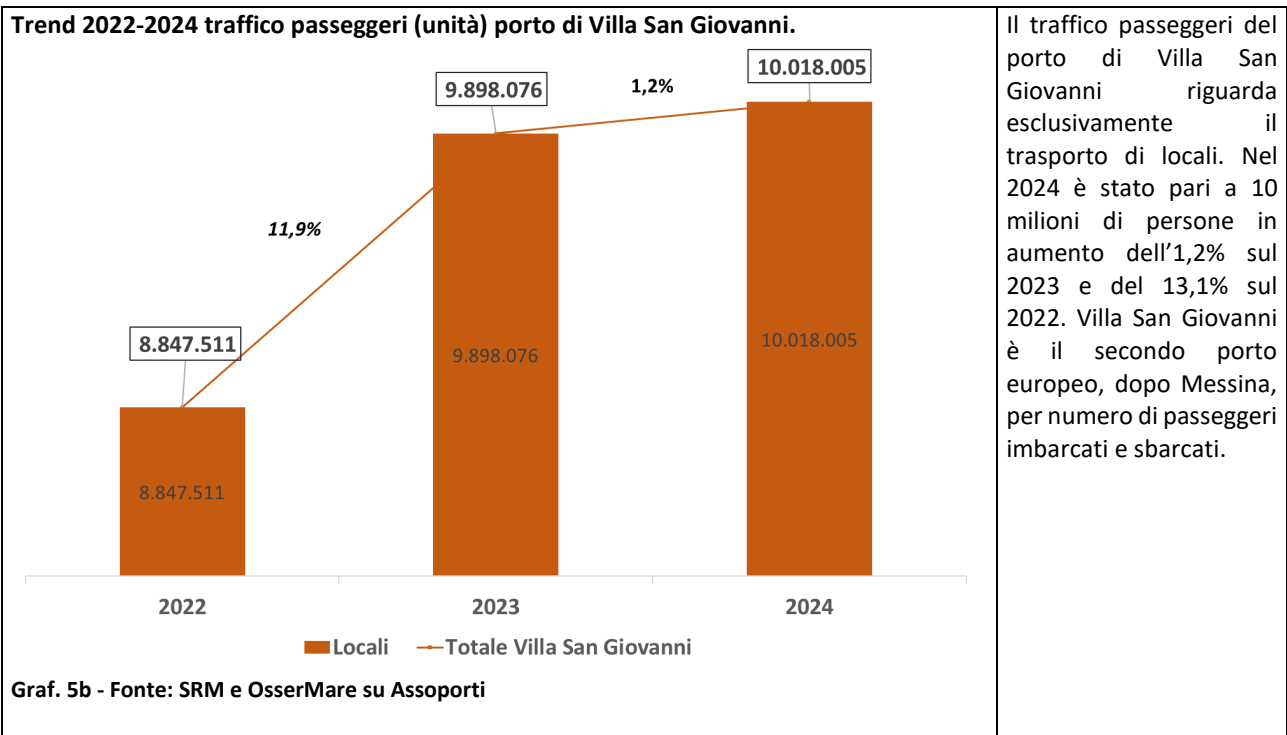
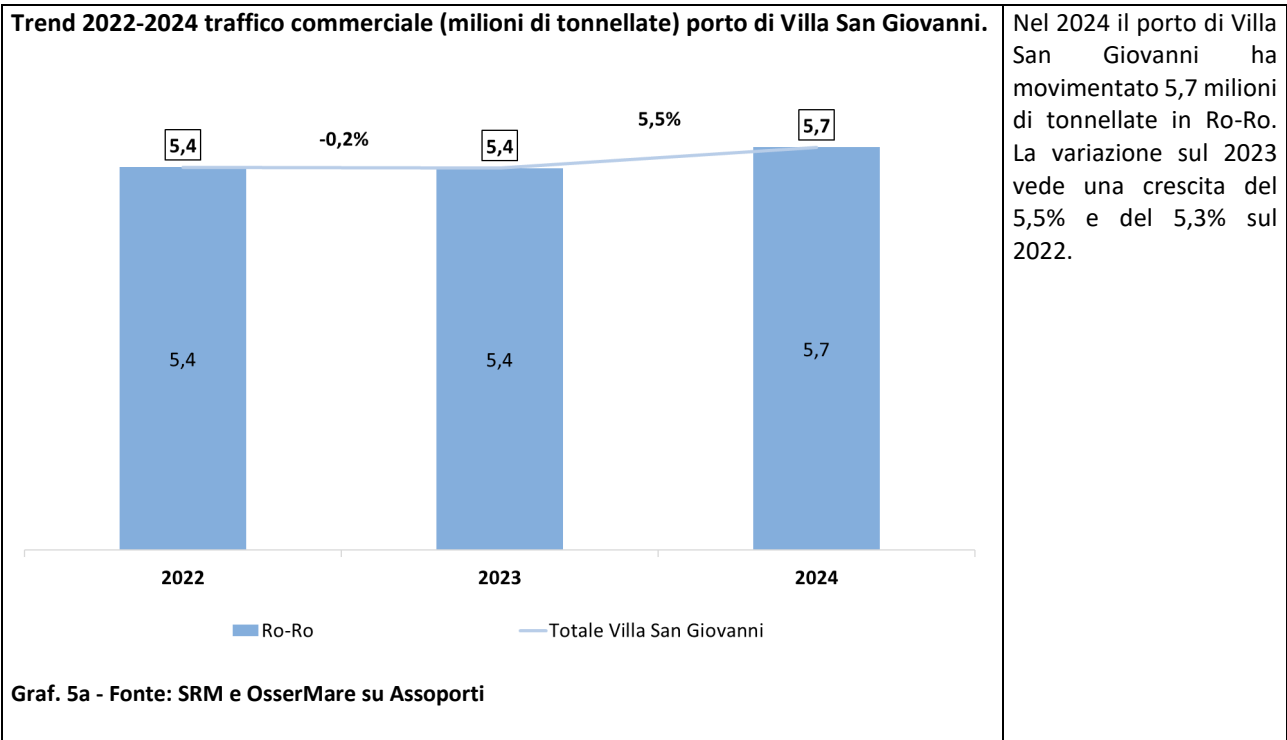


Graf. 4b - Fonte: SRM e OsseMare su Assoporti

Il traffico passeggeri del porto di Milazzo riguarda esclusivamente il trasporto di locali. Nel 2024 è stato pari a 1,1 milioni di persone in aumento del 3,4% sul 2023 e del 22,8% sul 2022. Una quota marginale è rappresentata dal traffico crocieristico (0,02%).

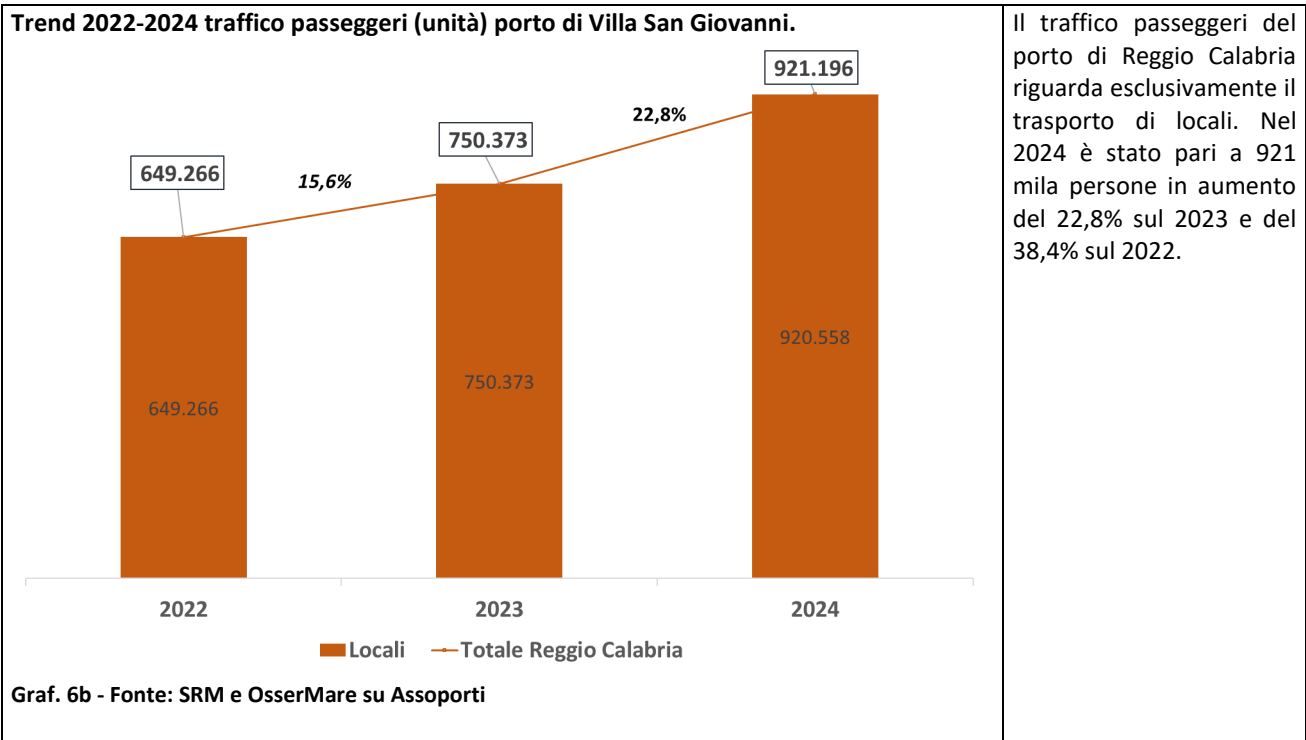
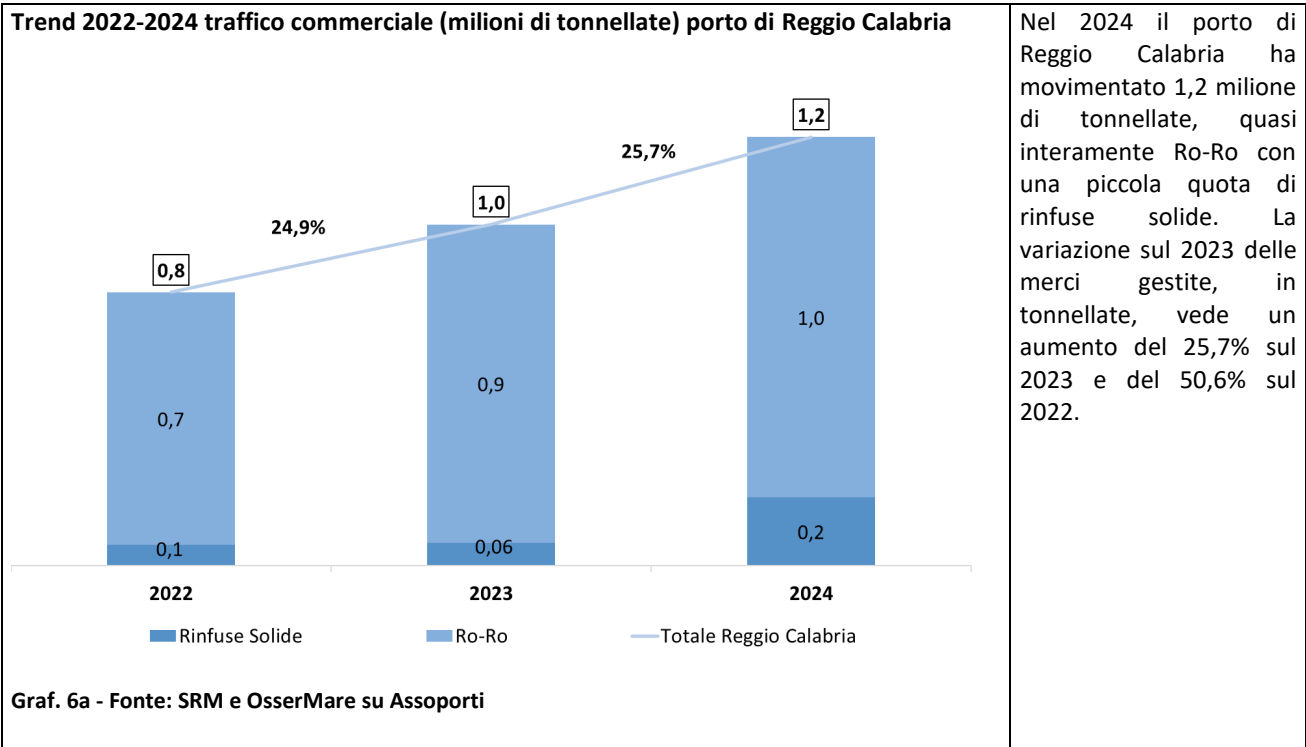
Caratteristiche e trend di traffico del porto di Villa San Giovanni

Il porto di Villa San Giovanni rappresenta, lato Calabria, il principale nodo di collegamento marittimo con la Sicilia, consentendo l'attracco delle navi traghetto operative nello Stretto di Messina per il trasporto di persone, veicoli gommati (commerciali e non) e convogli ferroviari. Il traffico commerciale è unicamente Ro-Ro; quello passeggeri è esclusivamente trasporto locali che lo rende il secondo porto in Europa.



Caratteristiche e trend di traffico del porto di Reggio Calabria

Il porto di Reggio Calabria gestisce traffico passeggeri e commerciale (silicato di vetro, cemento ed allumina alla rinfusa) e ha anche funzione diportistica.



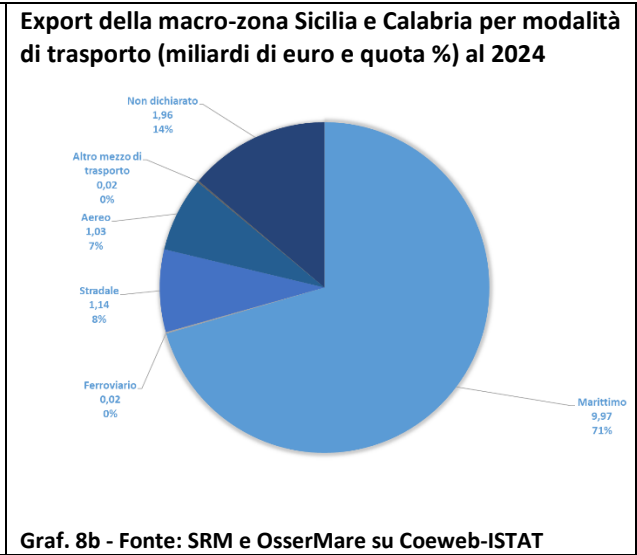
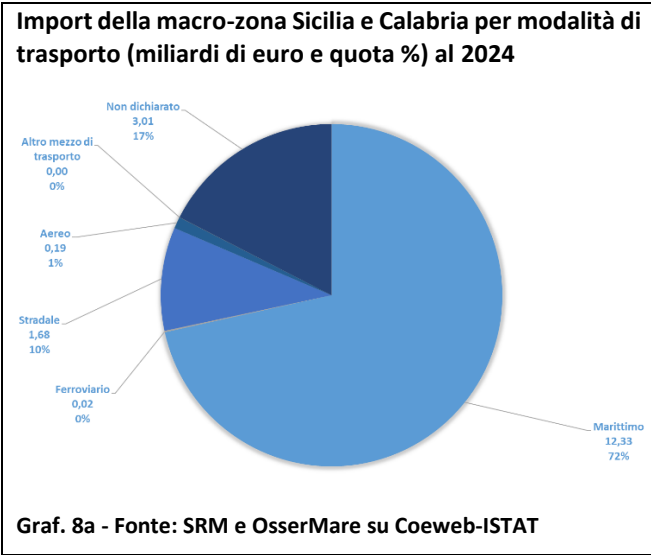
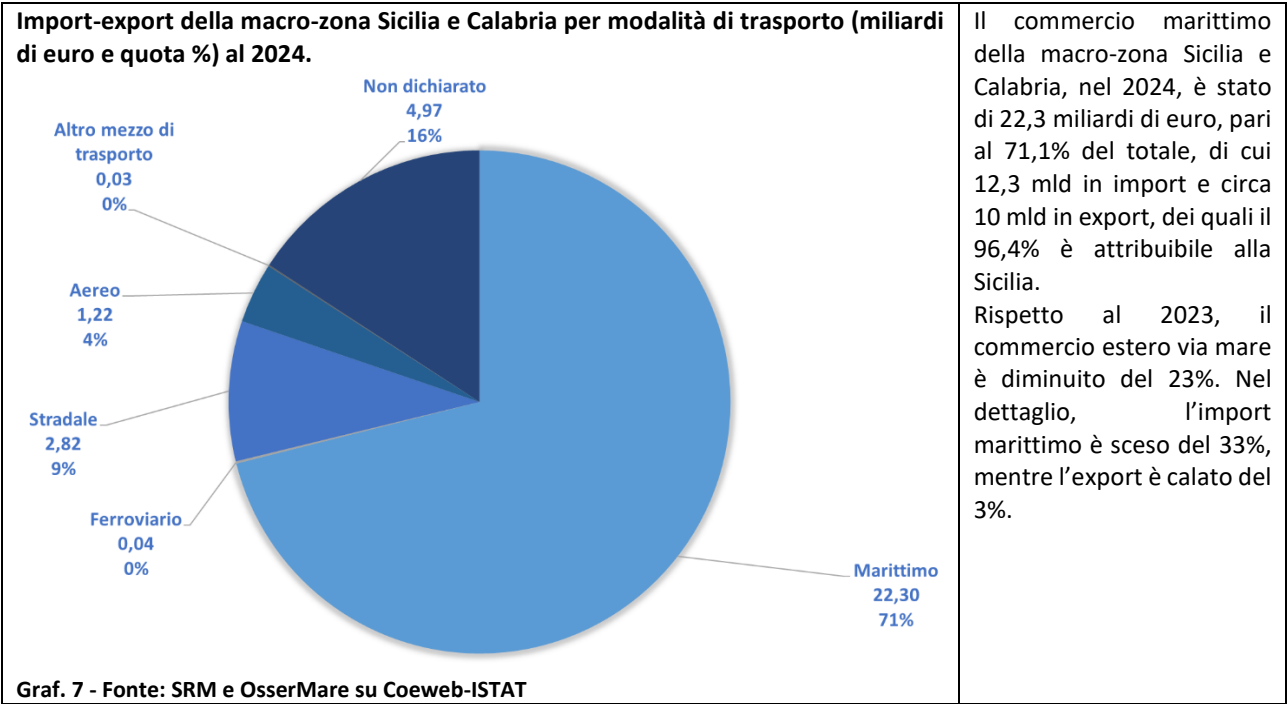
Caratteristiche del porto di Saline

Il Porto di Saline è situato sul Mar Jonio. A causa di alcuni fenomeni di insabbiamento il porto non è operativo.

Import export via mare della macro-zona Sicilia e Calabria

Trattandosi di una ADSP interregionale per l’analisi dell’import-export si è scelto di considerare le due regioni interessate come una unica macroarea.

Per l’analisi della singola regione Calabria si rinvia alla scheda dell’ADSP Mari Tirreno Meridionale e Ionio; per quella della singola regione Sicilia alle due schede relative alle ADSP Mare di Sicilia Occidentale e Orientale.



Principali aree fornitrici marittime della macro-zona Sicilia e Calabria e merci in import al 2024

Partner Import	Medio Oriente		Africa settentrionale		Asia centrale		America settentrionale		Altri paesi africani	
	Totale (€)	Peso partner	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso
	3.797.842.174	31%	2.202.335.407	18%	2.065.739.297	17%	1.268.972.979	10%	1.224.944.131	10%
di cui:	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce
	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	92,87%	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	79,81%	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	96,12%	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	87,09%	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	91,57%
	Coke e prodotti petroliferi raffinati	5,34%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	9,50%	Prodotti dell'agricoltura, della caccia, della silvicoltura e della pesca	0,94%	Prodotti dell'agricoltura, della caccia, della silvicoltura e della pesca	6,27%	Prodotti dell'agricoltura, della caccia, della silvicoltura e della pesca	4,40%
	Prodotti chimici e fibre sintetiche	1,13%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	5,92%	Prodotti chimici e fibre sintetiche	0,70%	Prodotti chimici e fibre sintetiche	4,65%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	2,24%

Tab. 1 - Fonte: SRM e OsserMare su Coeweb-ISTAT

Principali aree clienti marittime della macro-zona Sicilia e Calabria e merci in export al 2024

Partner Export	Ue 27 post Brexit		Paesi europei non Ue		Africa settentrionale		America settentrionale		Medio Oriente	
	Totale (€)	Peso partner	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso
	3.900.077.089	39%	1.787.617.003	18%	1.638.454.859	16%	1.052.962.854	11%	665.429.621	7%
di cui:	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce
	Coke e prodotti petroliferi raffinati	90,76%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	82,67%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	86,73%	Macchine ed apparecchi meccanici	32,79%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	70,38%
	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	6,69%	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	10,18%	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	7,17%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	31,82%	Macchine ed apparecchi meccanici	9,66%
	Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	1,15%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	2,88%	Macchine ed apparecchi meccanici	1,54%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	25,29%	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	8,56%

Tab. 2 - Fonte: SRM e OsserMare su Coeweb-ISTAT

14. AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA OCCIDENTALE

All'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale è stata attribuita la gestione coordinata dei porti di Palermo, Porto Empedocle, Termini Imerese, Trapani, Gela e Licata.



Caratteristiche e trend di traffico dei porti del Sistema

La ADSP del Mare di Sicilia Occidentale con 11,6 milioni di tonnellate di merci concentra il 2,42% del traffico movimentato dal totale dei porti italiani e con 3,9 milioni di persone rappresenta il 5,28% dei passeggeri totali in Italia.

Scheda traffici ADSP del Mare di Sicilia Occidentale al 2024

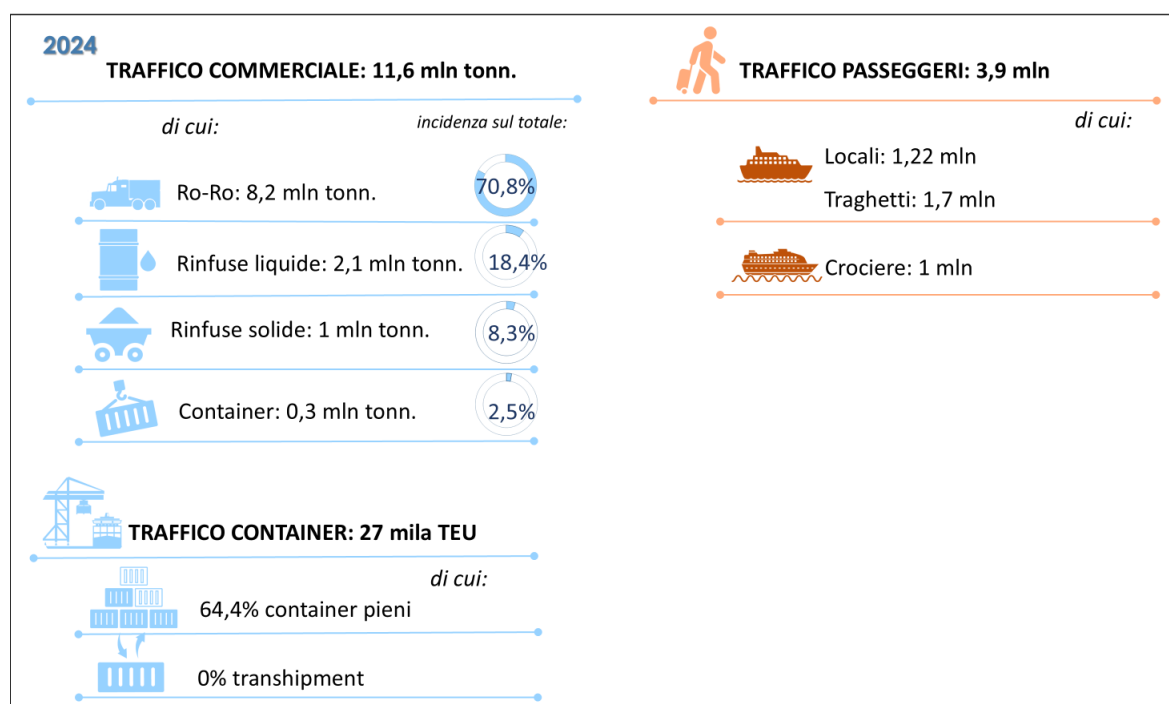
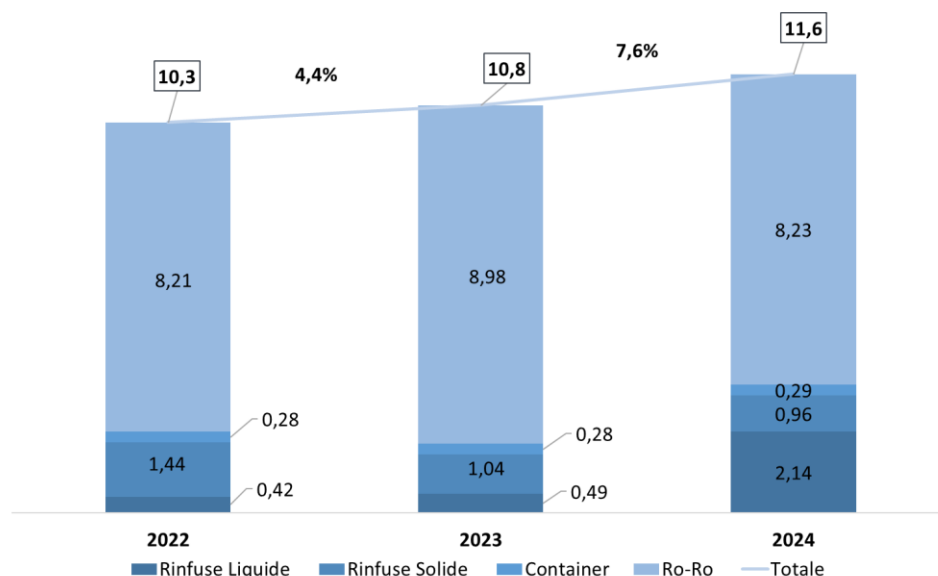


Fig. 1 - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

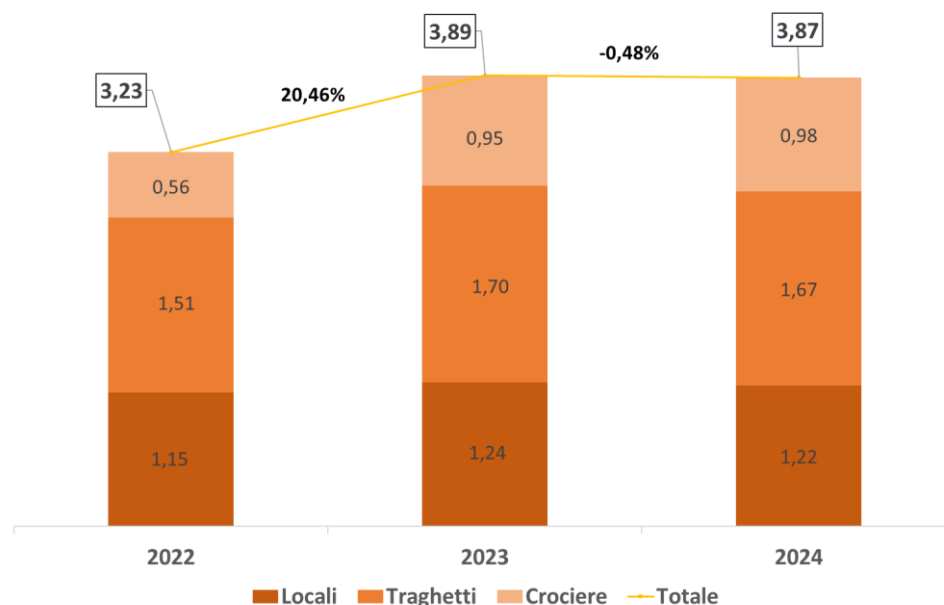
Trend 2022-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) per singola categoria di merce del Mare di Sicilia Occidentale.



Graf. 1a - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

In termini di merci movimentate, l'ADSP del Mare di Sicilia Occidentale ha rilevato nel 2024 un incremento del 7,6%, che, rapportato al 2022, diventa il 12%. Il Ro-Ro, che da solo rappresenta il 71% di tutto il traffico commerciale risulta in calo dell'8,4% sul 2023. In forte aumento le rinfuse liquide (+334%) grazie all'entrata dal 2024 del porto di Gela che da solo movimentata il 69,5% delle rinfuse liquide di tutta l'ADSP; in crescita anche le merci in container (+2,4%); mentre risultano in calo le rinfuse solide (-7,7%).

Trend 2022-2024 traffico passeggeri (numero passeggeri) su navi traghetto e crociere del Mare di Sicilia Occidentale.



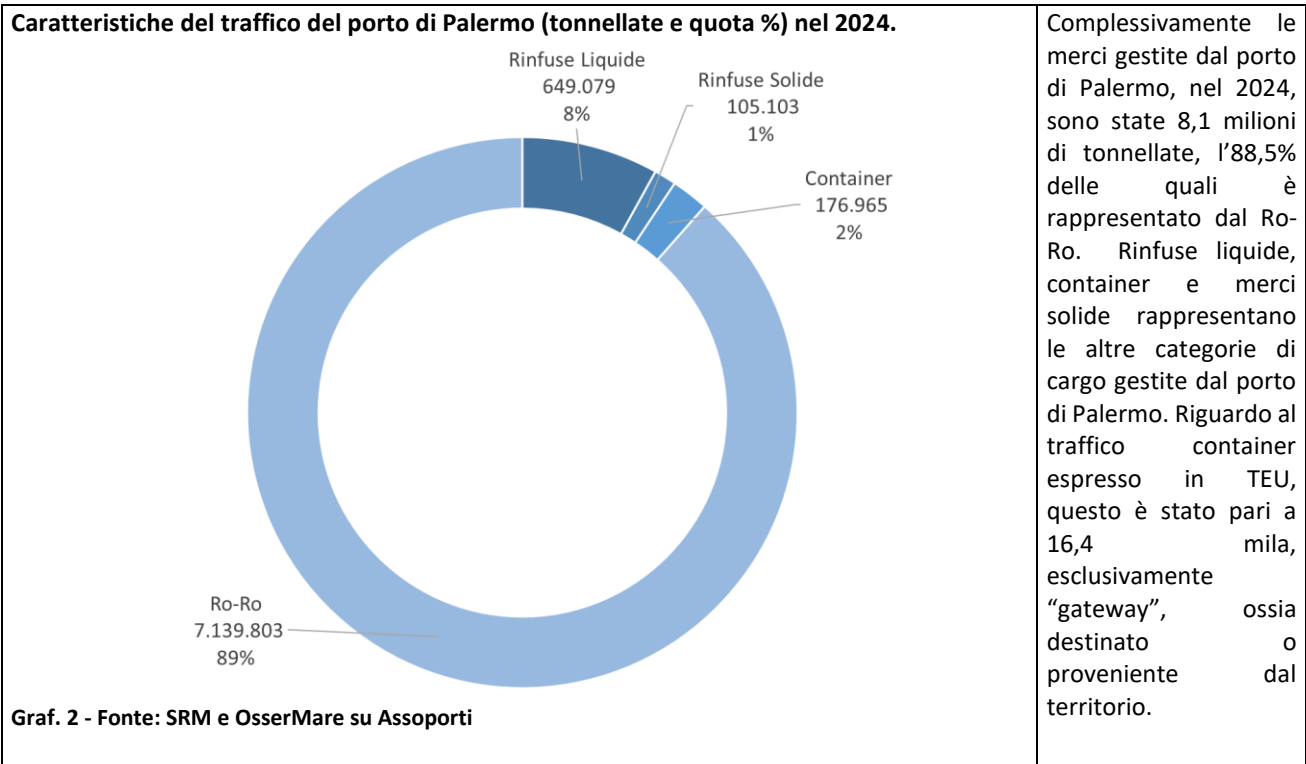
Graf. 1b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

La ADSP del Mare di Sicilia Occidentale è il settimo sistema portuale in Italia per numero di passeggeri, e, nel dettaglio, è quarto per locali (con una quota nazionale del 3%), quarto per crociere (7,1%), e quinto per traghetti (8,7%). Nel 2024 ha registrato lieve calo delle presenze (dello 0,48%). La quota traghetti è quella maggiore, con il 43,2% (-1,6%), mentre quella delle crociere è del 25,4% sul totale, con i passeggeri in aumento del 3,4%. Il segmento dei locali occupa il 31,4% del totale, in calo del 2%.

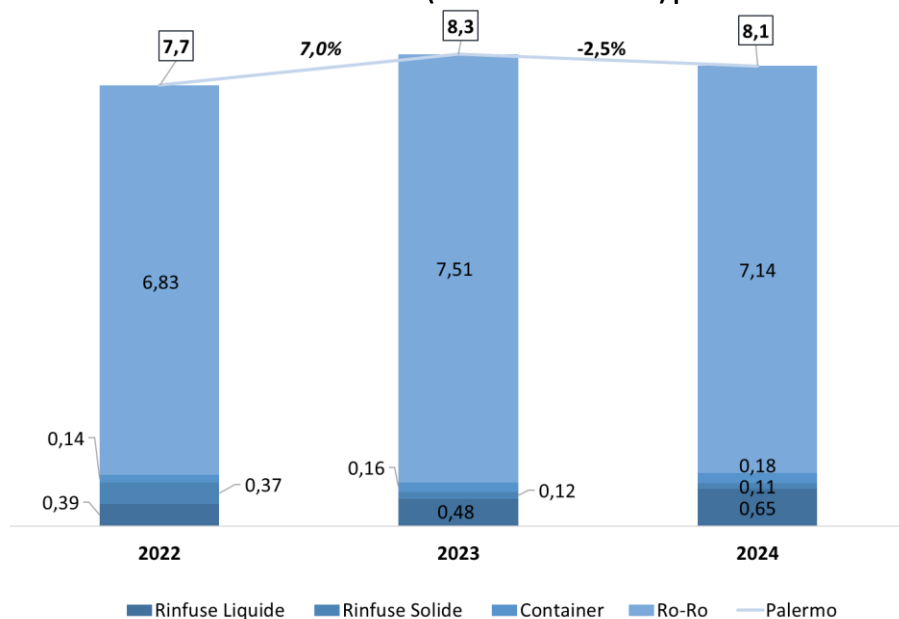
Caratteristiche e trend di traffico del porto di Palermo

Il porto di Palermo ospita traffico merci, soprattutto Ro-Ro in quanto è connesso con servizi regolari di navi-traghetto con Napoli, Livorno, Cagliari, Civitavecchia, Genova, Tunisi e, in maniera meno frequente, con diverse altre località italiane e del bacino del Mediterraneo. Inoltre, ha un importante traffico passeggeri, anche croceristico. All'interno del porto esiste il cantiere navale di Fincantieri, per la costruzione e la ristrutturazione delle navi passeggeri e merci. Palermo è il sedicesimo porto per traffico merci (1,68% della quota nazionale), decimo per passeggeri (3,54% del traffico nazionale), quarto per croceristi (7%).

Palermo è stato inserito come porto core nel sistema delle reti TEN-T all'estremità Sud del corridoio Scandinavo-Mediterraneo.



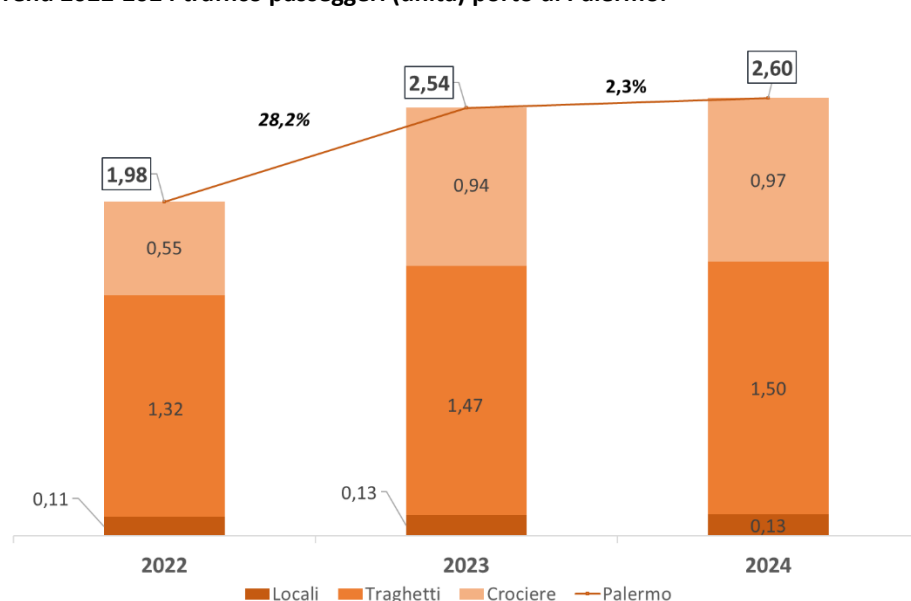
Trend 2022-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) porto di Palermo.



Graf. 3a - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Nel 2024 si è osservato un calo complessivo del 2,5% del traffico merci in tonnellate, che, in rapporto al 2022, diventa +4,5%. I segmenti delle rinfuse liquide e delle merci in container sono in crescita rispettivamente con +35,5% e +7,4%; in calo le rinfuse solide (-14,4%) ed il Ro-Ro (-4,9%).

Trend 2022-2024 traffico passeggeri (unità) porto di Palermo.



Graf. 3b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

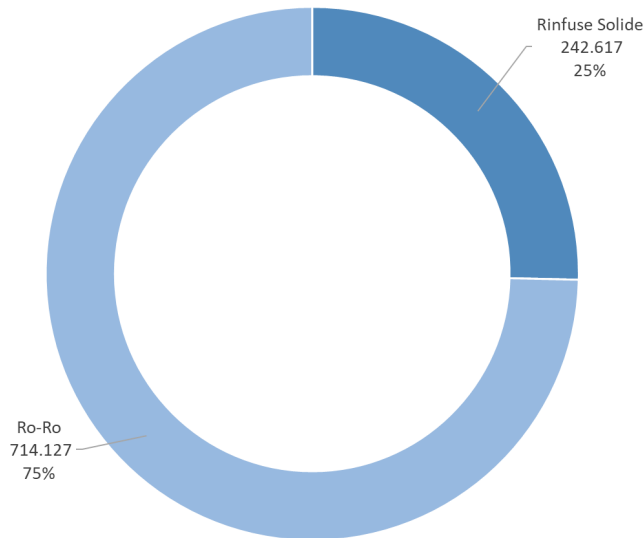
Il traffico passeggeri mostra, nel 2024, una crescita complessiva del 2,3%.

Il segmento crociere è aumentato del 3,1% nel 2024, dopo il balzo del 70% del 2023, e pesa per il 37,3% sul totale passeggeri gestito dal porto. Palermo è diventato il quarto porto crocieristico italiano. Il segmento dei traghetti (che pesa per il 57,8% del totale del traffico passeggeri del porto) è in aumento, con un +1,8%. Il traffico locale pesa per il 4,9%, in crescita del 2%.

Caratteristiche e trend di traffico del porto di Termini Imerese

Il porto di Termini Imerese è uno scalo vicino e strettamente integrato con quello di Palermo: è attivo nel settore merci (rinfuse solide e Ro-Ro), in quello del diporto, della cantieristica minore e gestisce una piccola quota di passeggeri su Ro-pax.

Caratteristiche del traffico del porto di Termini Imerese nel 2024 (tonnellate e quota %).

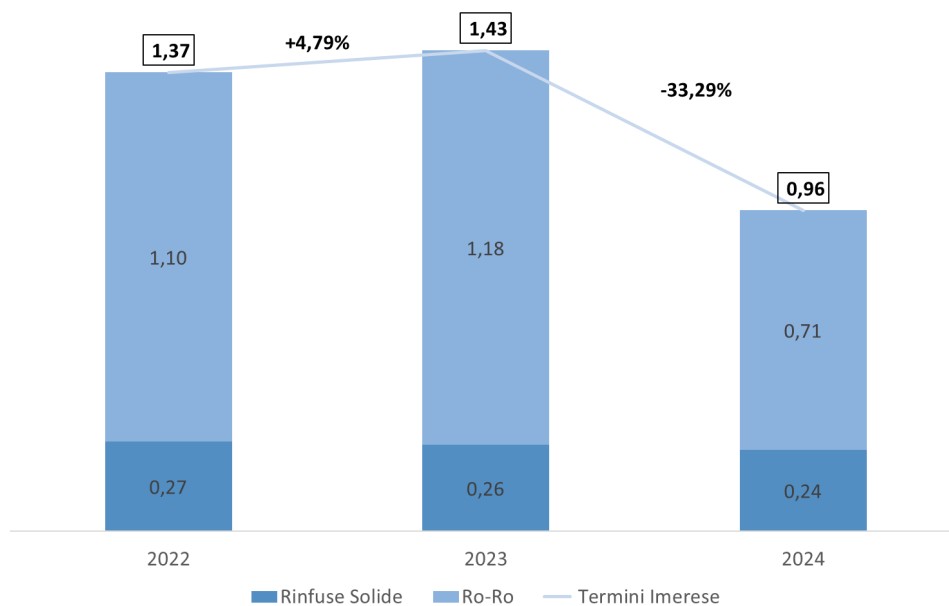


Graf. 4 - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Complessivamente, nel 2024, le merci gestite dal porto di Termini Imerese sono state quasi 1 milione di tonnellate.

Le Ro-Ro rappresentano la principale categoria, concentrando il 75% dei traffici per 714 mila tonnellate. La restante quota è costituita dalle rinfuse solide.

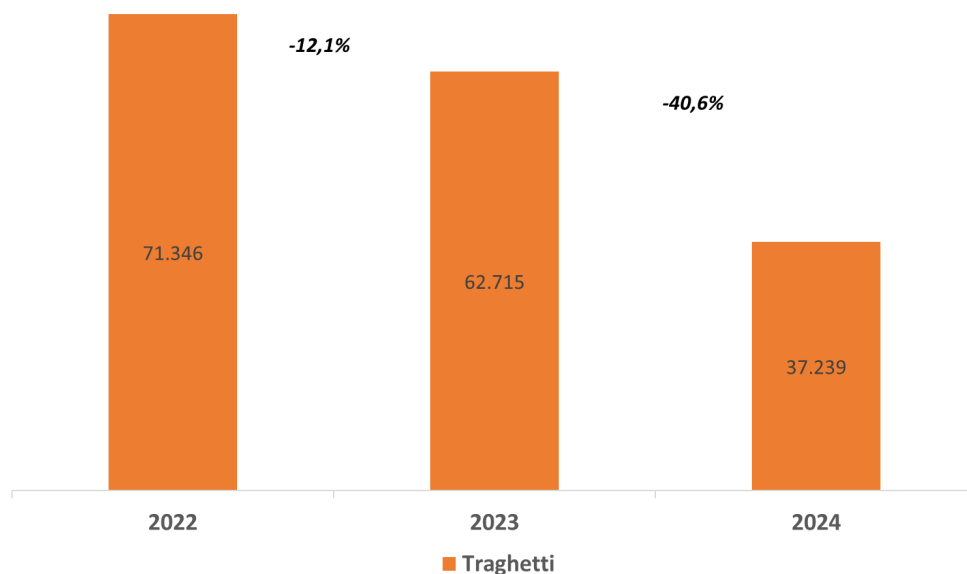
Trend 2022-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) del porto di Termini Imerese.



Graf. 5a - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Nel 2024 le merci gestite dal porto di Termini Imerese risultano in calo del 33,3%. A diminuire sono sia il Ro-Ro (-39,4%) che le rinfuse solide (-5,5%).

Trend 2022-2024 traffico passeggeri (unità) del porto di Termini Imerese.



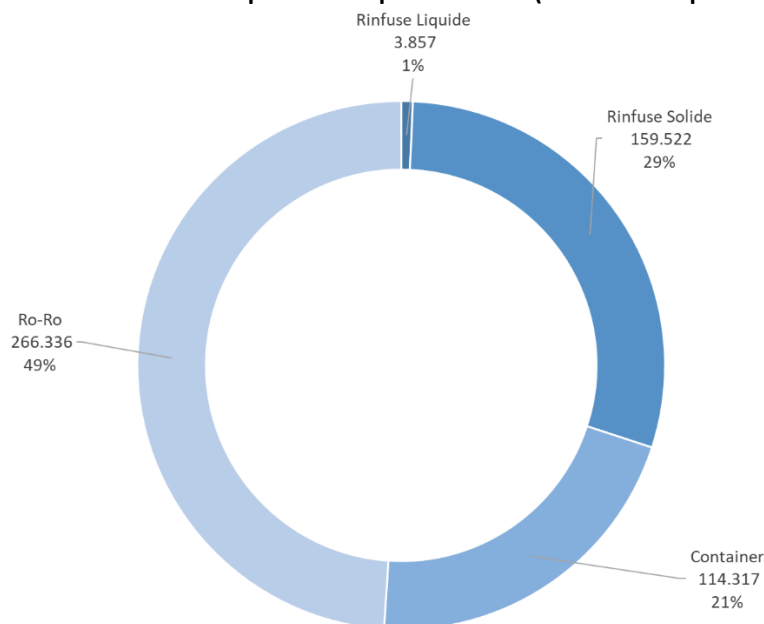
Il traffico passeggeri a Termini Imerese è esclusivamente quello dei traghetti che nel 2024 con 37 mila unità è in riduzione del 40,6%.

Graf. 5b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Caratteristiche e trend di traffico del porto di Trapani

Il porto di Trapani è uno scalo commerciale e passeggeri. Da Trapani partono collegamenti con le Isole Egadi, Pantelleria, Napoli, Nizza, Tolone ed è storicamente scalo di riferimento per i traffici con i paesi nordafricani, in particolare con la Tunisia.

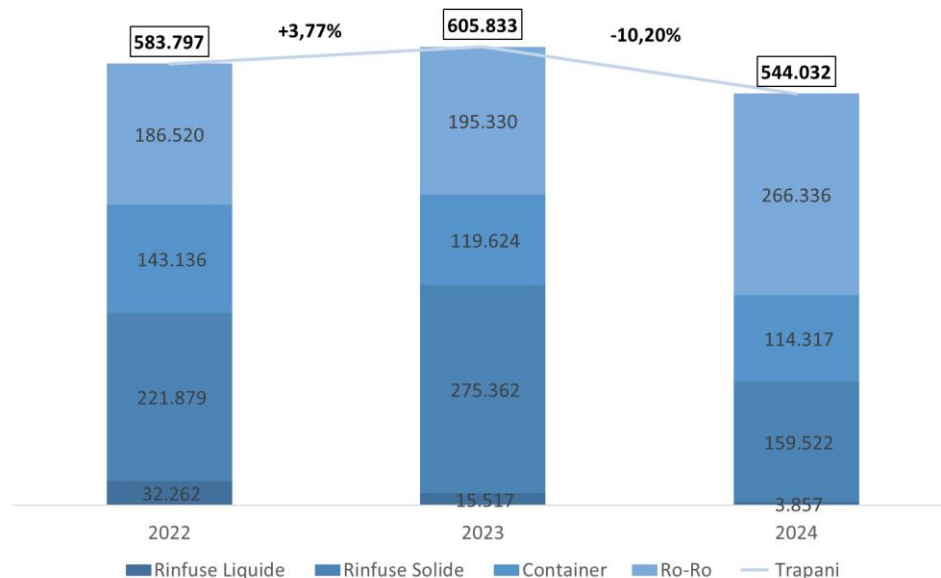
Caratteristiche del traffico del porto di Trapani nel 2024 (tonnellate e quota %).



Graf. 6 - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Complessivamente, nel 2024, le merci gestite dal porto di Trapani sono state 544 mila tonnellate. Le Ro-Ro rappresentano la principale categoria, seguite dalle rinfuse solide, dalle merci in container e dalle rinfuse liquide. Riguardo al traffico container espresso in TEU, questo è stato pari a 10,2 mila, esclusivamente "gateway", ossia destinato o proveniente dal territorio.

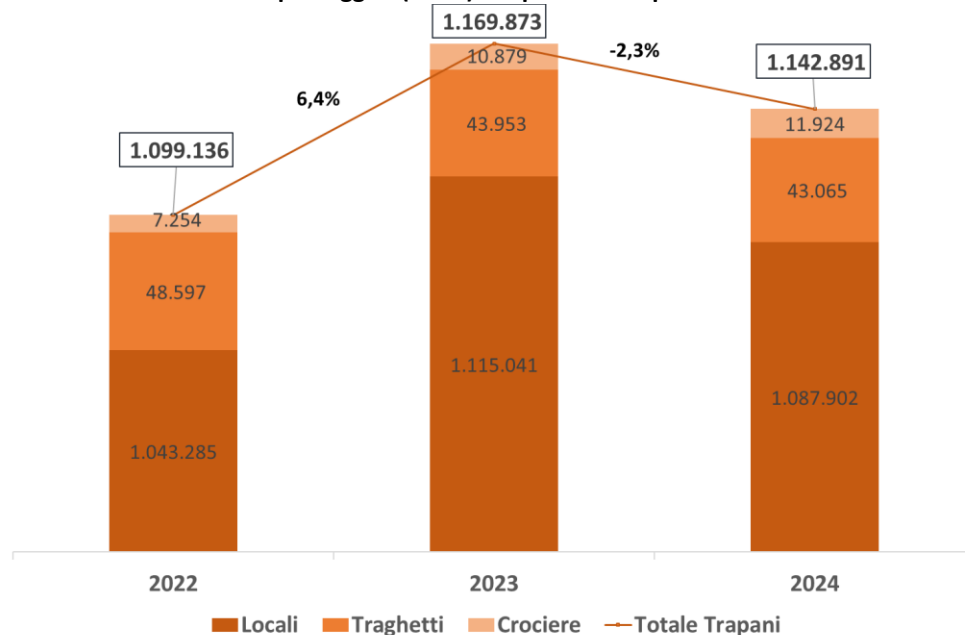
Trend 2022-2024 traffico commerciale (tonnellate) del porto di Trapani.



Graf. 7a - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Nel 2024 le merci gestite dal porto di Trapani risultano complessivamente in calo del 10,2%. Relativamente alle singole categorie di merci, sono in aumento solo le Ro-Ro (+36,4%). In riduzione le rinfuse liquide (-75,1%), le rinfuse solide (-42,1%) e le merci in container (-4,4%).

Trend 2022-2024 traffico passeggeri (unità) del porto di Trapani.

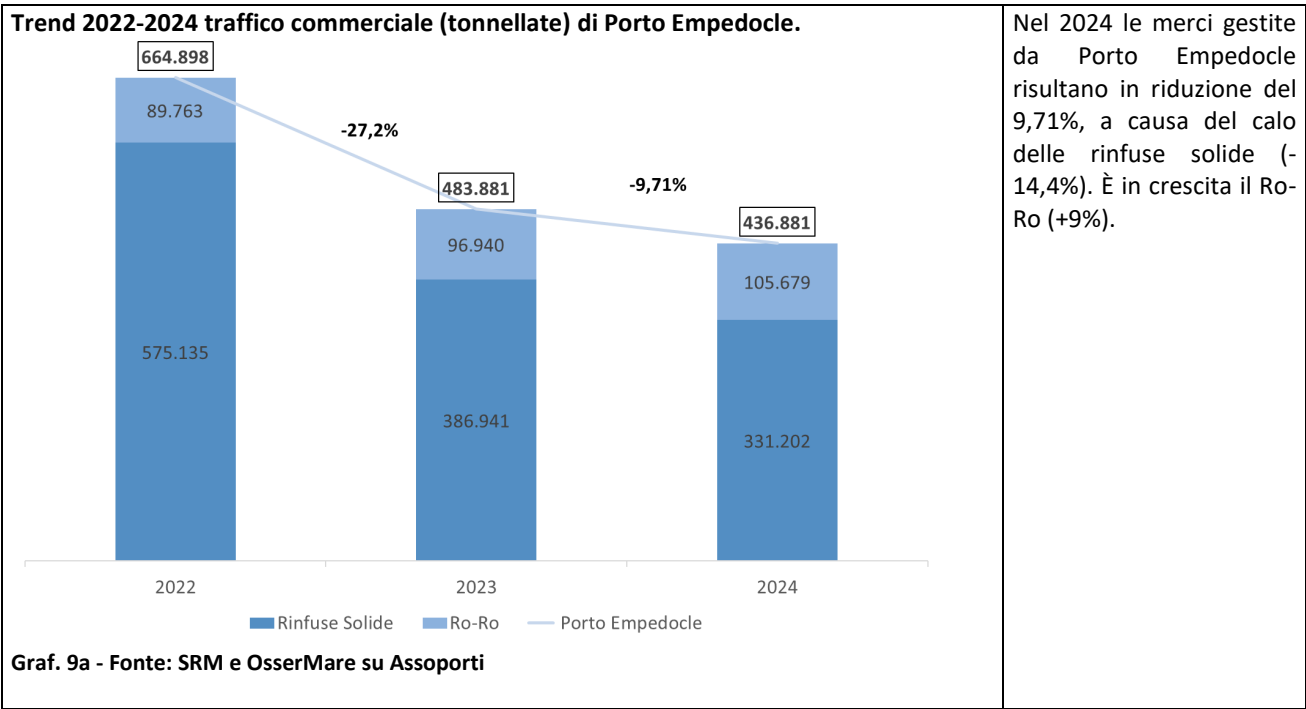
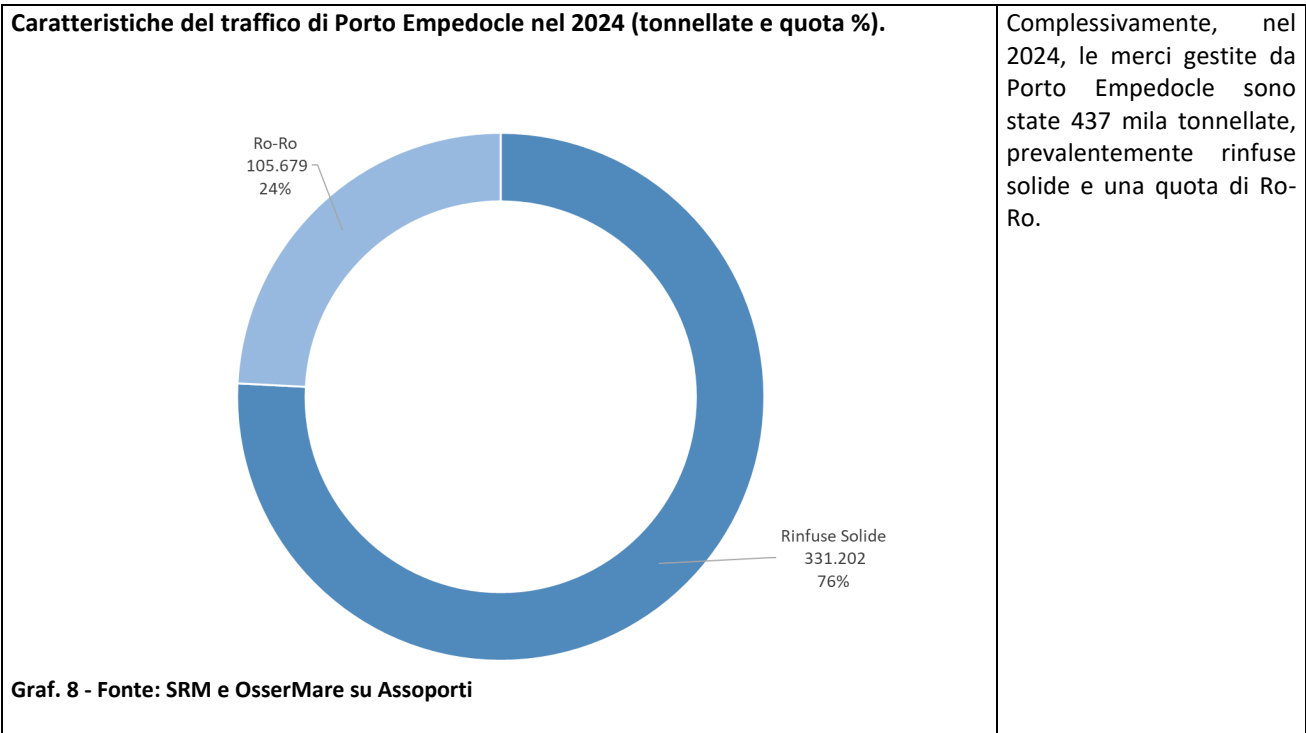


Graf. 7b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

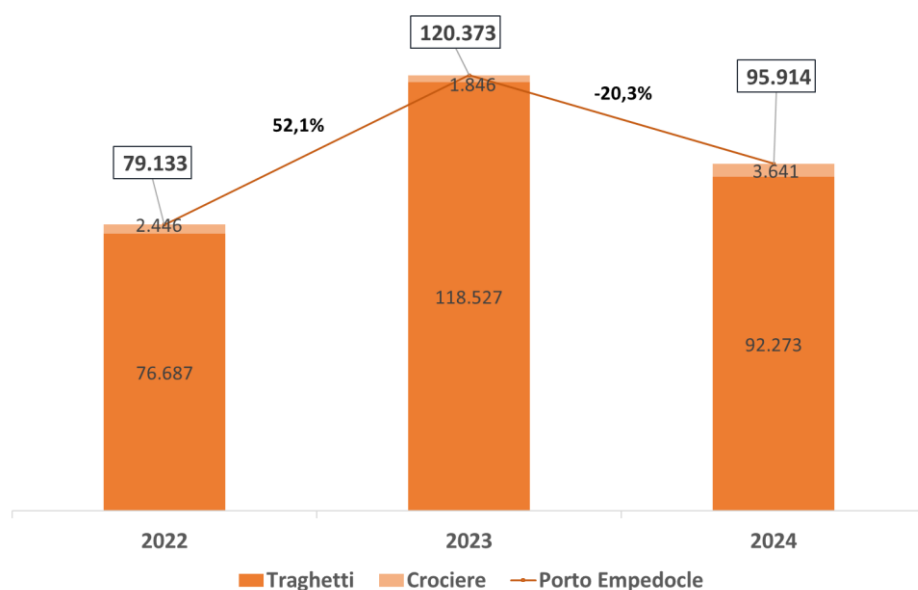
Il traffico passeggeri del porto di Trapani nel 2024 è stato di 1,1 milioni, in calo del 2,3% sul 2023 ma in crescita del 4,1% sul 2022. La quota maggiore è del segmento locali (95,2%), diminuito del 2,4% sull'anno precedente, seguito dai traghetti (3,8% sul totale passeggeri gestito dal porto) ridotto del 2% e dalle crociere (1%) aumentate del 9,6%.

Caratteristiche e trend di traffico di Porto Empedocle

Porto Empedocle rappresenta il polo commerciale e di collegamento della città con le isole Pelagie.



Trend 2022-2024 traffico passeggeri (unità) di Porto Empedocle.



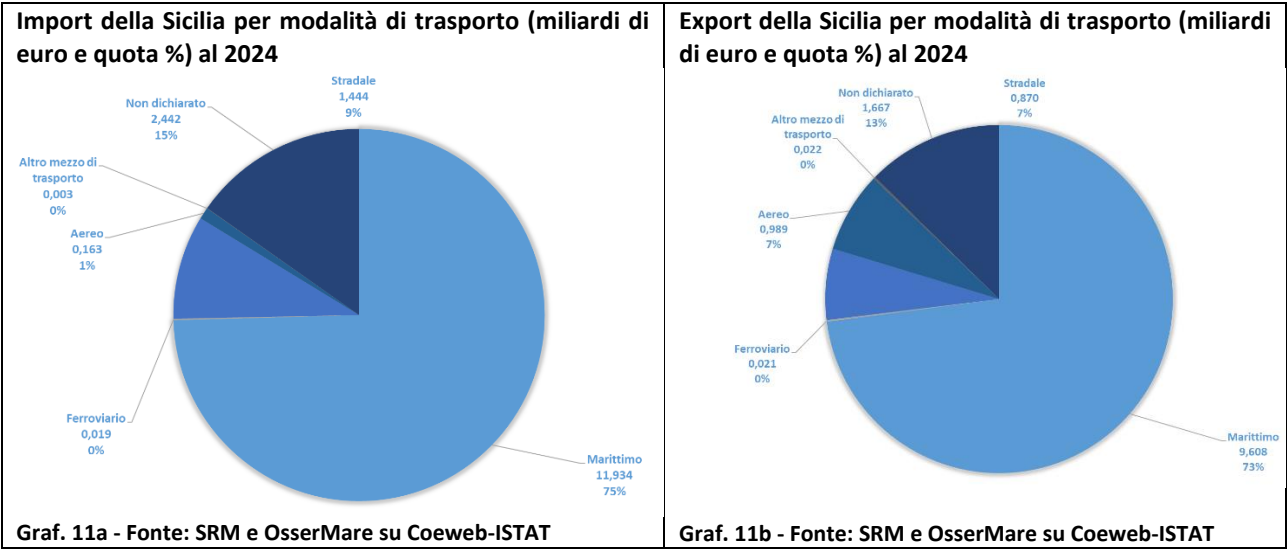
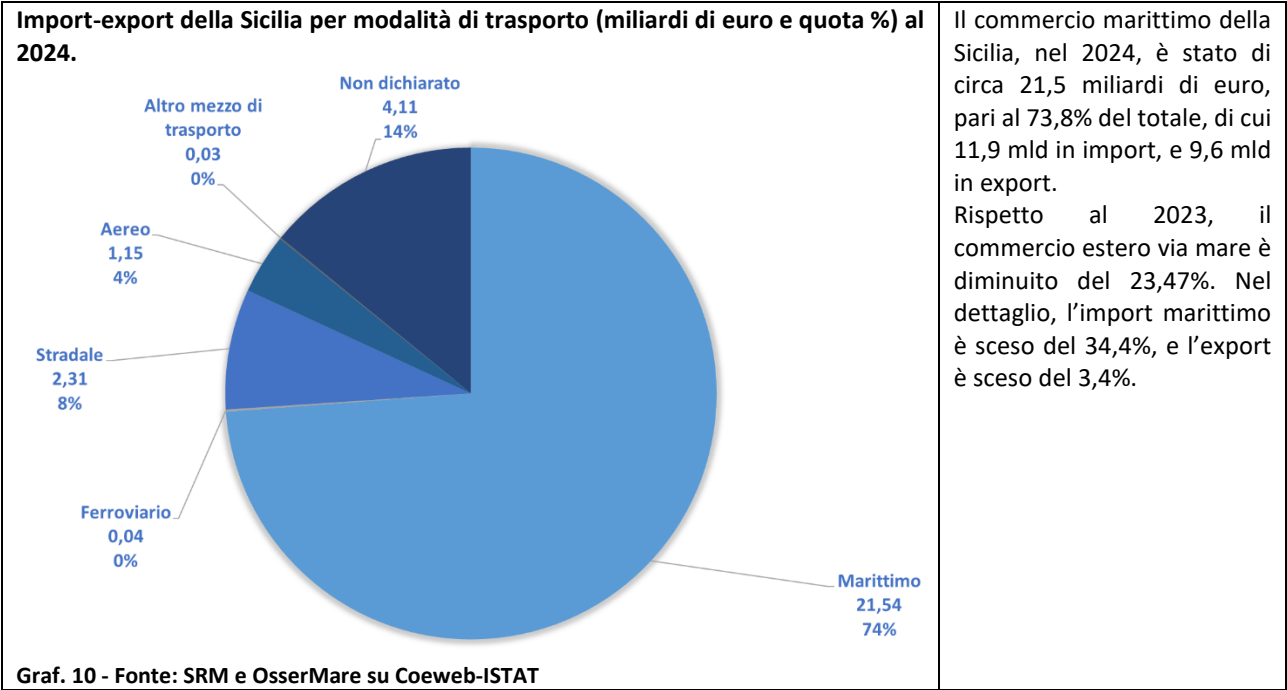
Graf. 9b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Il traffico passeggeri di Porto Empedocle nel 2024 è stato pari a quasi 100 mila, in calo del 20,3% sul 2023 ma in crescita del 31,8% sul 2022. La quasi totalità è del segmento traghetti (96,2%), diminuito del 22,2% sull'anno precedente. C'è anche una quota di croceristi, quasi 3,7mila nel 2024, in crescita del 97,2%.

Caratteristiche del traffico dei Porti di Gela e Licata

I porti di Gela e di Licata rientrano nella gestione dell'ADSP del Mare di Sicilia Occidentale a partire dal 2021; i dati sono disponibili solo a partire dal 2024 pertanto non è possibile proseguire con un'analisi del trend. Di seguito sono riportati i dati e le caratteristiche del traffico. Il porto di Gela ha movimentato circa 1,5 milioni di tonnellate, per la quasi totalità si tratta di rinfuse liquide. Il porto di Licata ha movimentato 123 mila tonnellate di rinfuse solide e conta il passaggio di 412 crocieristi.

Import export via mare della Sicilia



Principali aree fornitrici marittime della Sicilia e merci in import al 2024

Partner Import	Medio Oriente		Africa settentrionale		Asia centrale		America settentrionale		Altri paesi africani	
	Totale (€)	Peso partner	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso
	3.791.826.885	32%	2.152.725.658	18%	2.051.650.837	17%	1.244.428.654	10%	1.201.862.947	10%
di cui:	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce
	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	93,02%	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	81,65%	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	96,76%	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	88,81%	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	93,33%
	Coke e prodotti petroliferi raffinati	5,35%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	9,72%	Prodotti dell'agricoltura, della caccia, della silvicoltura e della pesca	0,90%	Prodotti dell'agricoltura, della caccia, della silvicoltura e della pesca	6,22%	Prodotti dell'agricoltura, della caccia, della silvicoltura e della pesca	4,21%
	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	1,06%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	4,68%	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	0,63%	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	3,39%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	1,16%

Tab. 1 - Fonte: SRM e OsserMare su Coeweb-ISTAT

Principali aree clienti marittime della Sicilia e merci in export al 2024

Partner Export	Ue 27 post Brexit		Paesi europei non Ue		Africa settentrionale		America settentrionale		Medio oriente	
	Totale (€)	Peso partner	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso
	3.897.074.174	41%	1.736.448.051	18%	1.612.805.358	17%	962.322.089	10%	583.265.910	6%
di cui:	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce
	Coke e prodotti petroliferi raffinati	90,83%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	85,10%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	88,11%	Macchine ed apparecchi meccanici	35,78%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	80,30%
	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	6,68%	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	9,76%	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	6,67%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	34,82%	Macchine ed apparecchi meccanici	8,53%
	Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	1,15%	Materie prime secondarie; rifiuti urbani e altri rifiuti	1,91%	Macchine ed apparecchi meccanici	1,48%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	22,96%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	3,15%

Tab. 2 - Fonte: SRM e OsserMare su Coeweb-ISTAT

15. AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

All'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale è stata attribuita la gestione coordinata dei porti di Catania, Augusta, Pozzallo e Siracusa.



Caratteristiche e trend di traffico dei porti del Sistema

La ADSP del Mare di Sicilia movimentata merci e passeggeri: con 32,8 milioni di tonnellate di merci totali gestite, concentra il 6,82% del traffico movimentato dai porti italiani. I passeggeri sono stati 661 mila.

Scheda traffici ADSP del Mare di Sicilia Orientale al 2024

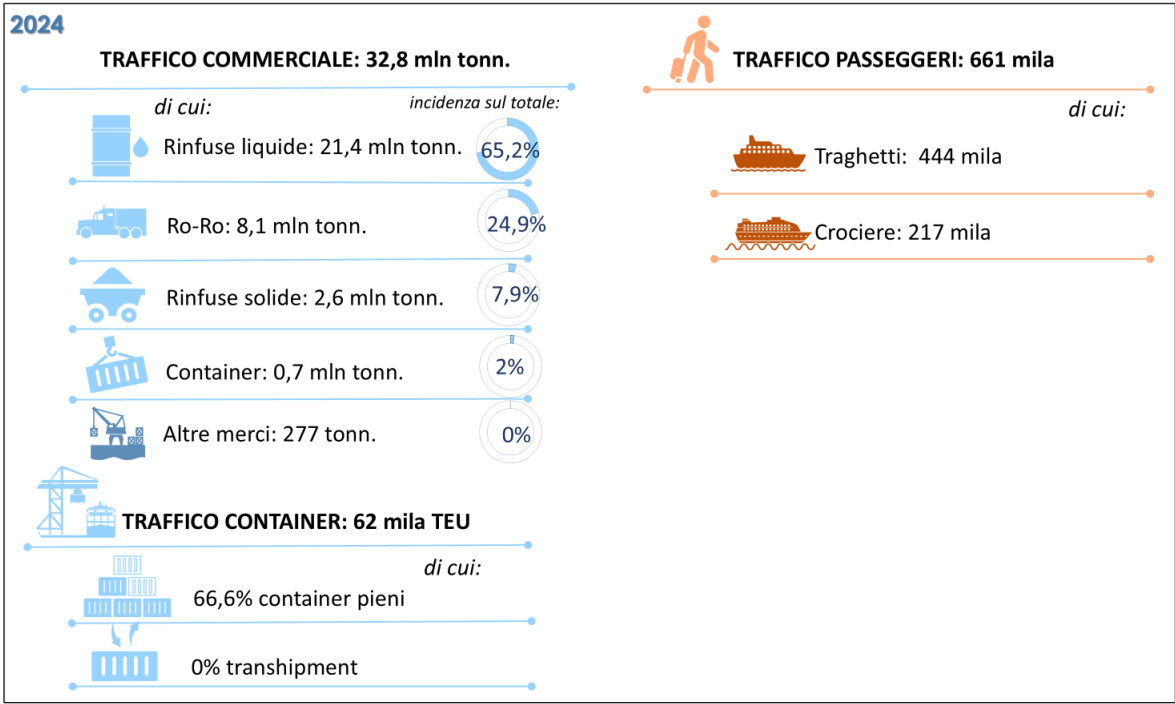
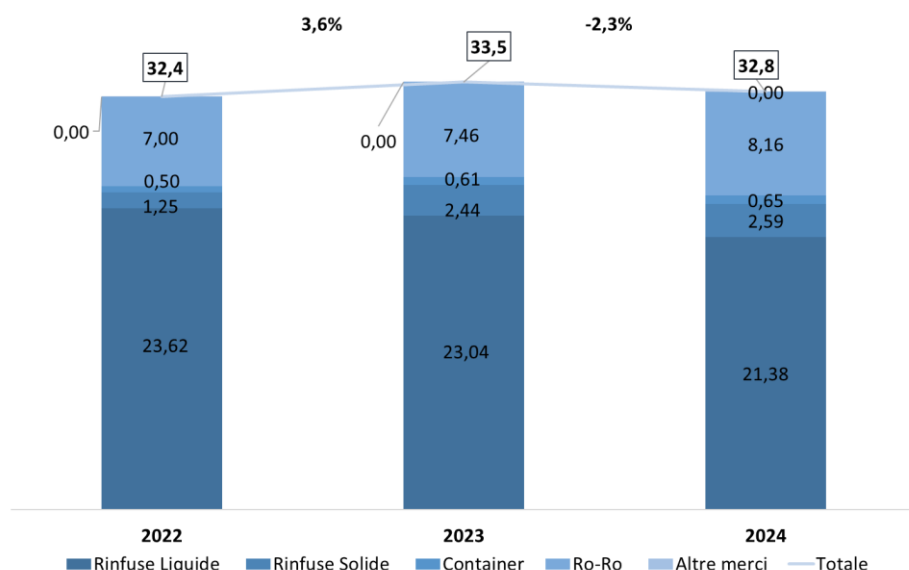


Fig. 1 - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Trend 2022-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) per singola categoria di merce del Mare di Sicilia Orientale.

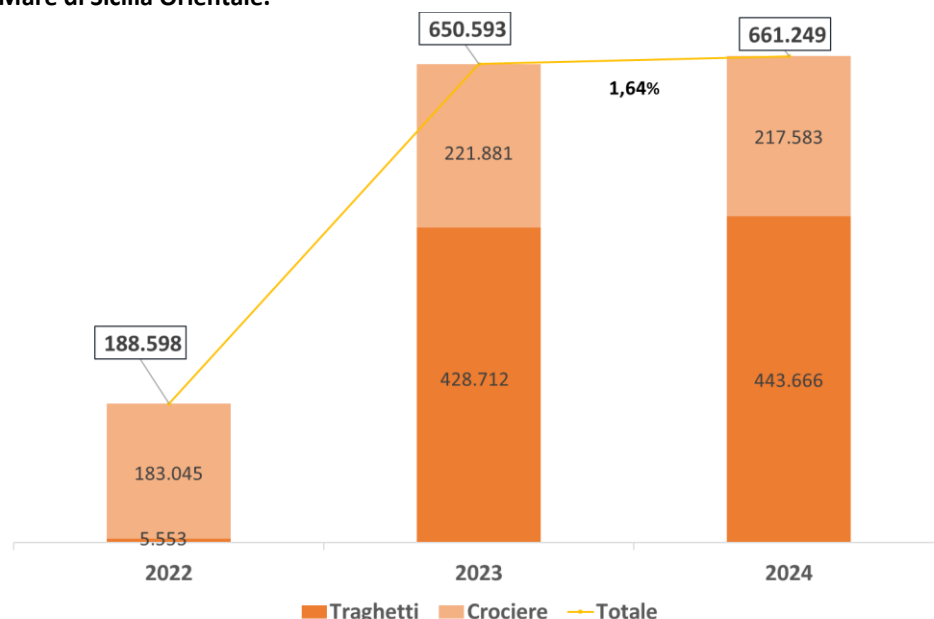


Graf. 1a - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

In termini di merci movimentate, l'ADSP del Mare di Sicilia Orientale, con 32,8 milioni di tonnellate, ha rilevato nel 2024 un calo del 2,3%. Rapportando i risultati del 2024 con il 2022 si è registrato un aumento dell'1,3%.

Il segmento delle rinfuse liquide pesa per il 65,2% del totale, in diminuzione del 7,2%. Le merci in Ro-Ro costituiscono il 24,9% del traffico cargo dell'ADSP (in aumento del 9,4%). Le rinfuse solide sono in crescita registrando un +5,8%. Container e merci varie hanno una quota esigua.

Trend 2022-2024 traffico passeggeri (numero passeggeri) su navi traghetto e crociere del Mare di Sicilia Orientale.



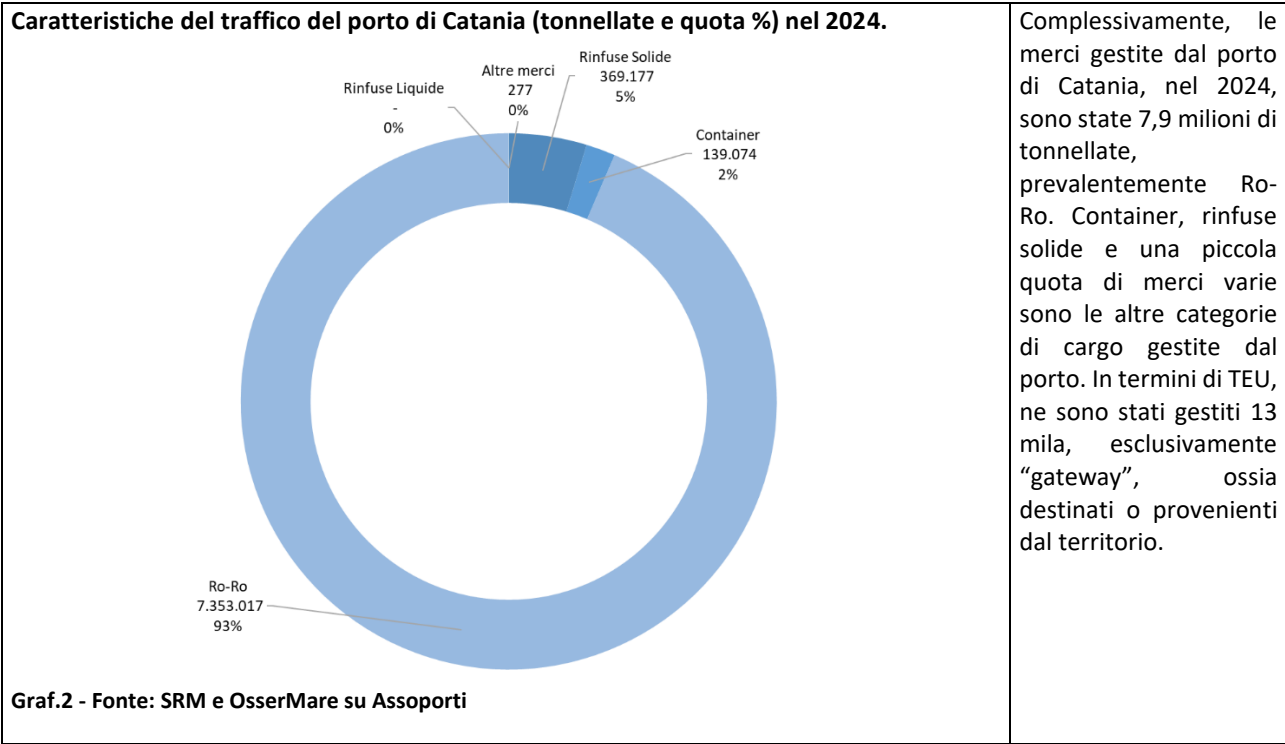
Graf. 1b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

N.B. La var % 2023/2022 non compare nel grafico in quanto i dati al 2022 e quelli al 2023 non sono omogenei. I dati 2022 non erano ancora comprensivi di quelli relativi al porto di Pozzallo, rilevati a partire dal 2023.

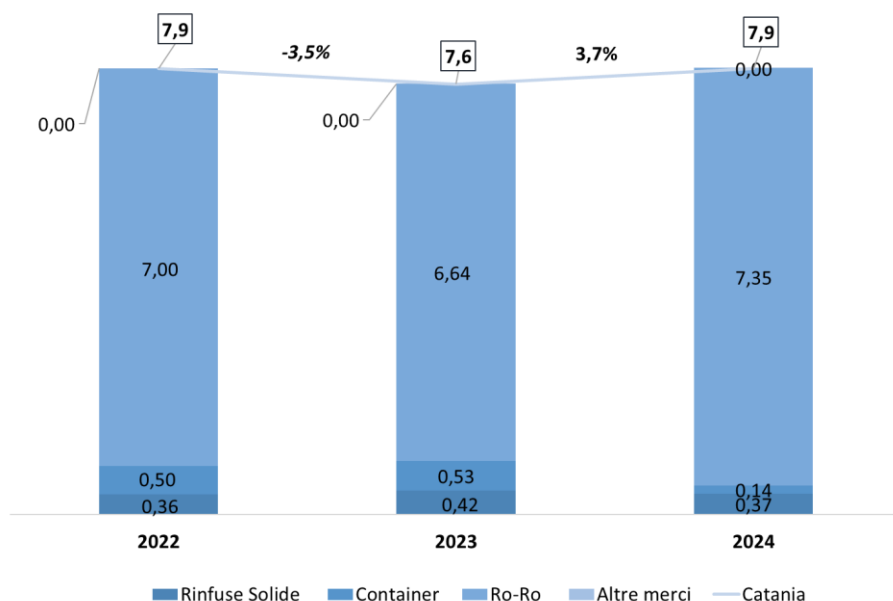
La ADSP del Mare di Sicilia Orientale nel 2024 ha registrato un aumento delle presenze dell'1,64 % sul 2023. Il traffico passeggeri su traghetti, che negli anni precedenti rappresentava una quota marginale, nel 2024 arriva a raggiungere il 67%, con circa 444 mila presenze. I passeggeri su crociere, con il 33% del totale, risultano in calo dell'1,9%.

Caratteristiche e trend di traffico del porto di Catania

Il porto di Catania è un multipurpose, a valenza commerciale, crocieristica, cantieristica, industriale, peschereccia, diportistica.



Trend 2022-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) porto di Catania.

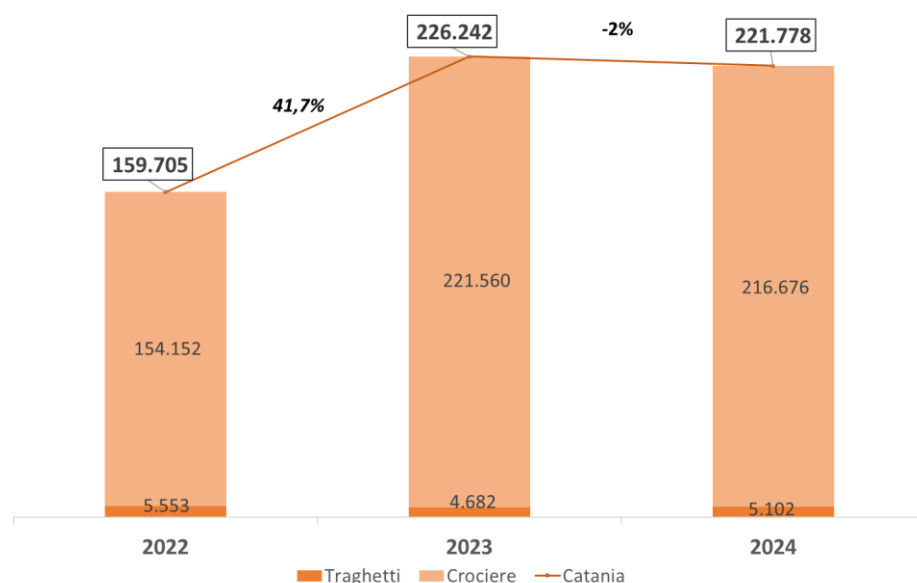


Graf. 3a - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Nel 2024 si è osservato un aumento complessivo del 3,7% del traffico merci in tonnellate sul 2023 e dello 0,2% sul 2022.

La variazione annua sul 2023 delle singole categorie di merci mostra una crescita del Ro-Ro dell'11%; in calo le restanti categorie: rinfuse solide -12%, container -74%, e altre merci varie -24%.

Trend 2022-2024 traffico passeggeri (unità) porto di Catania.



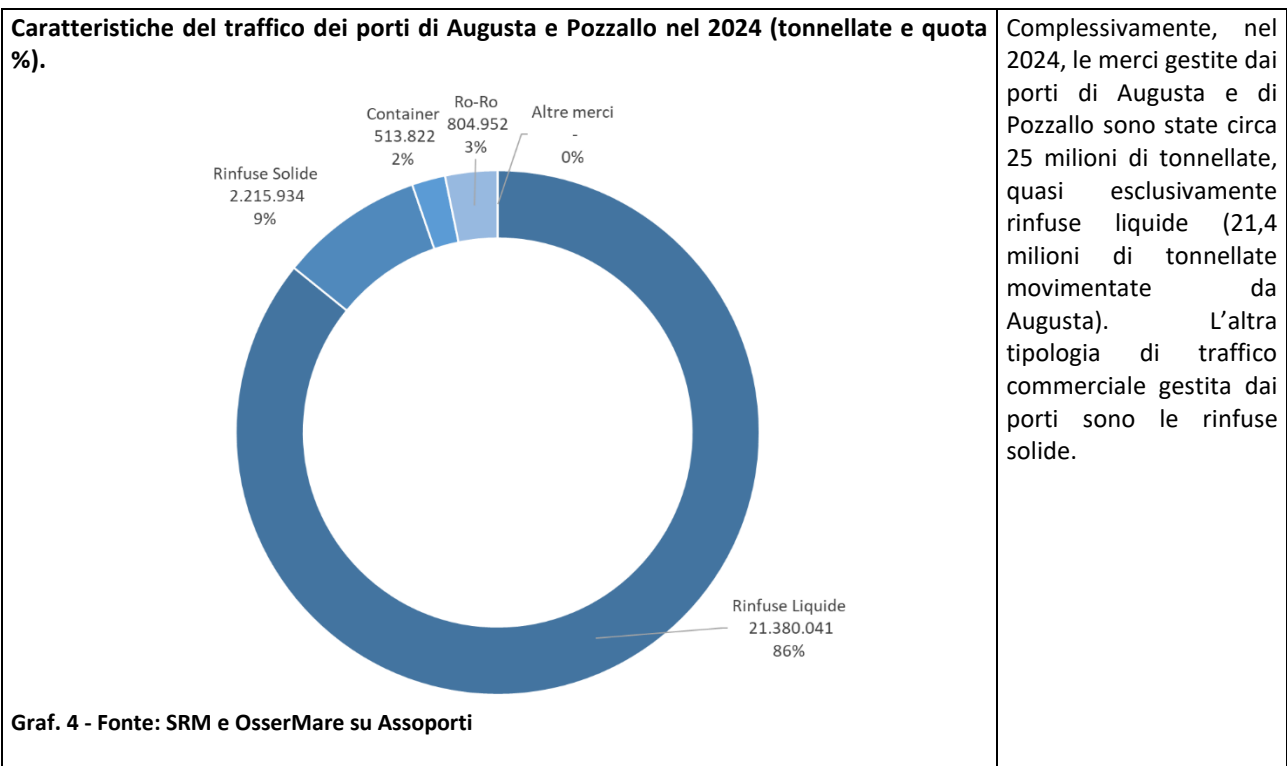
Graf. 3b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Il traffico passeggeri mostra, nel 2024, un calo complessivo del 2% sul 2023 con quasi 222 mila presenze. Il segmento crociere è diminuito del 2,2% e pesa per il 97,7%. Il segmento dei traghetti (che pesa per il 2,3% del totale del traffico passeggeri del porto) è in crescita, con un +9%.

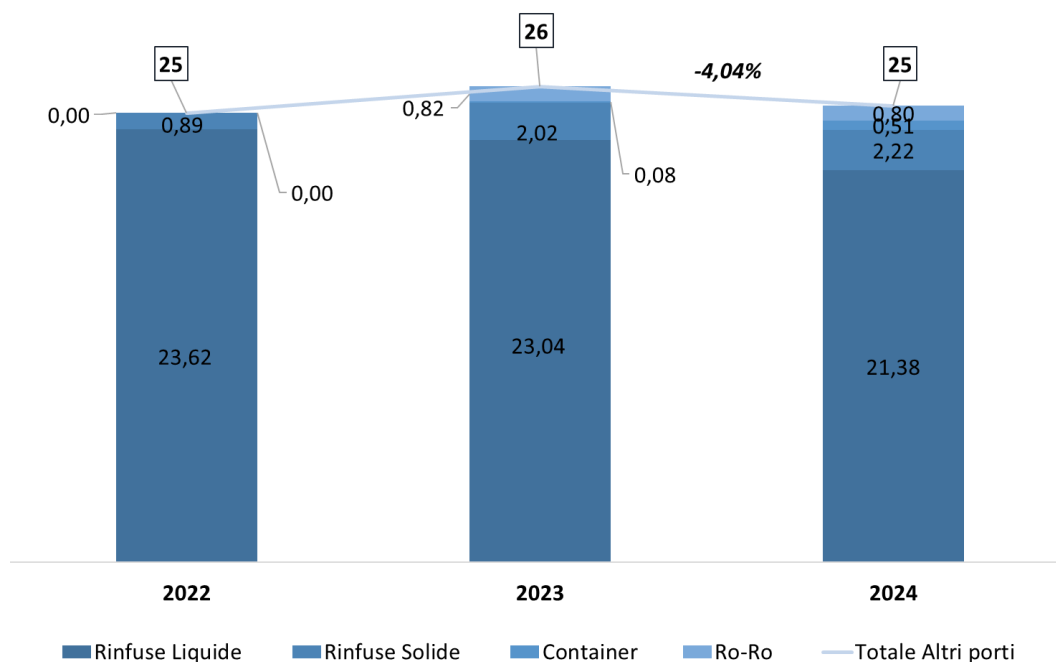
Caratteristiche e trend di traffico dei porti di Augusta e di Pozzallo

Augusta è inserito nelle Reti TEN-T quale porto *core*. Ha una vocazione prevalente petrolifera, industriale e commerciale. Al suo interno si trovano cantieri navali, di riparazione, rimessaggio e rifornimento, e una parte cospicua è dotata di attracchi e attrezzature ad uso turistico/diportistico. Anche se la principale attività è rappresentata dal trasporto marittimo dei prodotti di raffinazione del petrolio, il porto movimentata anche prodotti chimici, fertilizzanti, cemento, fosfati, ferro, legname, project cargo, etc. Non ultimo, il traffico container presso il porto commerciale, a seguito del trasferimento del traffico dal sito portuale di Catania nel corso del 2024. Il porto di Augusta è il terzo porto italiano per rinfuse liquide, con una quota del 12,6% del totale nazionale del segmento e l'ottavo per merci complessive (4,78%).

Rispettivamente nell'agosto 2022 e nel marzo 2024, i porti di Pozzallo e Siracusa sono entrati a far parte della Circoscrizione dell'Autorità di Sistema, ma sono disponibili solo i dati di traffico di Pozzallo.



Trend 2022-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) dei porti di Augusta e Pozzallo.



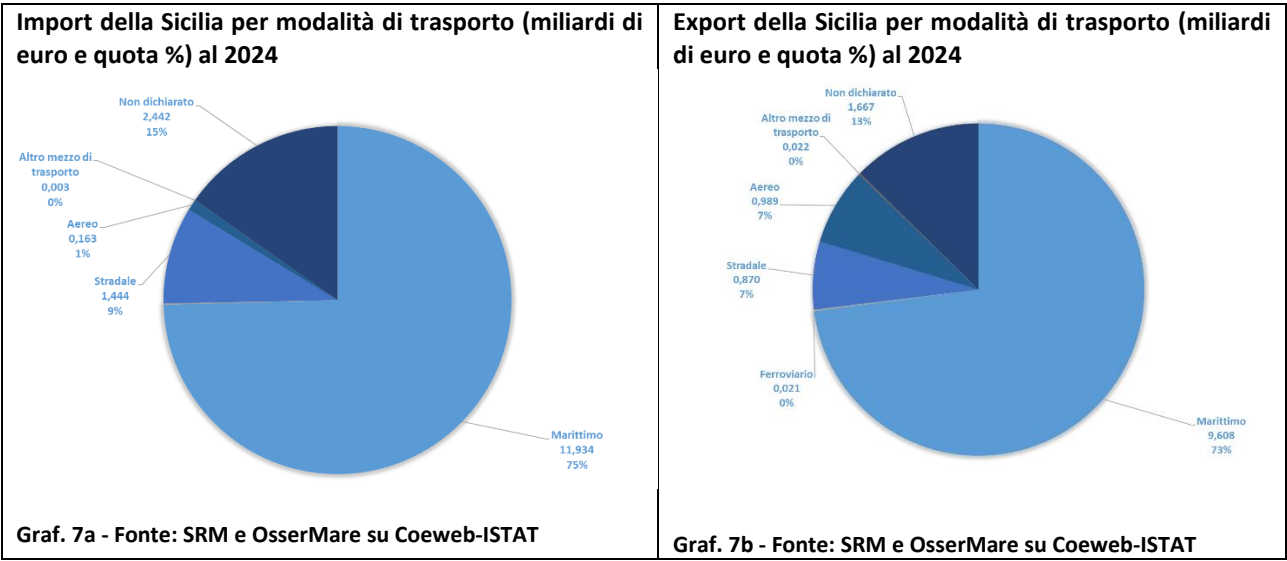
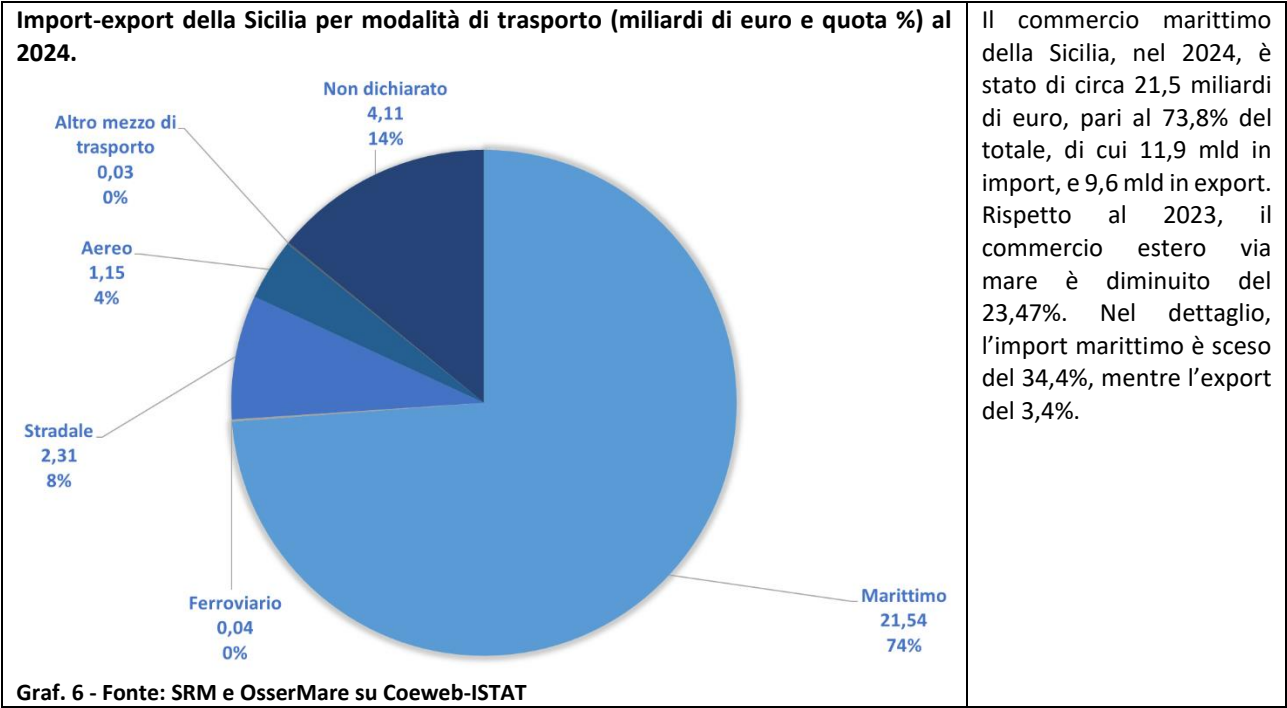
Complessivamente nel 2024 il traffico commerciale gestito dai porti di Augusta e di Pozzallo è diminuito del 4,04% sul 2023. La variazione 2024/2023 delle singole categorie di merci, in tonnellate, registra una riduzione del 7,2% delle rinfuse liquide mentre quelle solide si portano a circa 2,2 milioni di tonnellate (+9,5%).

Graf. 5a - Fonte: SRM e OsseMare su Assoporti

N.B. La var % 2023/2022 non compare nel grafico in quanto i dati al 2022 e quelli al 2023 non sono omogenei. I dati 2022 non erano ancora comprensivi di quelli relativi al porto di Pozzallo, rilevati a partire dal 2023.

Il traffico passeggeri movimentato dal porto di Augusta è totalmente assente, mentre nel Porto di Pozzallo nel corso del 2024 si sono registrate 439 mila unità, e per la quasi totalità si tratta di passeggeri su traghetti.

Import export via mare della Sicilia



Principali aree fornitrici marittime della Sicilia e merci in import al 2024

Partner Import	Medio Oriente		Africa settentrionale		Asia centrale		America settentrionale		Altri paesi africani	
	Totale (€)	Peso partner	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso
	3.791.826.885	32%	2.152.725.658	18%	2.051.650.837	17%	1.244.428.654	10%	1.201.862.947	10%
di cui:	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce
	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	93,02%	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	81,65%	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	96,76%	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	88,81%	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	93,33%
	Coke e prodotti petroliferi raffinati	5,35%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	9,72%	Prodotti dell'agricoltura, della caccia, della silvicoltura e della pesca	0,90%	Prodotti dell'agricoltura, della caccia, della silvicoltura e della pesca	6,22%	Prodotti dell'agricoltura, della caccia, della silvicoltura e della pesca	4,21%
	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	1,06%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	4,68%	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	0,63%	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	3,39%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	1,16%

Tab. 1 - Fonte: SRM e OsserMare su Coeweb-ISTAT

Principali aree clienti marittime della Sicilia e merci in export al 2024

Partner Export	Ue 27 post Brexit		Paesi europei non Ue		Africa settentrionale		America settentrionale		Medio oriente	
	Totale (€)	Peso partner	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso
	3.897.074.174	41%	1.736.448.051	18%	1.612.805.358	17%	962.322.089	10%	583.265.910	6%
di cui:	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce
	Coke e prodotti petroliferi raffinati	90,83%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	85,10%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	88,11%	Macchine ed apparecchi meccanici	35,78%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	80,30%
	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	6,68%	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	9,76%	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	6,67%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	34,82%	Macchine ed apparecchi meccanici	8,53%
	Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	1,15%	Materie prime secondarie; rifiuti urbani e altri rifiuti	1,91%	Macchine ed apparecchi meccanici	1,48%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	22,96%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	3,15%

Tab. 2 - Fonte: SRM e OsserMare su Coeweb-ISTAT

16. AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA

All'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna è stata attribuita la gestione coordinata dei porti di Cagliari-Sarroch, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme, Santa Teresa di Gallura e Arbatax.



Caratteristiche e trend di traffico dei porti del Sistema

La ADSP del Mare di Sardegna rappresenta il quarto sistema portuale italiano per traffico commerciale con circa 42 milioni di tonnellate di merci gestite, concentrando l'8,66% del totale nazionale. Il sistema è il quarto in Italia anche per il traffico passeggeri: oltre 7,2 milioni che rappresentano il 9,84% del totale.

Scheda traffici ADSP del Mare di Sardegna al 2024

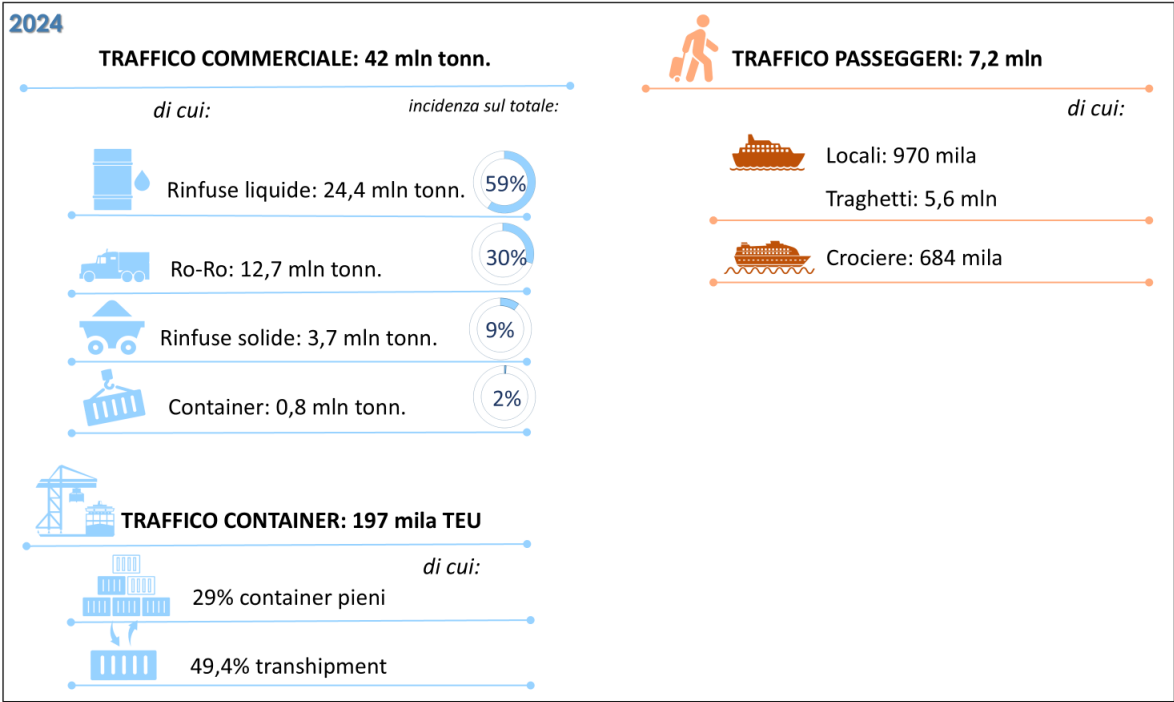
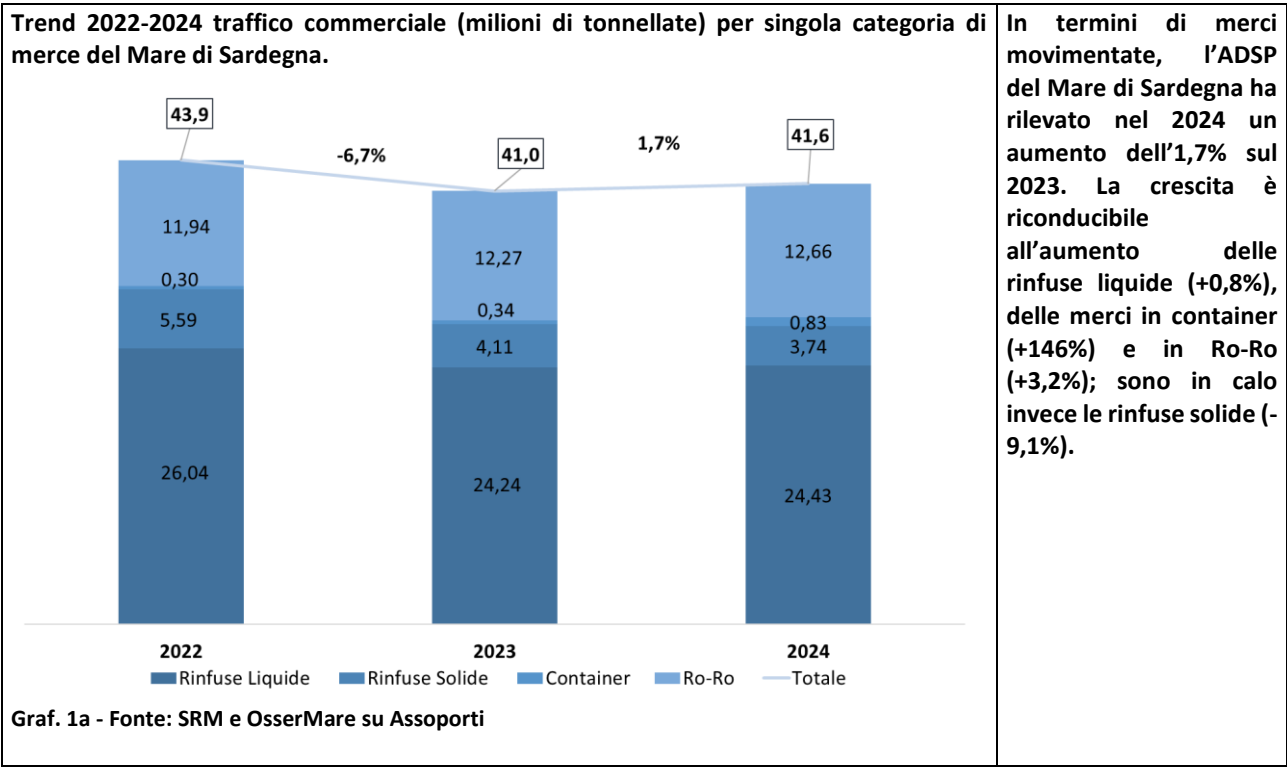
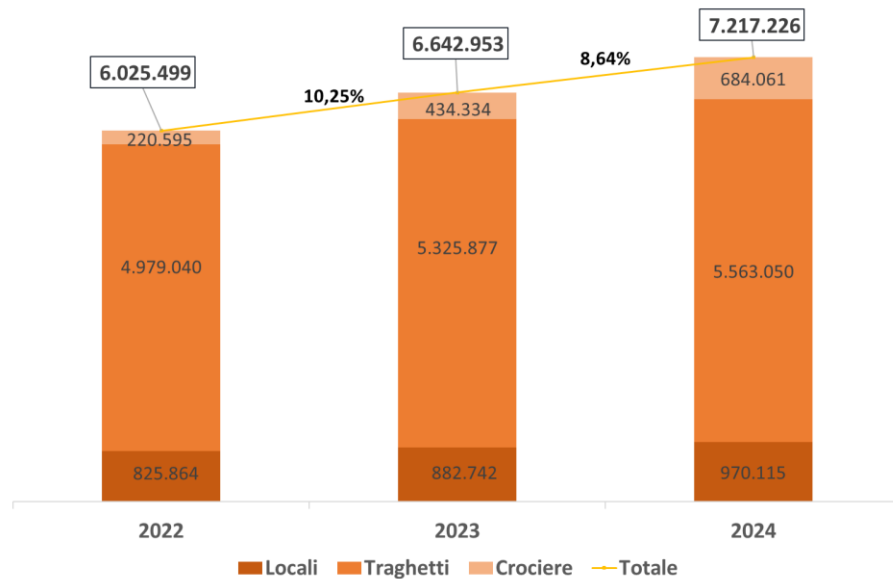


Fig. 1 - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti



Trend 2022-2024 traffico passeggeri (unità) del Mare di Sardegna.

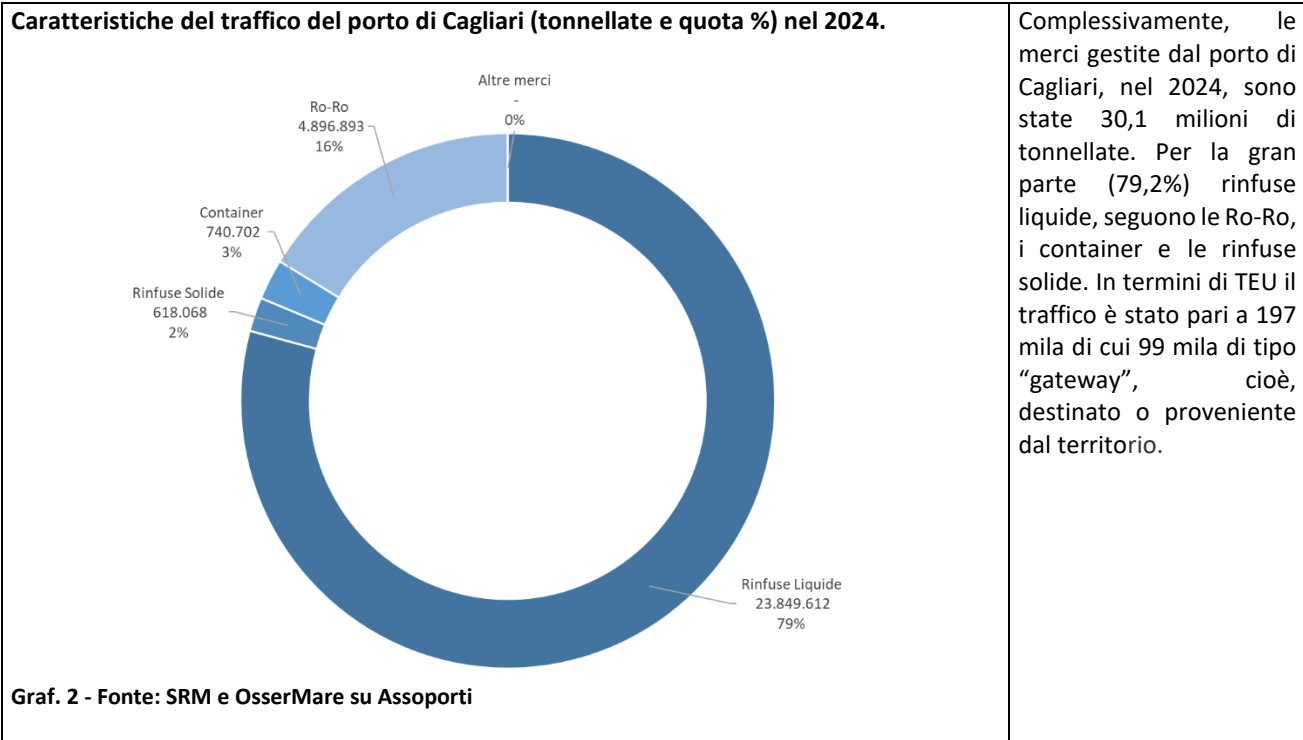


Graf. 1b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

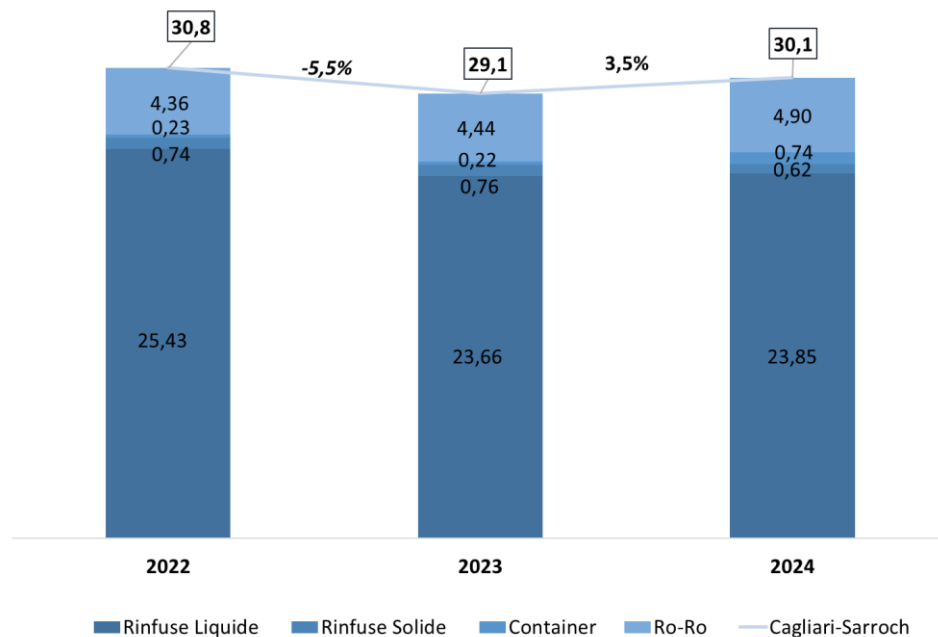
La ADSP del Mare di Sardegna è il quarto sistema portuale in Italia per numero di passeggeri e primo per traghetti (concentrando il 28,8% del totale nazionale). Nel 2024 ha registrato un aumento delle presenze dell'8,64% sul 2023, che diventa +18,89% sul 2022. La quota traghetti è risultata in crescita del 4,45%; quella dei locali del 9,9% e i croceristi del 57,5%.

Caratteristiche e trend di traffico del porto di Cagliari

Il porto di Cagliari rappresenta uno dei poli per l’attività di transhipment del Mediterraneo occidentale ed è inserito tra i porti “core” del sistema delle reti TEN-T. È suddiviso in due aree: il porto storico, con una vocazione per traffico commerciale, Ro-Ro, navi passeggeri e crocieristico (con un terminal dedicato), e il porto canale, per traffico transhipment e Ro-Ro. Nella stessa area, in località Sarroch – Porto Foxi, sono presenti gli accosti petrolchimici – petroliferi. Cagliari è il quarto porto per traffico merci (6,26% della quota nazionale).



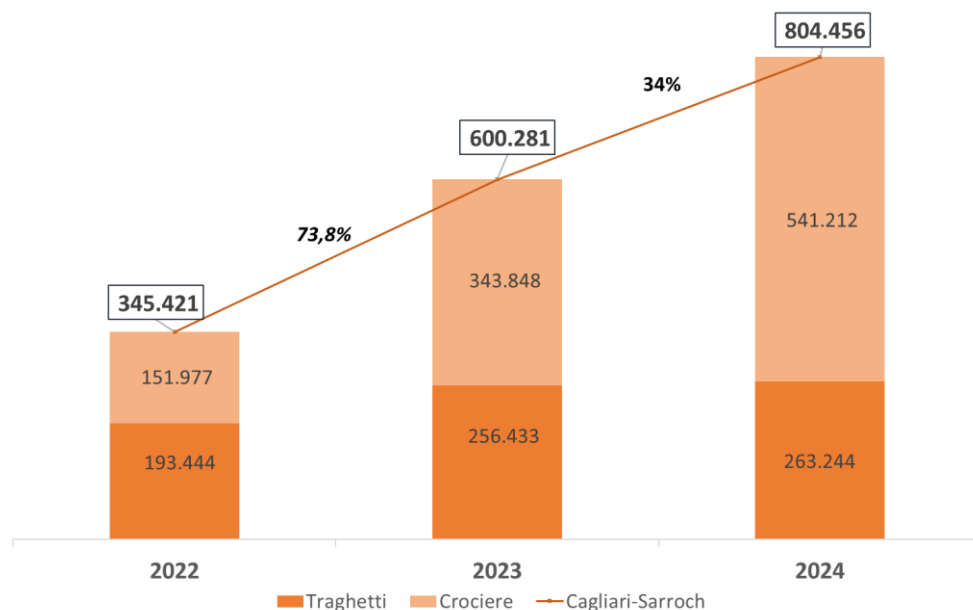
Trend 2022-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) porto di Cagliari.



Graf. 3a - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

La variazione del traffico commerciale sul 2023 è stata del +3,5%, che diventa -2% se confrontata con il 2022. Riguardo alle singole categorie, sono in crescita le rinfuse liquide (+0,8%), le Ro-Ro (+10,3%) e i container (+242%); in calo le rinfuse solide (-18,4%).

Trend 2022-2024 traffico passeggeri (unità) porto di Cagliari.

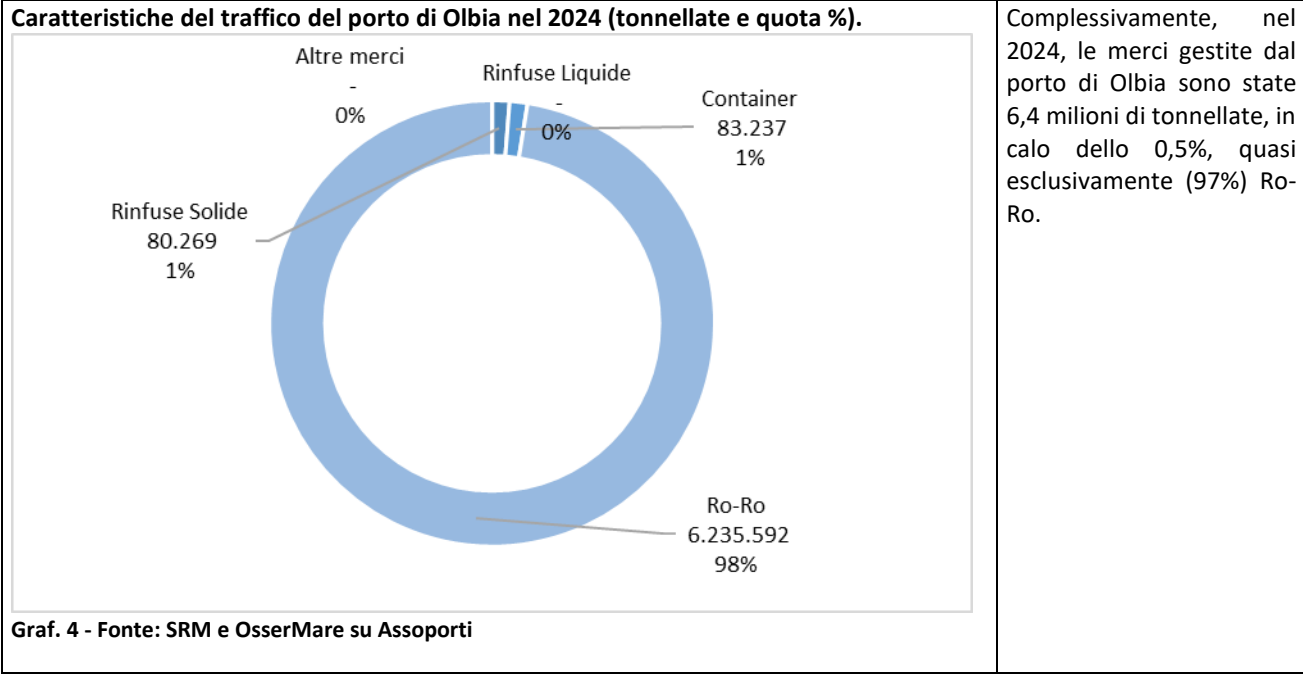


Graf. 3b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

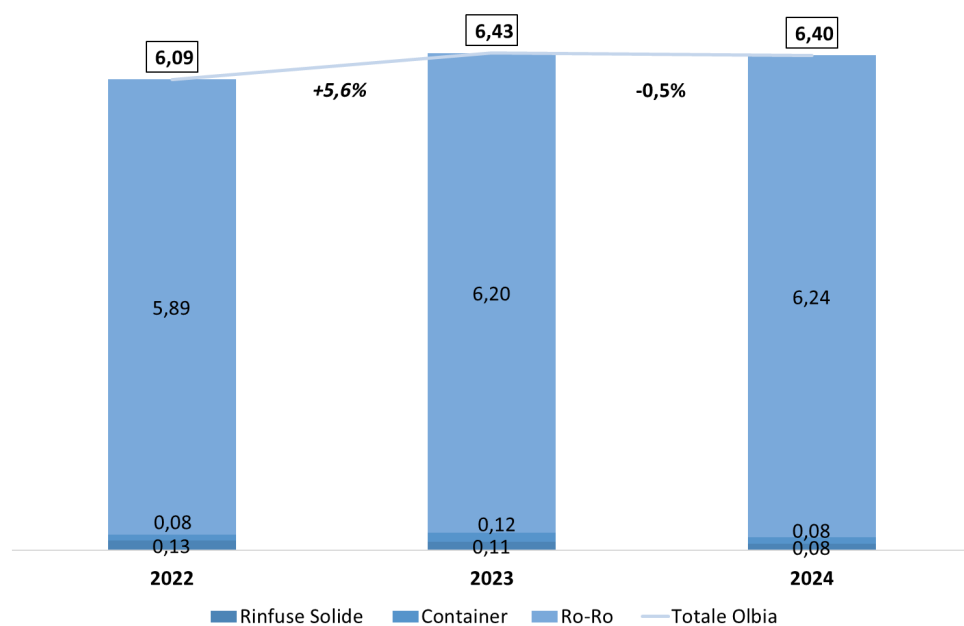
Il traffico passeggeri mostra una performance molto brillante sia nel segmento delle crociere (+57,4%) sia delle navi traghetto (+2,7%), per un totale di oltre 804 mila persone pari ad un incremento complessivo del 34% sul 2023 e +107,8% sul 2022.

Caratteristiche e trend di traffico del porto di Olbia

Il porto di Olbia, la porta della Costa Smeralda, è primo in Sardegna per traffico passeggeri e per quello merci Ro-Ro: esso rappresenta uno dei più importanti scali passeggeri del Mediterraneo, ed è anche un importante scalo commerciale.



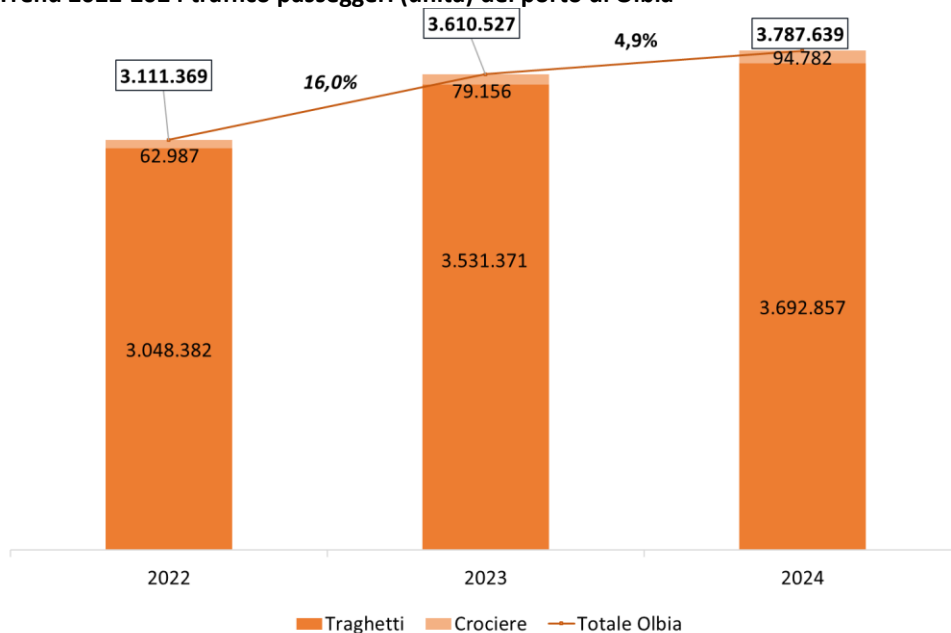
Trend 2022-2024 traffico commerciale (milioni di tonnellate) del porto di Olbia



Graf. 5a - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

La variazione, nel 2024, delle singole categorie di merci, in tonnellate, vede un decremento delle merci in container del 29% e delle rinfuse solide del 28,1%. In lieve aumento le Ro-Ro (+0,6%).

Trend 2022-2024 traffico passeggeri (unità) del porto di Olbia

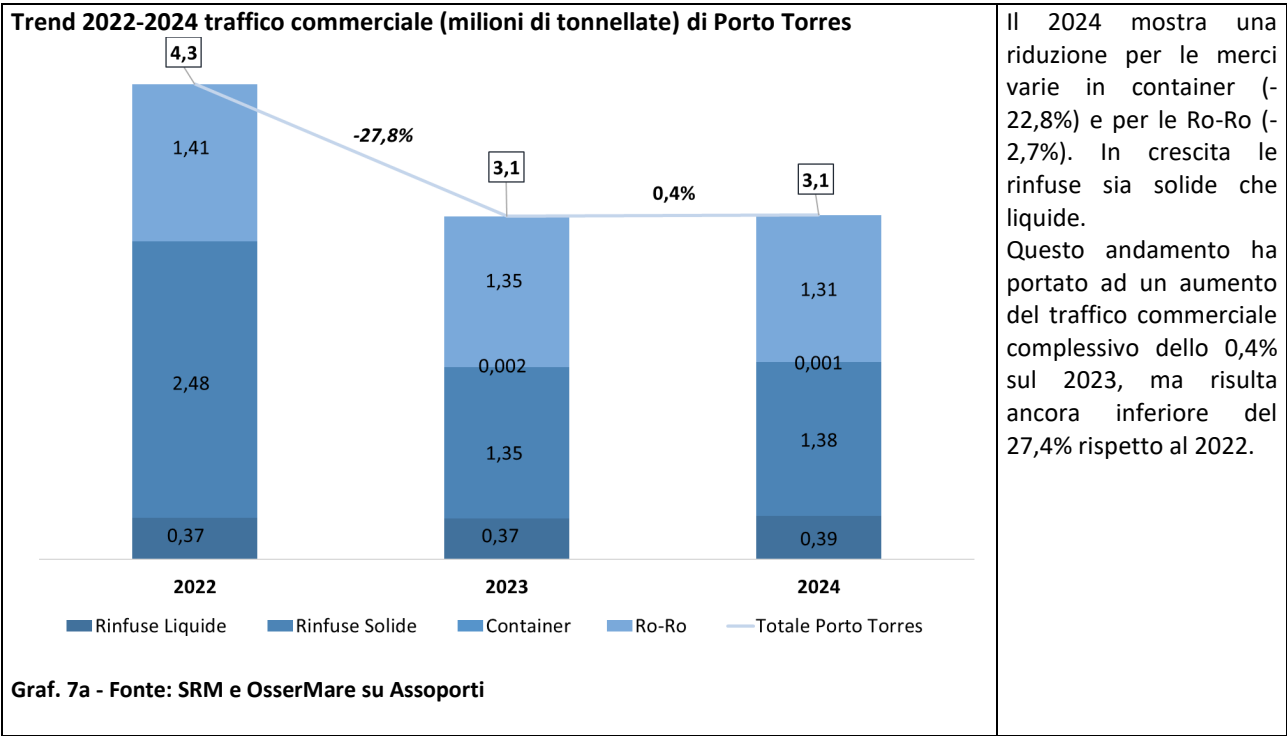
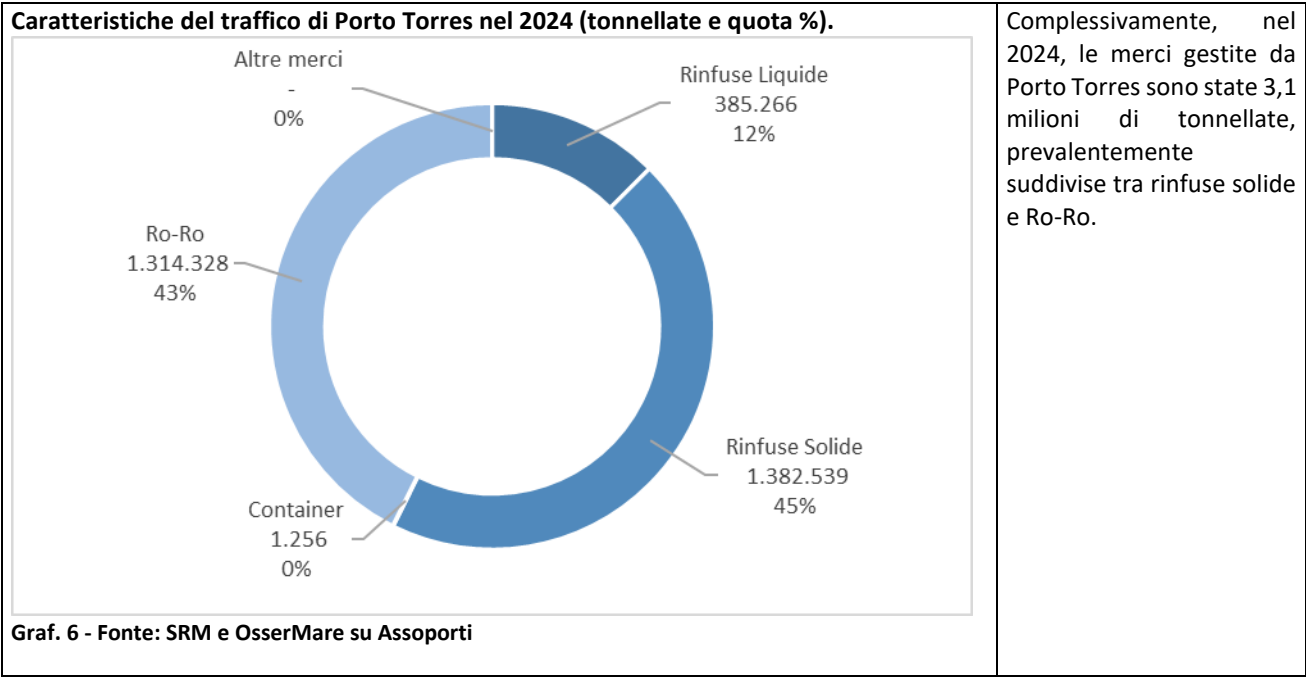


Graf. 5b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

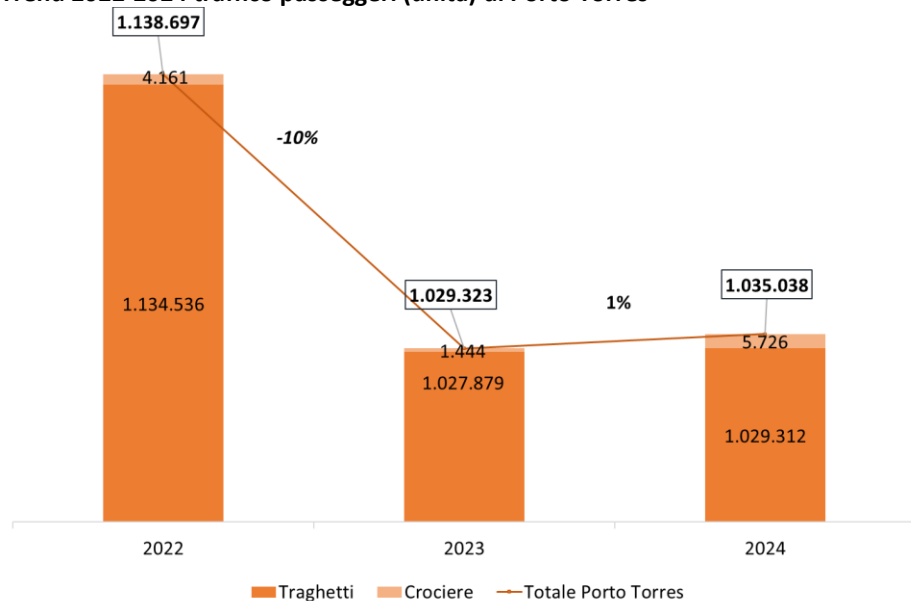
Il traffico passeggeri nel porto di Olbia è complessivamente in aumento del 4,9% nel 2024 (l'aumento tra il 2022 e il 2024 è del 20,9%), ed è costituito per il 98% dal segmento dei traghetti (in crescita del 4,6%). È presente una piccola quota di croceristi, in aumento nell'ultimo anno del 19,7%.

Caratteristiche e trend di traffico di Porto Torres

Porto multipurpose, è diviso in tre aree: il porto civico, destinato alle navi ro/ro passeggeri e merci e al traffico da diporto; il porto industriale (composto da due banchine utilizzabili per traghetti, crociere, carichi solidi ed una per liquidi), ed un terminale, sulla diga foranea, fino a qualche anno fa destinato al traffico di combustibili solidi (principalmente carbone) e liquidi (olio combustibile). Il porto di Porto Torres è il secondo porto della Sardegna per traffico passeggeri.



Trend 2022-2024 traffico passeggeri (unità) di Porto Torres

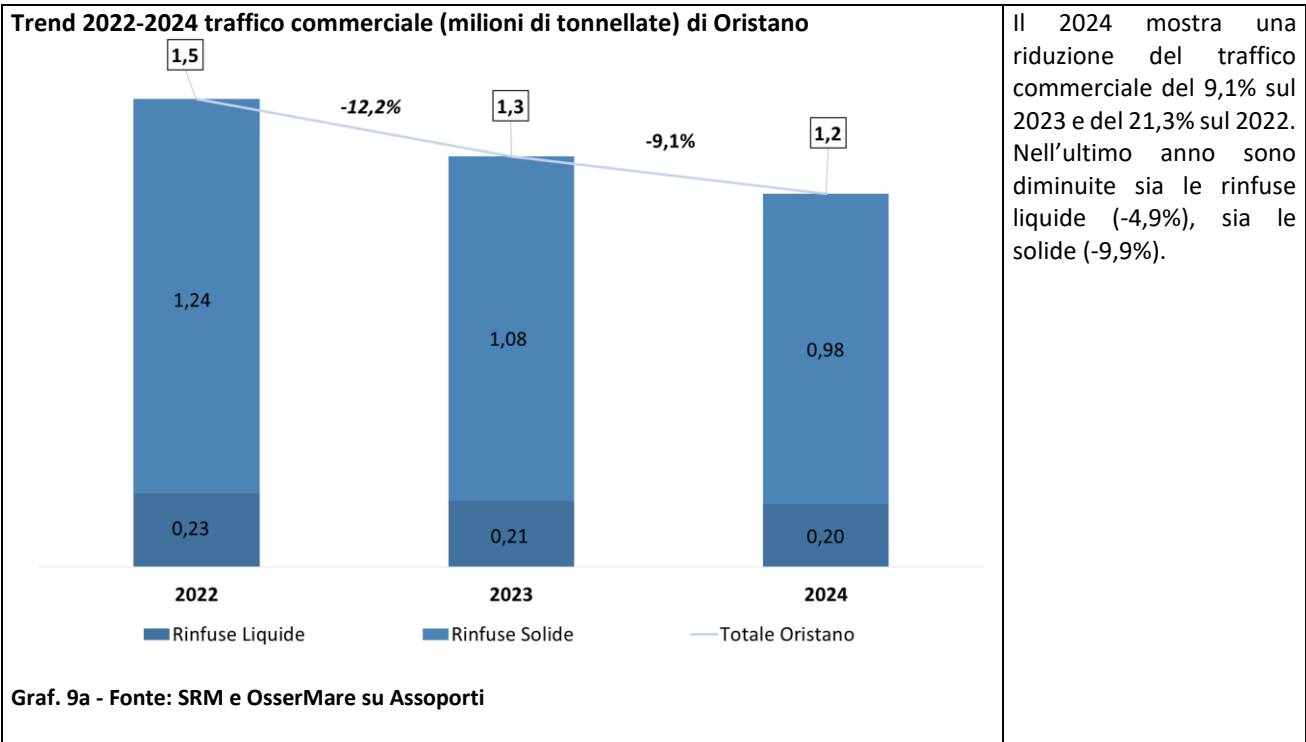
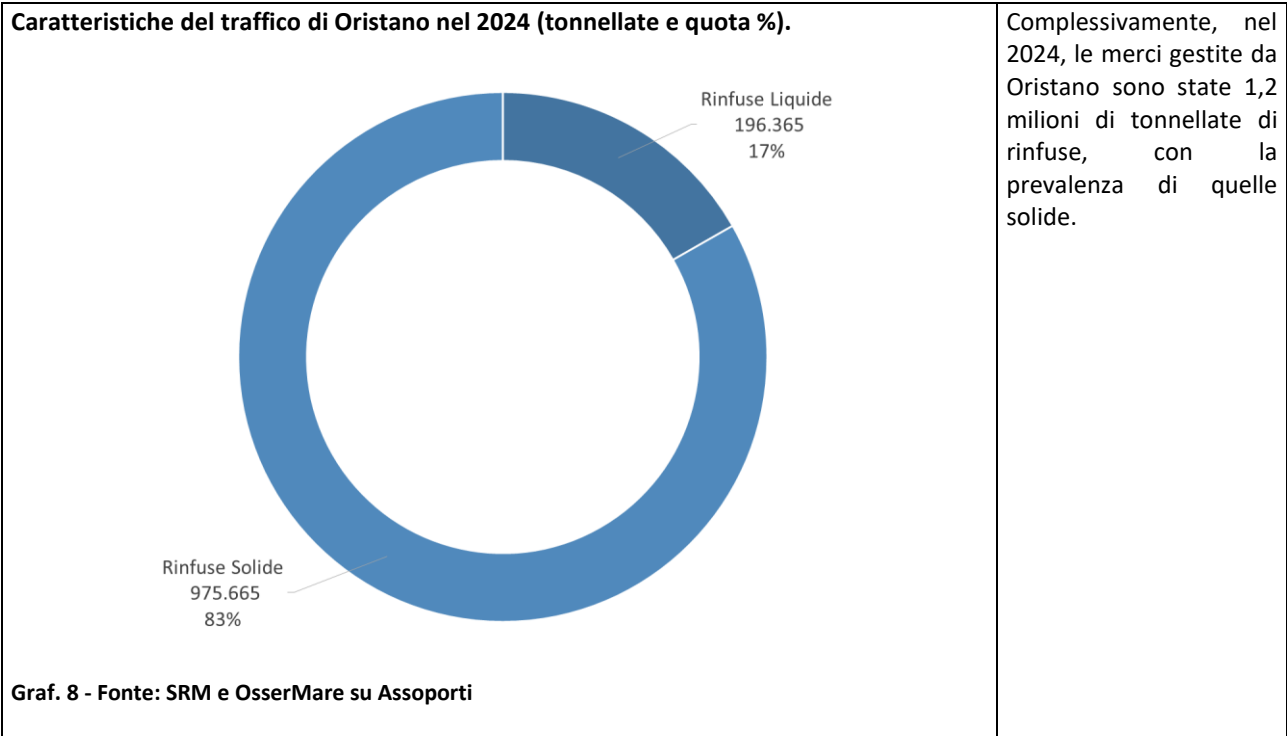


Graf. 7b - Fonte: SRM e OsseRMare su Assoporti

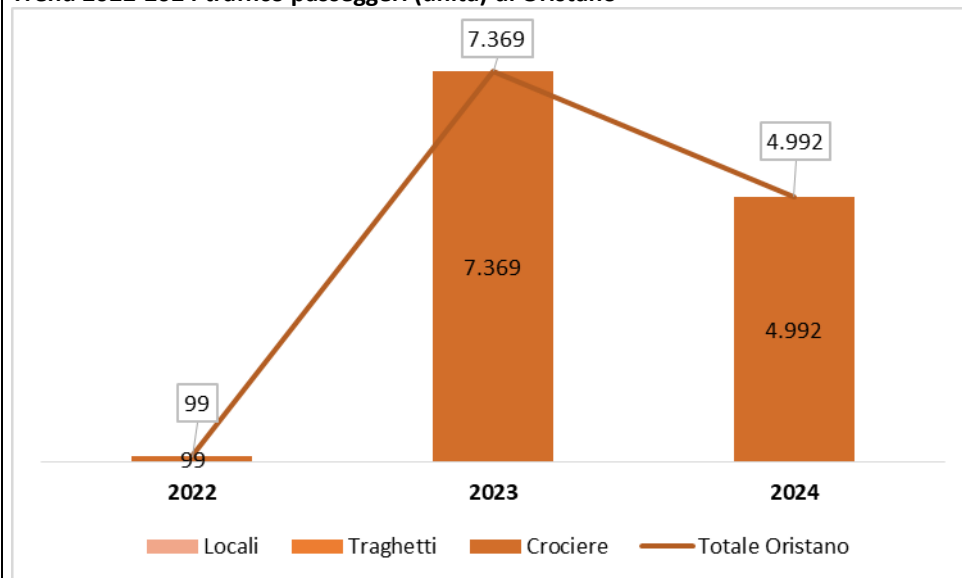
Il traffico passeggeri di Porto Torres è complessivamente in crescita dell'1% nel 2024 ma comunque inferiore del 9% sul 2022. Si tratta di passeggeri che viaggiano su traghetti cui si aggiunge una piccola quota di croceristi, quadruplicatasi nell'ultimo anno.

Caratteristiche e trend di traffico di Oristano

Il porto di Oristano è un porto industriale e ha anche una vocazione commerciale, attivo in particolare nella movimentazione di merci quali minerali, carbone e produzioni agricole. Oristano è anche dotato di un porto turistico nella Marina di Torregrande ed è in grado di accogliere navi da crociera.



Trend 2022-2024 traffico passeggeri (unità) di Oristano

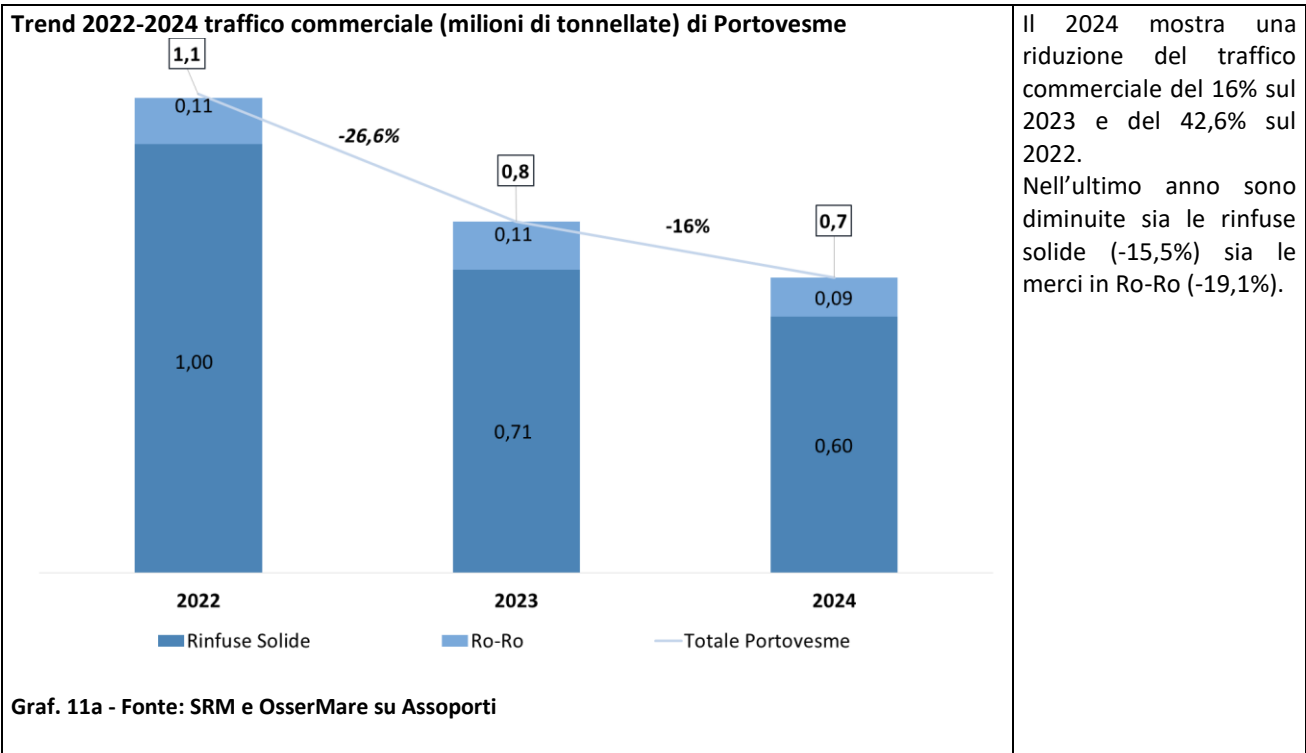
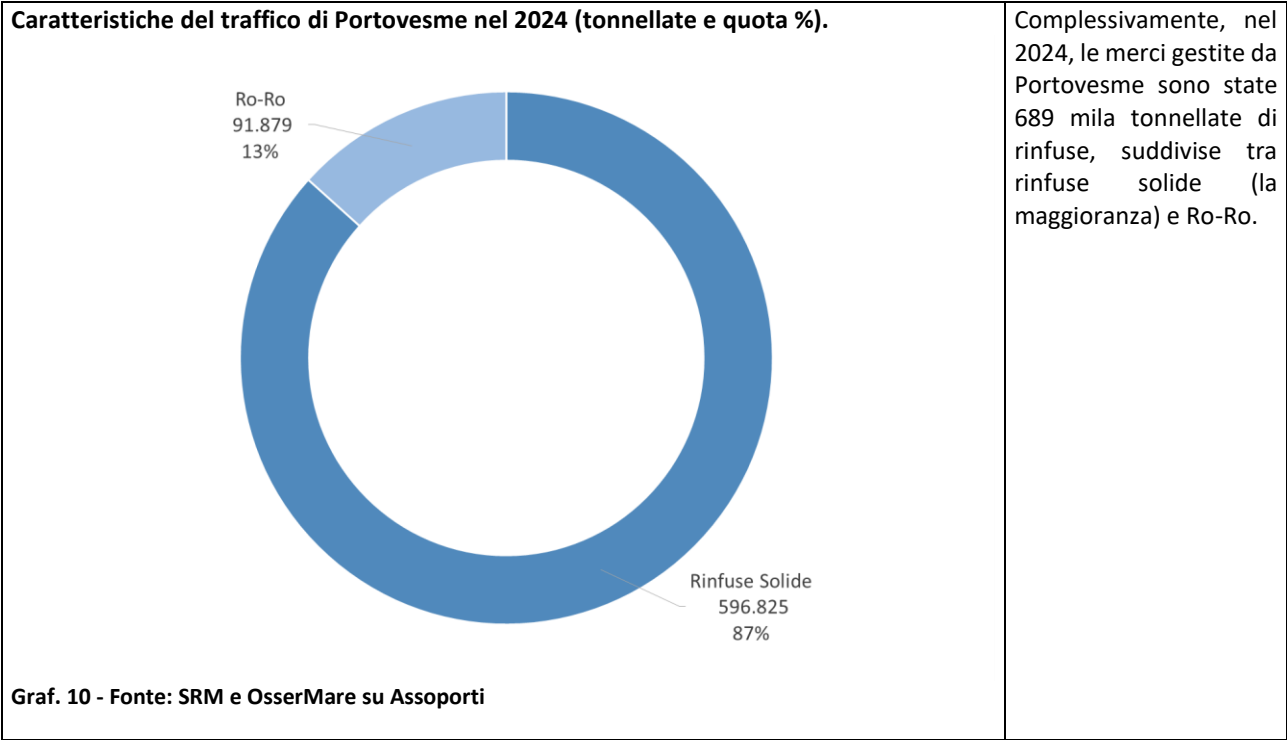


Graf. 9b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

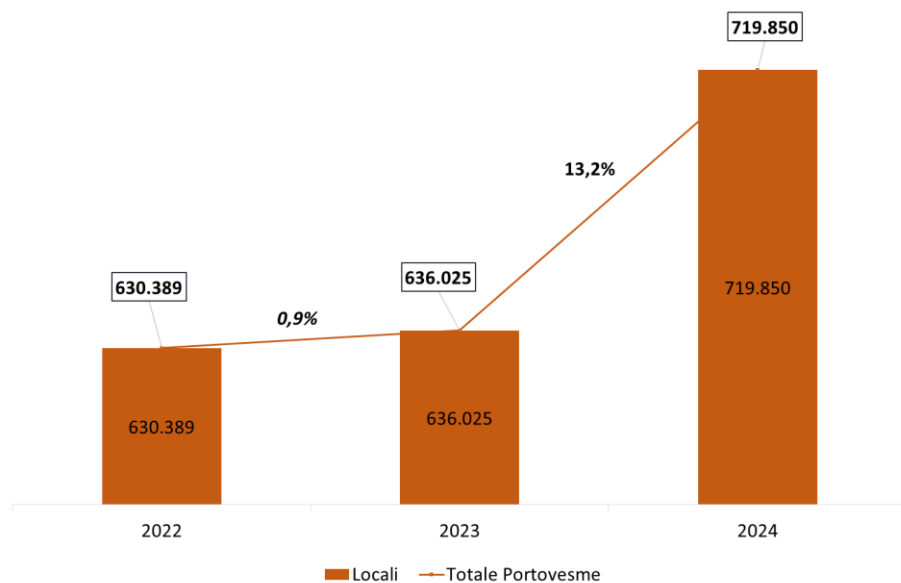
A partire dal 2022 Oristano ospita anche navi da crociera i cui passeggeri nel 2024 sono stati quasi 5.000, seppur in calo del 32%.

Caratteristiche e trend di traffico di Portoscuso-Portovesme

Lo scalo di Portovesme rappresenta la porta verso il mare del complesso industriale di Portoscuso, specializzato nella metallurgia non ferrosa, unico in Italia per le sue produzioni di allumina da bauxite, alluminio primario, zinco, piombo ed acido solforico da minerale; per la produzione di laminati e profilati di alluminio; e per le centrali termoelettriche Enel, che generano il 45% dell'energia elettrica prodotta in Sardegna. Il porto è dotato di appositi pontili utilizzati per il carico e lo scarico delle merci, funzionali ai comparti produttivi del territorio circostante, svolge anche il fondamentale ruolo di porto passeggeri, con un consistente traffico annuale, da e per l'Isola di San Pietro.



Trend 2022-2024 traffico passeggeri (unità) di Portovesme

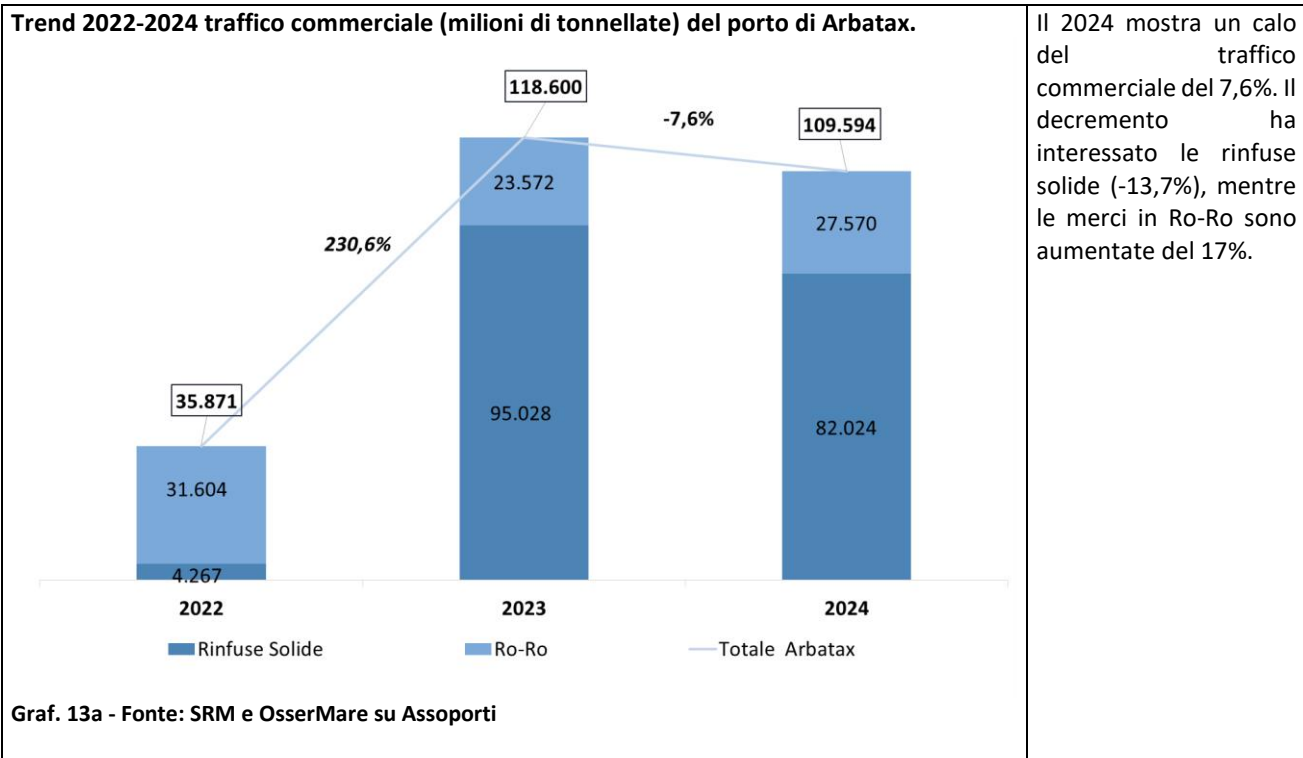
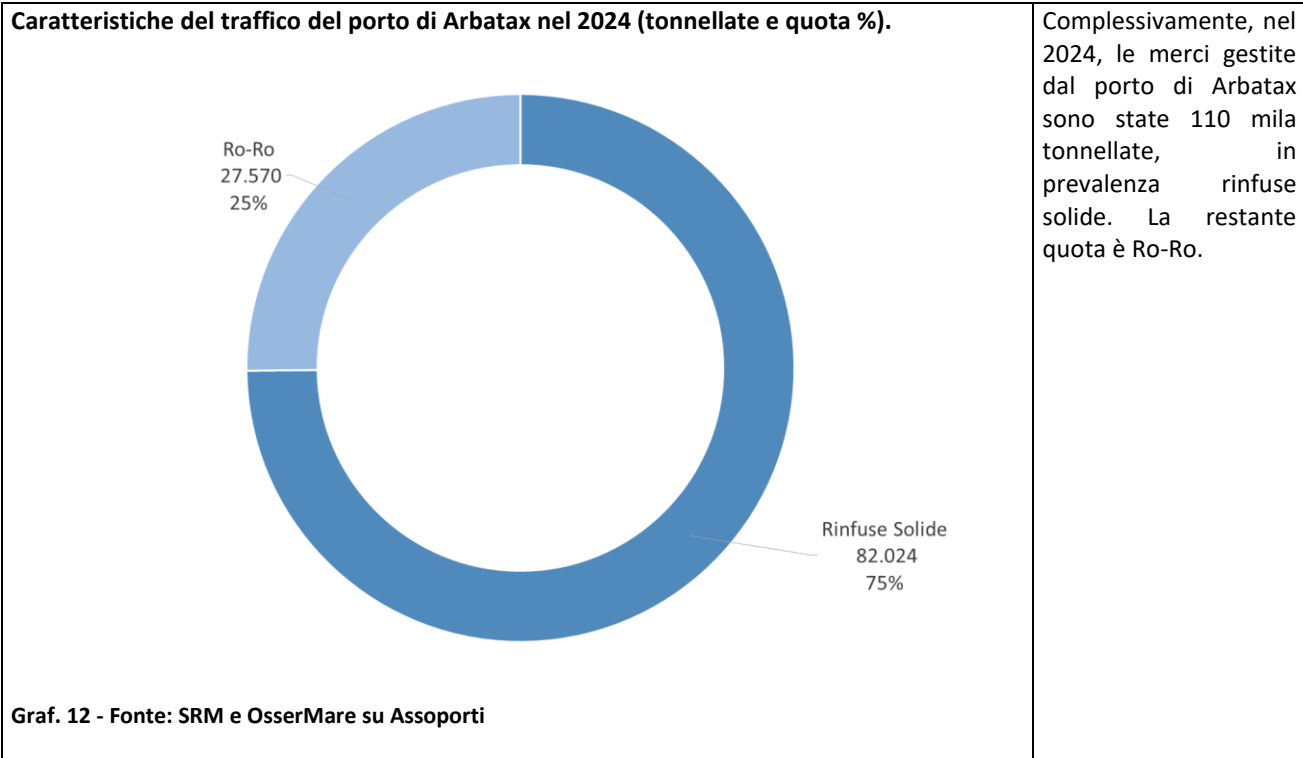


Graf. 11b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

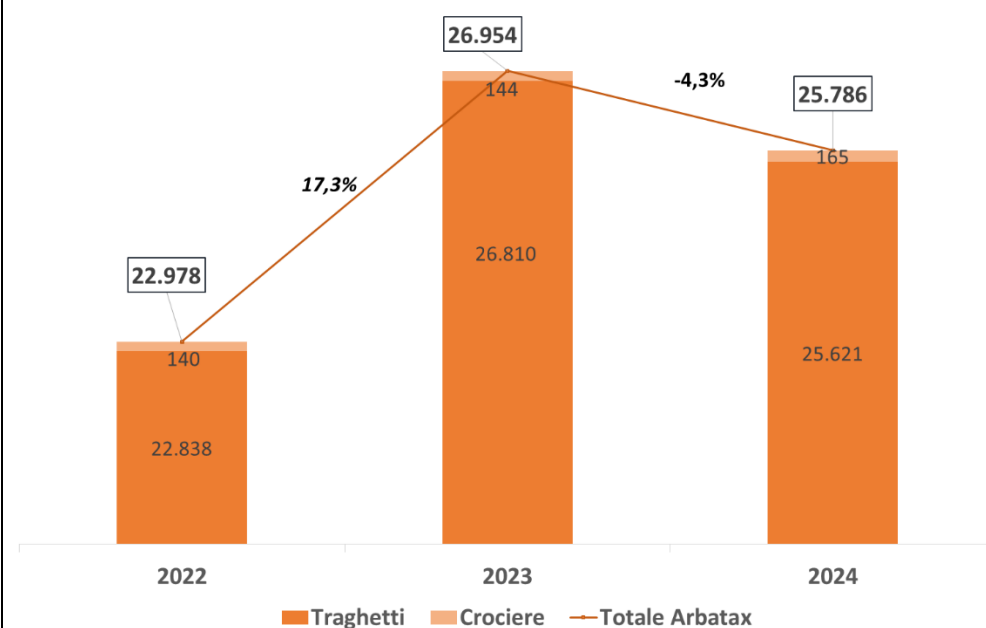
Il traffico passeggeri di Portovesme è esclusivamente di locali, da e per l'Isola di San Pietro, aumentato del 13,2% nel 2024.

Caratteristiche e trend di traffico del porto di Arbatax

Il porto di Arbatax, scalo specializzato principalmente nel trasporto passeggeri, svolge anche un ruolo strategico per la movimentazione delle merci destinate al vicino polo produttivo, e viene utilizzato da vari vettori navali per l'attracco dei traghetti che collegano il centro della Sardegna con Genova e Civitavecchia. Comprende anche dei pontili per le imbarcazioni da diporto e per i pescherecci.



Trend 2022-2024 traffico passeggeri (unità) di Arbatax



Graf. 13b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Il traffico passeggeri di Arbatax è quasi esclusivamente di viaggiatori su traghetto, diminuito nell'ultimo anno del 4,4%. C'è anche una limitata quota di croceristi, in quanto lo scalo accoglie piccole navi per un'offerta extralusso.

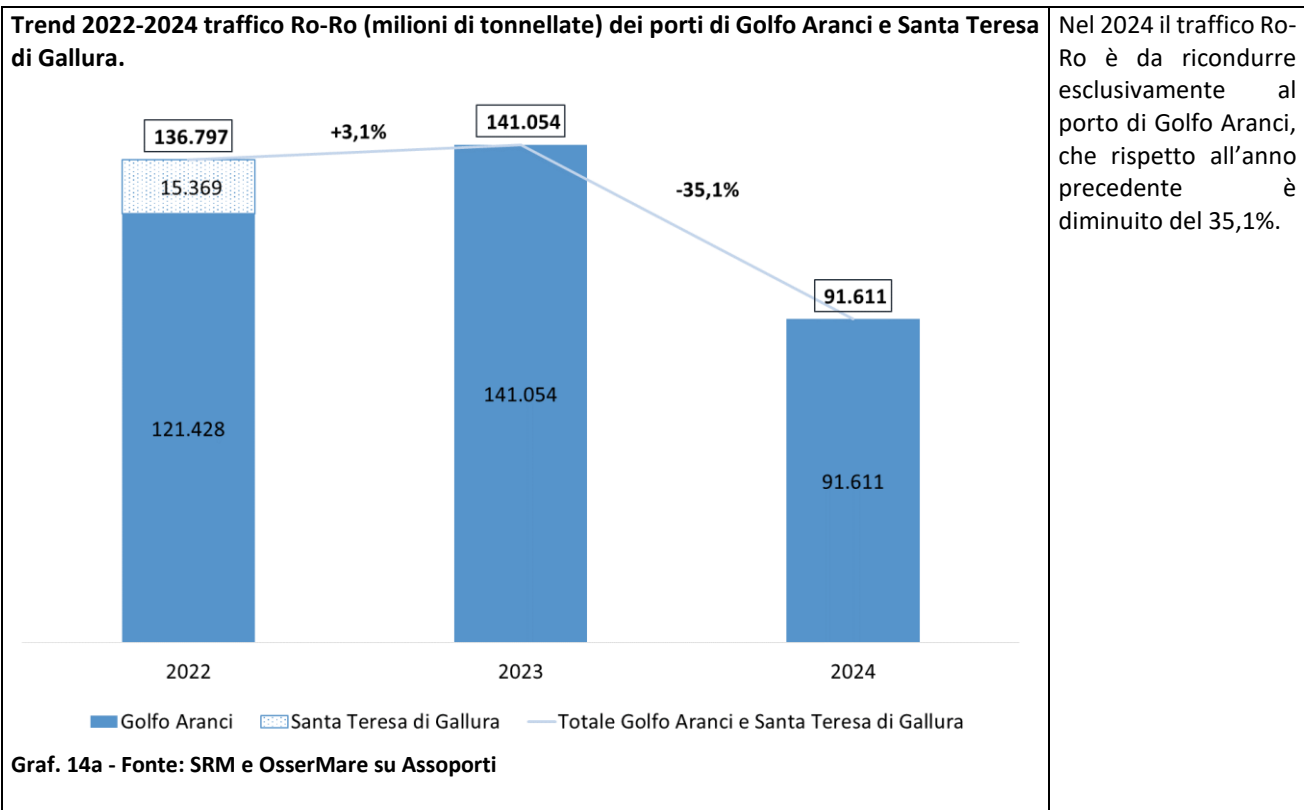
Caratteristiche e trend di traffico dei porti di Golfo Aranci e Santa Teresa di Gallura

I porti di Golfo Aranci e Santa Teresa di Gallura sono analizzati insieme perché movimentano traffici commerciali e passeggeri simili.

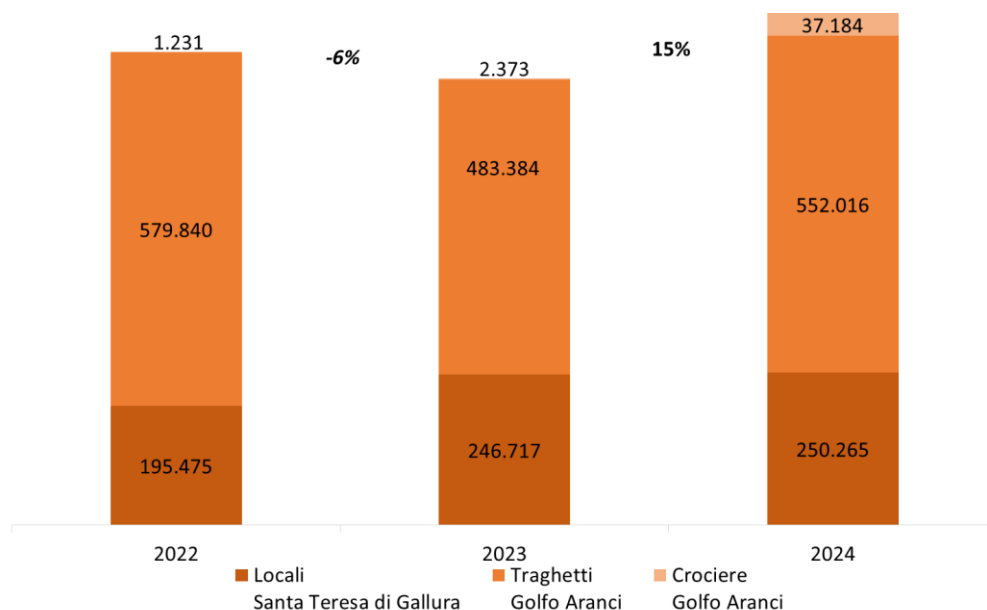
Il porto di Golfo Aranci è uno dei più trafficati scali marittimi dell'isola: grazie alla particolare esposizione geografica vi attraccano i traghetti per i collegamenti con il continente (in particolare con Livorno, tramite viaggio diretto).

Il porto di Santa Teresa è lo scalo più a nord della Sardegna, ed è considerato la porta dell'isola verso la Corsica.

Il traffico commerciale di Golfo Aranci è esclusivamente di tipo Ro-Ro. Mentre Santa Teresa di Gallura ha movimentato solo passeggeri.



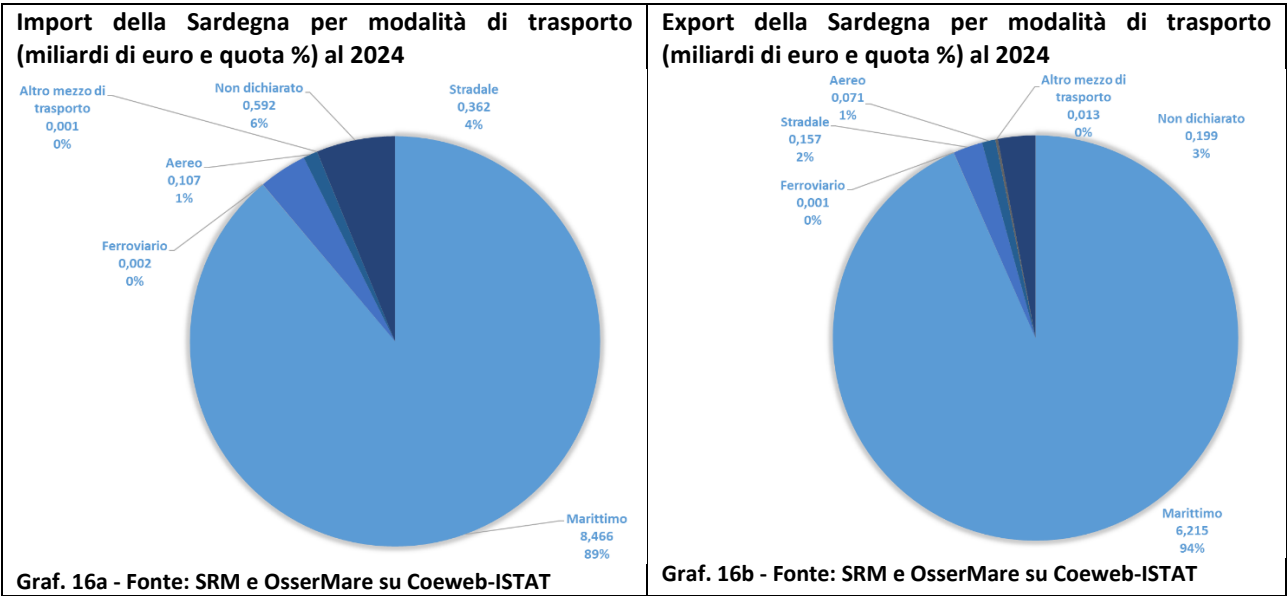
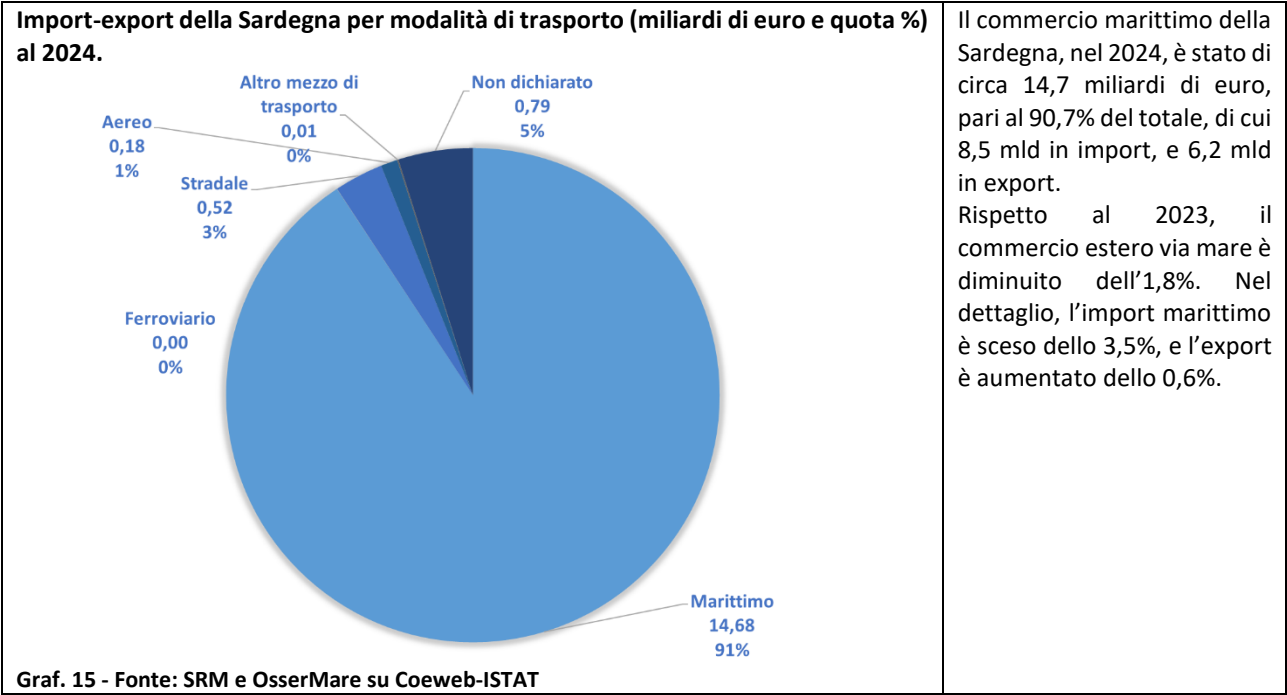
Trend 2022-2024 traffico passeggeri (unità) dei porti di Golfo Aranci e Santa Teresa di Gallura.



Graf. 14b - Fonte: SRM e OsserMare su Assoporti

Il porto di Golfo Aranci movimentava prevalentemente passeggeri su traghetti (è il terzo dell'isola) ma anche croceristi. Nel 2024 i passeggeri traghetti sono aumentati del 14,2%, i croceristi – che sono una piccola quota – hanno registrato una crescita esponenziale. Il porto di Santa Teresa di Gallura gestisce esclusivamente passeggeri locali che nell'ultimo anno sono aumentati dell'1,4%.

Import export via mare della Sardegna



Principali aree fornitrici marittime della Sardegna e merci in import al 2024

Partner Import	Medio Oriente		Africa settentrionale		Altri paesi africani		America settentrionale		Paesi europei non Ue	
	Totale (€)	Peso partner	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso
	1.992.674.950	24%	1.938.862.283	23%	1.584.392.866	19%	717.553.111	8%	620.675.312	7%
di cui:	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce
	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	99,11%	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	89,17%	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	98,13%	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	79,44%	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	72,23%
	Coke e prodotti petroliferi raffinati	0,77%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	9,25%	Minerali metalliferi ed altri prodotti delle miniere	1,09%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	15,58%	Metalli; manufatti in metallo	13,48%
	Macchine ed apparecchi meccanici	0,11%	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	0,57%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	0,76%	Prodotti dell'agricoltura, della caccia, della silvicoltura e della pesca	2,59%	Prodotti dell'agricoltura, della caccia, della silvicoltura e della pesca	6,97%

Tab. 1 - Fonte: SRM e OsserMare su Coeweb-ISTAT

Principali aree clienti marittime della Sardegna e merci in export al 2024

Partner Export	Ue 27 post Brexit		Paesi europei non Ue		Africa settentrionale		Altri paesi africani		America settentrionale	
	Totale (€)	Peso partner	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso	Totale (€)	Peso
	2.028.133.645	33%	1.244.404.717	20%	1.208.297.023	19%	574.805.916	9%	486.751.736	8%
di cui:	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce	Principali merci	Peso merce
	Coke e prodotti petroliferi raffinati	93,51%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	92,25%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	97,62%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	86,18%	Coke e prodotti petroliferi raffinati	62,54%
	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	3,12%	Metalli; manufatti in metallo	4,80%	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	1,57%	Metalli; manufatti in metallo	9,97%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	30,22%
	Minerali metalliferi ed altri prodotti delle miniere	2,86%	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	1,38%	Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	0,36%	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	3,23%	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali	3,68%

Tab. 2 - Fonte: SRM e OsserMare su Coeweb-ISTAT

La riproduzione e/o la diffusione parziale o totale delle informazioni contenute nel presente Rapporto è consentita esclusivamente con la citazione completa della fonte:

“Rapporto 2025 sulle caratteristiche e trend traffico dei Sistemi Portuali Italiani a cura di SRM - OsserMare su Assoporti”

o più brevemente

Fonte: SRM- OsserMare su Assoporti