

TRASPORTO MARITTIMO IN ITALIA | Anni 2019/2020, anticipazioni gennaio-settembre 2021

La crisi indotta dalla pandemia gela il trasporto passeggeri ma non il traffico delle merci

 Nel 2020 la quantità di merci imbarcate e sbarcate nei porti italiani si è ridotta del 7,6% rispetto all'anno precedente, mentre il trasporto passeggeri è diminuito di oltre un terzo (-36,3%).

Nei primi nove mesi del 2021 le merci trasportate nei 137 principali porti commerciali sono aumentate del 3,1%, ma il livello è ancora inferiore a quello del 2019 (-4,8%).

Nel 2020, l'Italia resta al primo posto tra i Paesi europei per numero di passeggeri trasportati via mare; al secondo posto dopo l'Olanda per merci trasportate.

+7,1%

Il numero di navi approdate nei principali porti italiani nel 2020 rispetto all'anno precedente

In aumento il numero di navi vuote

-93,9%

I passeggeri imbarcati, sbarcati o in transito sulle navi da crociera

11,4%

Lo scambio di merci con la Russia, secondo Paese per relazioni internazionali via mare nel 2020

Al primo posto la Turchia con il 13,4%

www.istat.it

UFFICIO STAMPA
tel. +39 06 4673.2243/44
ufficiostampa@istat.it

CONTACT CENTRE
tel. +39 06 4673.3102
contact.istat.it



Genova, Livorno e Napoli i porti principali per merci e passeggeri

Nel 2020, i principali porti commerciali italiani, come definiti in base alle nomenclature statistiche internazionali, sono 137 e sono distribuiti lungo le coste di 14 regioni.

A livello di ripartizione territoriale se ne contano otto nel Nord-ovest (tutti in Liguria), 12 nel Nord-est, 28 nel Centro-Italia e 89 nel Mezzogiorno (il 65% del totale, dei quali 50 sono nelle due Isole maggiori e 39 nelle regioni del Sud).

Ai fini delle analisi e delle comparazione europee, i 137 porti italiani rilevati sono aggregati in 81 "porti statistici", calcolati considerando come un'unica unità le infrastrutture portuali che gravitano su un porto principale o che hanno una forte prossimità e integrazione geografica, come nel caso degli arcipelaghi di isole minori. In base alla Direttiva europea n. 42 del 2009, 60 porti statistici sono riconosciuti come "main ports", cioè porti in cui annualmente è movimentato più di un milione di tonnellate di merci o che registrano più di 200mila movimenti di passeggeri.

Nel 2020, la classificazione dei porti statistici italiani comprende 24 porti principali solo per le merci, (*main ports for goods* con più di un milione di tonnellate di merci, ma meno di 200mila passeggeri); 19 porti principali solo per i passeggeri (*main ports for passengers* con più di 200mila movimenti di passeggeri, ma meno di un milione di tonnellate di merci); 17 porti principali in termini di traffico sia di merci sia di passeggeri. i restanti 21 porti sono considerati minori.

I porti più rilevanti, che nel 2020 hanno movimentato più di 10 milioni di tonnellate di merci e oltre un milione di passeggeri, sono Genova, Livorno e Napoli. Tra questi il porto di Genova è anche quello con la maggiore superficie delle banchine, pari a oltre 1,7 milioni di metri quadrati.

Tra le regioni, la Sicilia è quella con la maggiore dotazione di accosti (178), distribuiti nell'isola su 19 porti principali.

Complessivamente nel 2020 nei porti statistici italiani sono stati effettuati 518.421 approdi di navi, con una stazza lorda media pari a circa 5.000.

Le regioni con il maggior traffico marittimo, in termini di navi approdate, sono la Sicilia e la Campania.

TRASPORTO MARITTIMO: I NUMERI CHIAVE. Anni 2019/ 2020, valori assoluti e variazioni percentuali

Ripartizione	ANNO 2020			VARIAZIONE PERCENTUALE 2019		
	merce imbarcata e sbarcata - tonnellate (migliaia)	numero navi arrivate	stazza lorda media	merce imbarcata e sbarcata - tonnellate (migliaia)	numero navi arrivate	stazza lorda media
ITALIA	469.635	518.421	4.762	-7,6	7,4	-20,8
NORD-OVEST	69.442	8.200	39.061	-15,3	-17,5	-6,0
NORD-EST	115.738	9.299	18.160	-9,0	-24,3	1,7
CENTRO	59.841	59.494	7.247	-13,6	3,0	-36,5
SUD	93.300	203.412	3.347	4,9	-1,9	-4,3
ISOLE	124.468	236.710	3.620	-7,8	24,6	-20,2
Non allocato	6.847	1.306	8.113	20,1	-76,1	73,9

Fonte: Istat, Trasporto marittimo

Italia al secondo posto nell'Ue per il trasporto di merci via mare

Da diversi anni l'Italia si colloca al secondo posto in Europa, dopo i Paesi Bassi, per il trasporto di merci via mare. Nel 2020, la pandemia da Covid-19 e le restrizioni messe in atto dai vari Paesi hanno determinato una drastica diminuzione delle merci trasportate a livello mondiale. Rispetto al 2019, nell'insieme dei Paesi dell'Ue27 (dal 2020 senza Regno Unito) il calo è stato del 7,3%.

I Paesi Bassi, pur con una diminuzione pari a -8,2%, continuano a mantenere il primato per quantità di merce trasportata, (il 16,8% del totale dei Paesi Ue). A seguire l'Italia, che detiene una quota del 14,1% e, rispetto al 2019, ha segnato una diminuzione del 7,6%. Il nostro Paese precede la Spagna, che ha una quota del 13,7% e ha subito una variazione di -8,3% rispetto al 2019.

Gli altri Paesi rilevanti per il trasporto di merci via mare sono Germania, Francia e Belgio (circa l'8% del totale Ue per ciascun Paese).

Tra i primi 20 porti europei con la maggiore quantità di merce trasportata, sempre nel 2020, Trieste figura all'ottavo posto e Genova al tredicesimo.

Crollo del trasporto di passeggeri nell'anno della pandemia

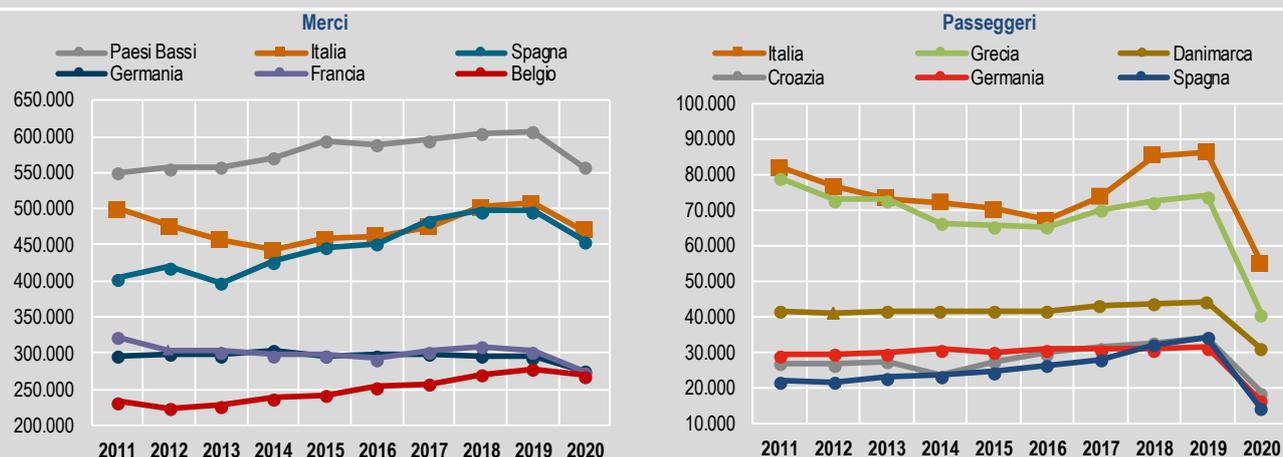
Il 2020 è stato un anno drammatico soprattutto per il trasporto marittimo dei passeggeri, a causa delle limitazioni alla mobilità imposte ai cittadini. A livello europeo, rispetto al 2019 il trasporto di persone via mare si è praticamente dimezzato (-45%).

In Italia la diminuzione è stata inferiore alla media europea (-36,3%) e non ha compromesso il primo posto in Europa per quantità di passeggeri imbarcati e sbarcati (24% del totale Ue). Seguono la Grecia, (17,8%) e la Danimarca (13,4%). Gli altri Paesi con una quota di passeggeri trasportati pur rilevante ma inferiore sono Croazia (8,2% sul totale Ue), Germania (7,2%) e Spagna (6,2%).

A segnare il primato dell'Italia contribuiscono principalmente i porti della Sicilia. Il primo porto per traffico di passeggeri a livello europeo è Messina e il secondo Reggio di Calabria, che comprende anche Villa San Giovanni. A seguire vi sono due porti greci, ma al quinto posto si posiziona Napoli.

FIGURA 1. PRIMI SEI PAESI EUROPEI PER MERCE TRASPORTATA E PASSEGGIERI IMBARCATI E SBARCATI.

Anni 2011-2020, valori espressi in migliaia di tonnellate



Fonte: Istat, Trasporto marittimo

Aumenta il traffico di navi in Italia, ma molte sono vuote

La pandemia ha colpito le attività del trasporto marittimo in modo rilevante e diversificato. Nel 2020, malgrado la diminuzione della quantità di merci e passeggeri trasportate via mare rispetto al 2019, si è registrato un aumento complessivo del numero di viaggi, determinato principalmente dai movimenti di navi vuote.

Complessivamente in Italia nel 2020 sono arrivate 518.421 navi, di cui il 98% nei “*main ports for goods*” o “*main ports for passengers*”. Rispetto al 2019, questi ultimi hanno registrato un aumento del 7,1% del numero di navi arrivate. Questo incremento di movimenti marittimi è dovuto esclusivamente alla performance positiva delle navi cargo non specializzate (+11,7%) mentre tutte le altre categorie di navi hanno evidenziato diminuzioni significative.

La flessione dei viaggi è stata particolarmente evidente per le navi da crociera (-90,5%), ma anche per i trasportatori specializzati (-32,3%), le navi passeggeri (-16,0%) e gli altri tipi di navi (-25,9%).

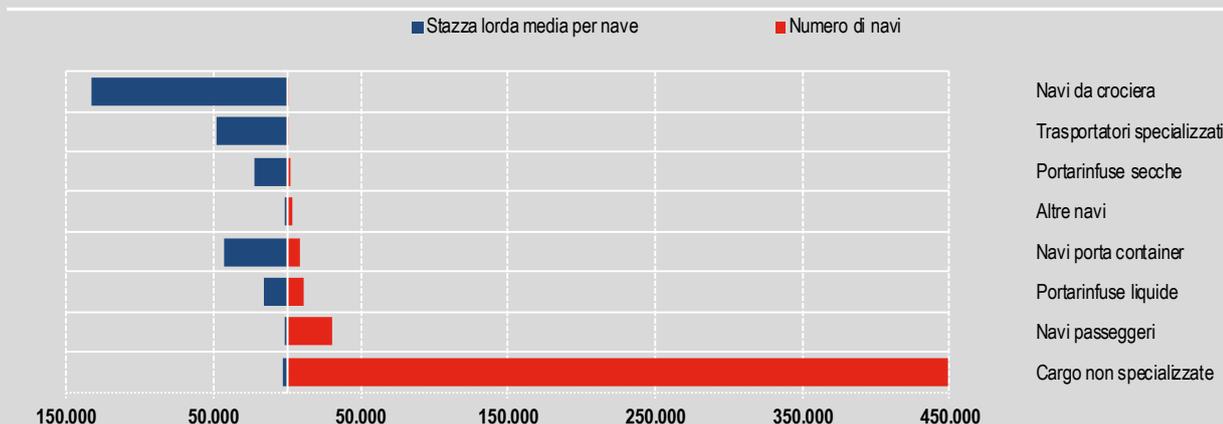
In termini di stazza lorda, la riduzione complessiva del trasporto marittimo è pari a -15,6% (2,4 milioni la stazza lorda complessiva di tutte le navi arrivate nel 2020) e ha riguardato tutte le categorie, benché le navi cargo non specializzate risultino, in termini percentuali, quelle con la variazione più contenuta (-2,2%). Anche in questo caso la categoria più colpita è quella delle navi da crociera (-85,0%).

Nei *main ports*, le navi cargo non specializzate si confermano, come nell'anno precedente, la tipologia di nave che ha realizzato più viaggi (circa 450mila navi arrivate, oltre l'88% del totale) e al tempo stesso anche la tipologia con la stazza lorda più elevata (70% del totale). Le navi passeggeri sono al secondo posto, rappresentano circa il 6% delle navi arrivate nei porti principali italiani e lo 0,3% del totale in termini di stazza lorda. Le navi container e le navi portarinfuse liquide costituiscono insieme il 4% del totale e oltre il 22% in termini di stazza lorda.

Oltre il 50% delle navi cargo non specializzate ha toccato un numero esiguo di porti, localizzati soprattutto al Sud: Messina e Reggio di Calabria con il 29% dei flussi; a seguire Napoli, Trapani, Piombino, Carloforte, Livorno, Portovesme, Palermo e Genova. Al contrario, le navi passeggeri (seconda categoria per numero di arrivi) hanno interessato una maggiore varietà di porti. Il 21% dei viaggi ha previsto un approdo nei porti di Napoli, Trapani, Messina, Reggio di Calabria e Palermo.

Il 52% delle navi portarinfuse liquide è approdato nei porti di Augusta (al primo posto), Napoli, Ravenna, Venezia (con Porto Marghera), Gioia Tauro, Genova, Livorno, Trieste e Palermo. Le navi porta container, invece, hanno percorso rotte dirette principalmente ai porti di Genova e Gioia Tauro, seguiti da La Spezia, Livorno, Venezia, Salerno, Trieste, Ravenna e Napoli, coprendo complessivamente l'83% degli arrivi. I porti che si distinguono per numero di navi porta rinfuse secche sono Ravenna e Venezia (che rappresentano il 37%) seguiti da quelli di Cagliari, Taranto, Bari, Monfalcone, Brindisi, Chioggia e Napoli (che complessivamente rappresentano il 30% degli arrivi).

FIGURA 2. NUMERO DI NAVI E STAZZA LORDA MEDIA PER TIPOLOGIA DI NAVI ARRIVATE NEI PORTI PRINCIPALI. Anno 2020, valori assoluti



Fonte: Istat, Trasporto marittimo

Materie prime e prodotti energetici le merci più trasportate via mare

In Italia arrivano o partono via mare circa mezzo miliardo di tonnellate di merci all'anno. Nonostante il trasporto di merci sia relativamente più intenso nei trimestri centrali dell'anno rispetto al primo e al quarto, l'attività portuale e marittima non presenta forti caratteri di stagionalità. Negli ultimi dieci anni, la quota di merci trasportate nel secondo e nel terzo trimestre si attesta mediamente a trimestre al 26% del totale annuale. Il primo e il quarto trimestre coprono una quota pari al 24% ciascuno.

Le principali categorie merceologiche trasportate su nave sono le materie prime e i prodotti energetici come carboni fossili, petrolio greggio, gas naturale e coke e prodotti petroliferi raffinati (38,3% sul totale trasportato). Rispetto al 2019 la quantità di "Coke e prodotti petroliferi raffinati" è diminuita dell'8,7%, quella dei "Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale" del 14,3%.

In calo tutte le altre categorie, ad eccezione della categoria "Materie prime secondarie; rifiuti urbani e altri rifiuti" che nel 2020, pur rappresentando solo lo 0,3% del totale delle merci trasportate, ha registrato un incremento del 46,1%.

La rinfusa liquida costituisce il 39,3% della merce trasportata; i container il 20,5% mentre il 20,7% è costituita dai Ro-Ro cargo, cioè i mezzi trainati e non accompagnati, come i rimorchi e semirimorchi stradali per il trasporto merci, le roulotte e i vagoni ferroviari.

Con la Turchia i principali flussi del traffico merci

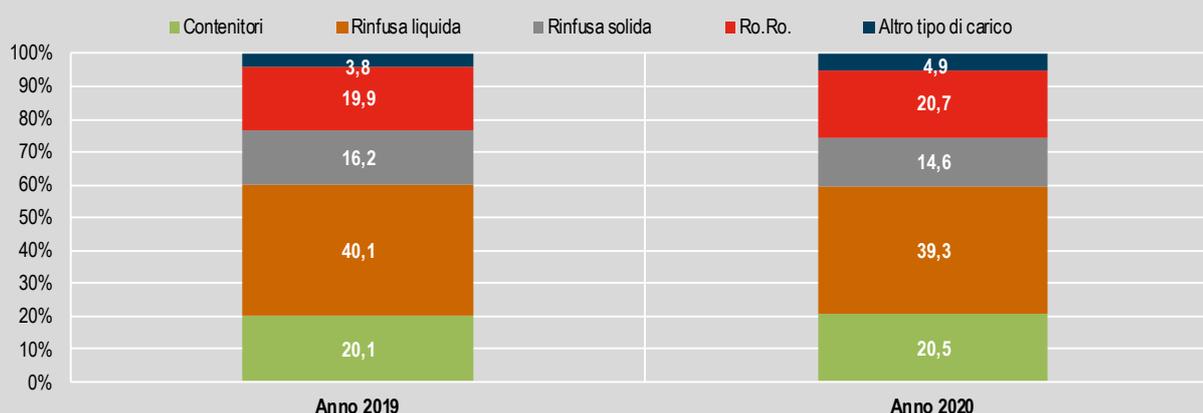
Il trasporto marittimo di merci fra porti si concentra più sul versante tirrenico, anche per gli scambi con le regioni insulari; i flussi più consistenti sono fra Sicilia e Campania e fra Sardegna e Toscana.

Fra i porti italiani del versante adriatico la relazione di traffico più importante è tra il Veneto e il Friuli-Venezia Giulia. Nella connessione fra le coste adriatiche e tirreniche prevale il traffico fra la Sicilia e l'Emilia-Romagna. Per le regioni ioniche, le relazioni prevalenti sono fra Puglia con Emilia-Romagna e Liguria, e Calabria con Liguria e Campania (escludendo i collegamenti con la Sicilia).

Il trasporto merci su nave ha vocazione soprattutto internazionale. Nel 2020, nei porti italiani sono stati movimentati circa 470 milioni di tonnellate di merci imbarcate e sbarcate; tra queste il 60% riguarda relazioni di traffico internazionale, con una quantità complessiva di merci in entrata pari a circa 2,5 volte la quantità in uscita dal territorio nazionale. La relazione internazionale più importante è con la Turchia (oltre 37 milioni di tonnellate complessive, pari al 13,4% del totale), seguita da Russia (32 milioni, pari al 11,4%) e Spagna (23 milioni, pari a 8,3%).

Le prime 10 relazioni di traffico costituiscono il 63% degli scambi di merci su nave fra Italia e resto del mondo e, tra queste, figura anche la Cina, pur se con un peso minore, pari al 3,3% del traffico commerciale marittimo internazionale.

FIGURA 3. MERCI TRASPORTATE PER TIPO DI CARICO. Anni 2019 e 2020, valori percentuali



Fonte: Istat, Trasporto marittimo

Maggiore resilienza del trasporto via mare rispetto alle altre modalità

Il trasporto marittimo, fondamentale per il commercio internazionale in quanto modalità più economica e sostenibile per movimentare grandi volumi di beni essenziali e prodotti finiti su grandi distanze, ha subito gli effetti della pandemia in misura relativamente inferiore rispetto ad altre modalità di trasporto (aereo, su strada e su ferrovia). Nel 2020, infatti, il totale degli scambi commerciali per via marittima ammonta a 11,5 miliardi di tonnellate annue a livello mondiale, pari a circa l'88% degli scambi globali, e risulta in aumento rispetto al 2019 (85%). L'Unione europea è responsabile di circa il 20% degli scambi commerciali marittimi mondiali.

In Italia i numerosi provvedimenti normativi adottati per il contenimento dei contagi da Covid-19 hanno stabilito per il settore del trasporto marittimo la sospensione totale delle crociere e quella parziale del trasporto di passeggeri, mentre per le merci non sono stati previsti blocchi.

Nonostante la libera circolazione delle merci si sono manifestati comunque effetti economici diretti e indiretti: i primi dovuti alla chiusura delle attività portuali o delle altre attività di servizio legate alla logistica; i secondi alla chiusura o alla contrazione di alcuni settori di produzione delle merci che hanno impattato sulla domanda interna ed estera di beni. La conseguente riduzione della quantità di merci imbarcate e sbarcate nei porti italiani rispetto all'anno precedente è stata pari al 7,6%.

Più penalizzati i porti specializzati nel trasporto di merci in container

La pandemia non ha inciso su tutti i porti italiani in egual misura. In generale, la specializzazione di alcuni porti, che in condizioni normali rappresenta un punto di forza per la loro attività, si è trasformata in un fattore di debolezza esponendoli maggiormente agli effetti pandemici, mentre la diversificazione ha protetto gli snodi più versatili e polivalenti durante la crisi.

Nel 2020 i cinque principali porti italiani per traffico internazionale di merce in container sono Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno e Trieste, i quali da soli hanno movimentato il 76% delle merci trasportate in container (nel 2019 era il 79%).

Più in dettaglio, il porto di Genova è rimasto su livelli analoghi agli anni passati (solo per la merce in container, poiché complessivamente ha subito una diminuzione della merce dell'11%), il porto di Gioia Tauro ha invece incrementato del 24,4% la quantità di merci in container, mentre i porti di Livorno, La Spezia e Trieste hanno subito un calo significativo (rispettivamente -35,2%, -30,6%, -10,2%).

FIGURA 4. PRINCIPALI PORTI ITALIANI PER TRAFFICO INTERNAZIONALE DI MERCI IN CONTAINER.
Anni 2019-2020, valori assoluti in tonnellate



Fonte: Istat, Trasporto marittimo

Impatto contenuto anche nel trasporto di merci in rinfusa

I porti specializzati nel trasporto di merci in rinfusa liquida, che da sola rappresenta il 40% del traffico merci dei porti italiani, hanno risentito meno degli effetti del Covid-19.

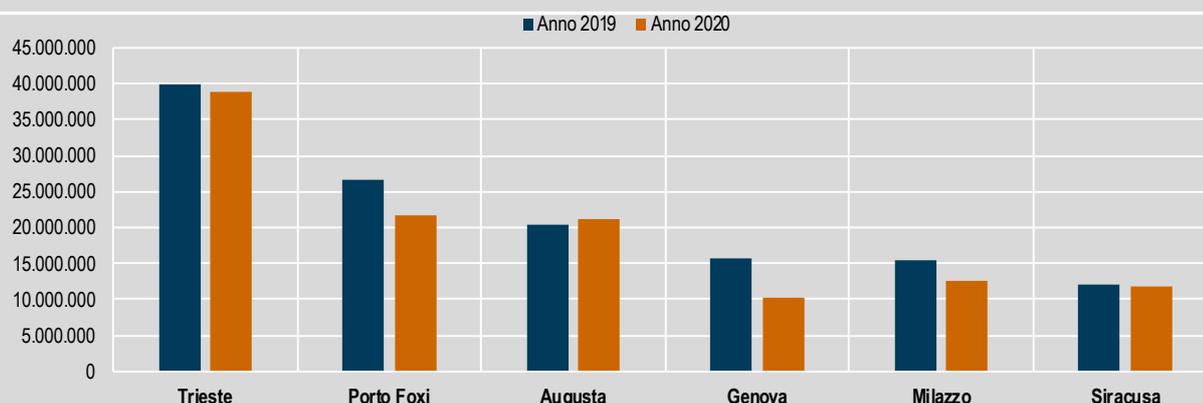
I cinque principali porti italiani per traffico merci in rinfusa liquida nel 2020 (Trieste, Porto Foxi, Augusta, Milazzo e Siracusa) hanno mantenuto e confermato i livelli di attività dell'anno precedente e, anzi, in alcuni casi hanno perfino aumentato la quantità di merce movimentata nel 2020. Ad esempio, il porto di Augusta, che movimentava quasi esclusivamente merce in rinfusa, è passato dal 10% al 12% in un anno.

Unica eccezione è il porto di Genova, che ha registrato una riduzione della merce in rinfusa di due punti percentuali ed è per questo stato escluso dalla classifica dei maggiori porti per movimentazione di rinfusa liquida per essere sostituito dal porto di Siracusa (Santa Panagia).

Altri porti, come Napoli e Salerno, non risultano specializzati per tipo di carico, ma, grazie alle loro infrastrutture, tendono a movimentare un'ampia gamma di prodotti merceologici. Questa natura polivalente ha permesso loro di chiudere il 2020 con una variazione positiva della quantità di merce rispetto all'anno precedente, pari rispettivamente al 17% per Napoli e addirittura il 40% per Salerno.

FIGURA 5. PRINCIPALI PORTI ITALIANI PER TRAFFICO INTERNAZIONALE DI RINFUSA LIQUIDA.

Anni 2019-2020, valori assoluti in tonnellate



Fonte: Istat, Trasporto marittimo

I principali Paesi partner commerciali

I principali Paesi *partner* commerciali dei cinque porti italiani più rilevanti per il trasporto internazionale di merci in container vedono, nell'anno antecedente alla crisi pandemica, al primo posto la Cina (con la quale viene movimentato ben l'8% del totale delle merci in container) seguita da Spagna, Francia, Malta, USA ed Egitto.

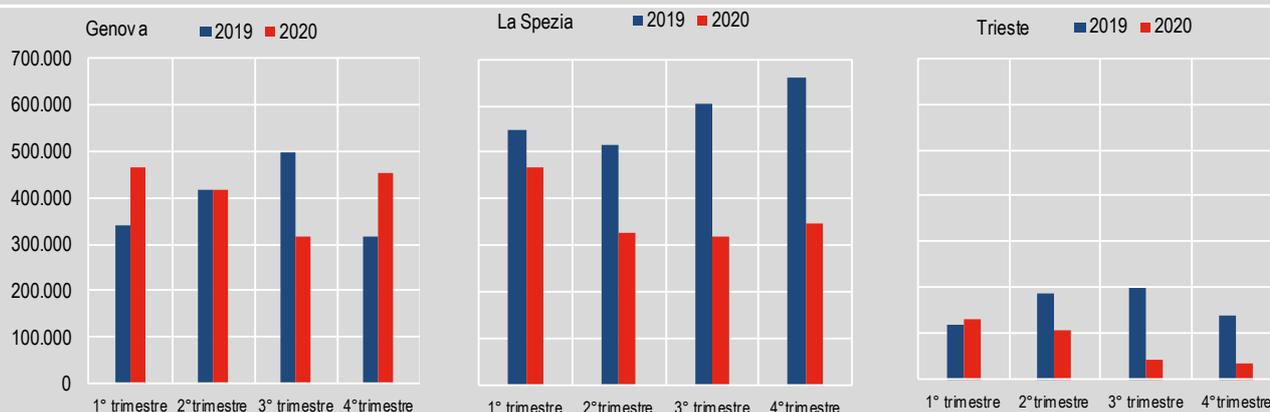
Il gigante asiatico, che rappresenta il principale *partner* commerciale dell'Italia, è il Paese che ha risentito in misura più marcata degli impatti della pandemia da Covid-19 in termini di riduzione degli scambi. Nel corso del 2020 la Cina ha ceduto il primato ed è passata dall'8% al 6% delle merci movimentate in container, assistendo ad un calo di merci in arrivo e in partenza da/per molti degli altri Paesi, dovuto ai provvedimenti di *lockdown* a livello mondiale.

Le variazioni delle merci imbarcate e sbarcate in container per e dalla Cina confermano la crisi degli scambi con tale Paese.

L'impatto più evidente del Covid-19 riguarda i porti di Trieste, La Spezia e Genova e si manifesta nella diminuzione delle merci trasportate in container provenienti dalla Cina (solo arrivi) soprattutto a partire dal secondo trimestre 2020, anche come conseguenza del fatto che il blocco dei porti cinesi è avvenuto nel mese di gennaio (in anticipo rispetto ai paesi europei) e che il "*transit-time*" per la merce sulla rotta Cina-Italia è di oltre un mese.

Il porto di Genova continua a mantenere la *leadership* consolidata per le merci containerizzate e, nel quarto trimestre 2020, le quantità sono tornate a crescere anche ben oltre i livelli di traffico del 2019.

FIGURA 6. MERCE IN CONTAINER IN ARRIVO DALLA CINA NEI PORTI DI TRIESTE, LA SPEZIA E GENOVA.
Anni 2019-2020, valori assoluti in tonnellate



Fonte: Istat, Trasporto marittimo

Segnali di ripresa nel 2021

Nei primi nove mesi dell'anno, per molti porti italiani si registra una ripresa in termini di quantità di merci trasportate rispetto allo stesso periodo del 2020, ma senza raggiungere ancora i livelli del 2019.

Complessivamente, infatti, nel periodo gennaio-settembre 2021 i dati ancora provvisori indicano un aumento del 3,1% delle merci trasportate nei principali porti italiani rispetto allo stesso periodo del 2020 e una diminuzione del 4,8% rispetto ai primi nove mesi del 2019. L'andamento fa sperare in una maggiore ripresa per l'intero anno.

Nel dettaglio, tra i porti che movimentano più di 10 milioni di tonnellate di merci, quello di Trieste, che rappresenta il primo porto italiano, ancora non ha recuperato i valori che aveva raggiunto nel 2020.

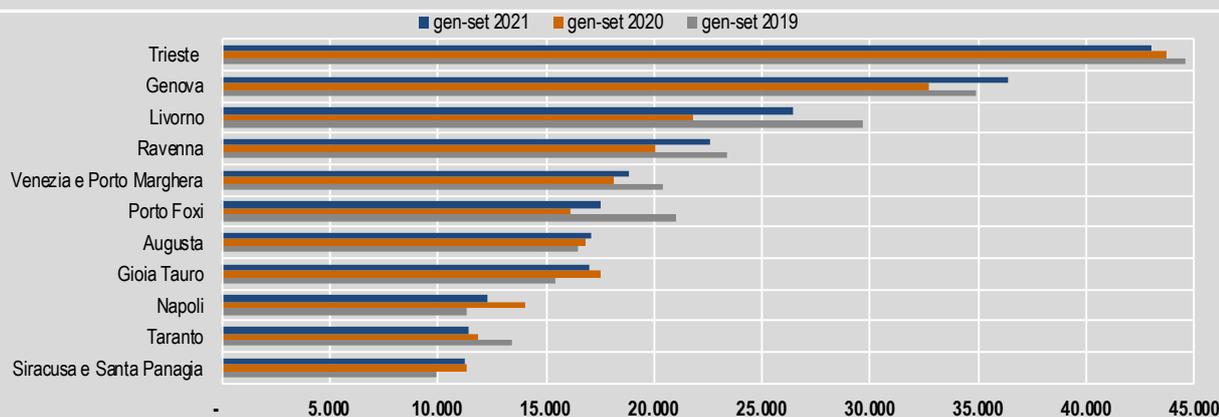
Un andamento opposto si riscontra per il secondo porto italiano, Genova, che nei primi nove mesi del 2021 non solo ha raggiunto e oltrepassato i valori realizzati nel 2020 ma ha superato quelli del 2019. Augusta mostra un andamento simile, ma con variazioni tra un anno e l'altro più contenute rispetto a Genova, considerando anche che il traffico merci di Augusta è costituito prevalentemente dalla rinfusa liquida la quale, come già osservato, ha risentito di meno degli effetti della pandemia.

Gli altri porti, come Livorno, Ravenna, Venezia e Porto Foxi, rientrano nella media, con una quantità di merci trasportate nel periodo gennaio-settembre 2021 maggiore rispetto al 2020, ma ancora inferiore a quella del 2019.

Diversamente, il porto di Napoli, così come quelli di Gioia Tauro e Siracusa-Santa Panagia, che nei primi tre trimestri del 2020 avevano registrato un aumento della merce movimentata superiore allo stesso periodo dell'anno precedente, nel 2021 mostrano invece un arretramento rispetto al 2020 ma si assestano su valori comunque superiori a quelli del 2019.

FIGURA 7. . PRINCIPALI PORTI ITALIANI PER TRASPORTO DI MERCI.

Gennaio-settembre 2019-2021, valori in migliaia di tonnellate



Fonte: Istat, Trasporto marittimo

Crolla il trasporto di passeggeri

I passeggeri imbarcati e sbarcati nei porti italiani nel 2020 sono diminuiti di oltre un terzo (-36,3%) rispetto al 2019. I maggiori flussi di passeggeri si registrano tipicamente tra porti nazionali, mentre le relazioni di traffico internazionali più rilevanti sono quelle del porto di Bari con l'Albania e la Grecia.

Un segmento rilevante del trasporto di passeggeri è rappresentato dal servizio di collegamento con le isole. In questo settore la tratta maggiormente frequentata si conferma Messina-Reggio di Calabria, con oltre nove milioni di passeggeri all'anno sbarcati e imbarcati su una costa e sull'altra, seguono Piombino-Porto Ferraio (2,9 milioni di passeggeri), Napoli-Ischia (2,7 milioni) e Napoli-Capri (quasi 2,4 milioni). Tra le rotte con un numero di passeggeri compreso tra uno e due milioni si segnalano la tratta Capri-Sorrento (1,8 milioni) nel Golfo di Napoli e in Sardegna quelle di Palau-La Maddalena (1,5 milioni) e Olbia-Livorno (quasi 1,4 milioni di passeggeri). Poco inferiori al milione di passeggeri sono le tratte delle isole Egadi (principalmente con Trapani-Favignana) e Olbia-Civitavecchia.

L'Italia primo paese d'imbarco per i crocieristi

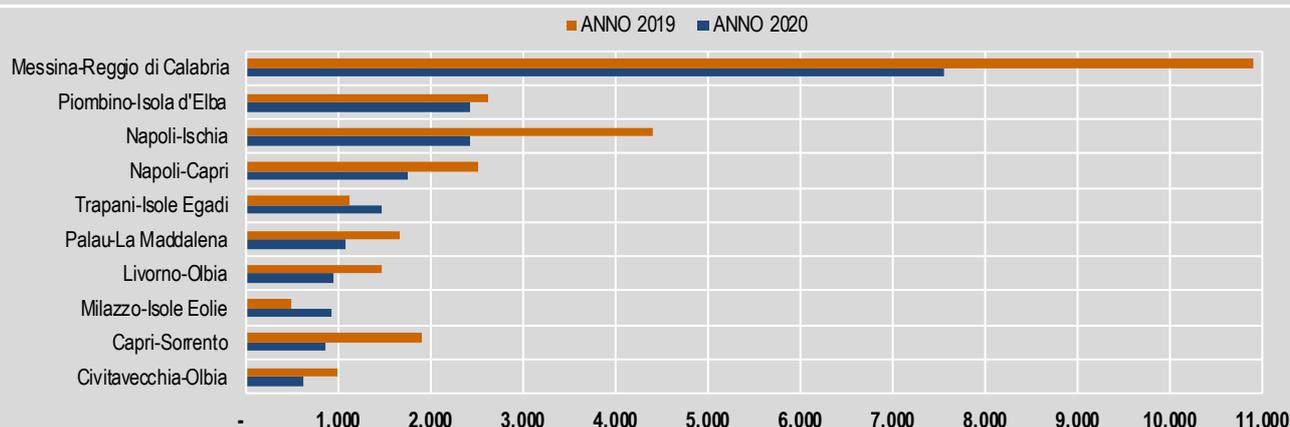
L'Italia vanta negli ultimi dieci anni il primo posto a livello europeo per attività di imbarco dei crocieristi. Nel 2019 nei porti italiani sono stati imbarcati e sbarcati 5 milioni di passeggeri, su un totale di 28 milioni di movimenti di crocieristi nei 28 Paesi della Ue. Negli ultimi anni l'aumento è stato considerevole sia per il numero di crociere sia per i passeggeri. Sono infatti sempre di più le persone che scelgono questa modalità di vacanza itinerante, tradizionalmente destinata a un'utenza con reddito ed età relativamente più elevati che nel tempo ha visto diversificare ed estendere sia la domanda che l'offerta.

Il 2019 è stato l'anno di massima espansione delle crociere ma il 2020 ha interrotto il *trend* positivo e le prospettive di crescita del settore. I dati evidenziano un quadro davvero sconcertante, con un crollo del numero dei passeggeri movimentati (in partenza, in arrivo o in transito nei porti italiani) del 93,9% in un solo anno (da 8,8 milioni a 536mila). La riduzione delle toccate nei porti e dei *tour* nelle città e le limitazioni per il contenimento dei contagi hanno contribuito alla diminuzione dei consumi derivanti dai passeggeri in transito che scelgono di fare le escursioni giornaliere tipiche delle soste delle crociere.

Il porto italiano che storicamente gestisce il maggior numero di crociere è Civitavecchia, anche in virtù del vantaggio competitivo rappresentato dalla vicinanza con la Città eterna e dal collegamento con l'aeroporto di Fiumicino. Gli altri porti italiani che nell'anno precedente la pandemia hanno visto transitare più crocieristi sono: Genova, La Spezia e Savona nel Nord-ovest; Venezia nel Nord-est; Livorno nel Centro; nel Sud Napoli, Sorrento e Amalfi sul Tirreno e Bari sull'Adriatico; nelle isole maggiori Palermo, Messina e Catania per la Sicilia e Cagliari per la Sardegna.

FIGURA 8. PASSEGGIERI IMBARCATI E SBARCATI PER LE PRIME DIECI TRATTE DI CABOTAGGIO.

Anni 2019-2020, valori assoluti



Fonte: Istat, Trasporto marittimo

Glossario

Accosti: gli spazi sulle banchine dei porti destinati all'ormeggio delle navi.

Banchine: il tratto delle rive dei porti e delle rade dove è possibile accostare le navi per effettuare lo sbarco e l'imbarco delle persone e/o delle merci.

Container: la cassa speciale per il trasporto di merci, rinforzata e sovrapponibile, che può essere trasbordata orizzontalmente o verticalmente. Ha dimensioni differenti e, in base alla tipologia di merce che deve contenere, può essere variamente classificato a seconda dell'uso cui è destinato (container per uso generico, per uso specifico, per carico specifico). Il container è utilizzato per il trasporto intermodale. Le dimensioni dei container rilevati per il trasporto marittimo sono quattro: 20 piedi, tra 20 e 40 piedi, 40 piedi, oltre 40 piedi.

Merce: i beni trasportati la cui quantità è espressa in peso, includendo il loro immediato imballaggio, ma al netto del mezzo di trasporto, sia esso un contenitore, un automezzo o un mezzo trainato. Sono inclusi gli automezzi nuovi e gli animali vivi non trasportati in automezzo. Sono incluse merci trasportate verso impianti *off-shore* o recuperate dai fondi marini e scaricate nei porti (come il petrolio estratto da piattaforme *off-shore*), mentre sono esclusi i depositi e i rifornimenti messi a disposizione delle navi (bunkeraggio).

Nave da crociera: nave passeggeri destinata a fornire ai passeggeri un'esperienza turistica e dotata di cabine per tutti i passeggeri e strutture per l'intrattenimento a bordo. Sono escluse le navi che effettuano i normali servizi di traghetto.

Navigazione di cabotaggio: il trasporto di merci e passeggeri effettuato esclusivamente tra porti nazionali.

Navigazione di corto raggio (*Short sea shipping*): il movimento via mare di merci e passeggeri tra porti localizzati nell'Europa geografica o tra questi e i porti situati in paesi non europei con una linea costiera che si affaccia sui mari chiusi alle frontiere dell'Europa. Esso comprende, quindi, il trasporto marittimo nazionale ed internazionale, inclusi i servizi all'adduzione, lungo la costa e con le isole, i fiumi e i laghi, insieme al trasporto marittimo tra gli Stati membri dell'Unione europea con la Norvegia e l'Islanda, nonché altri paesi che si affacciano sul Mar Baltico (Russia), sul Mar Nero (Bulgaria, Georgia, Romania, Russia, Turchia, Ucraina) e sul Mar Mediterraneo (Albania, Bosnia-Herzegovina, Croazia, Montenegro, Turchia, Gibilterra, Siria, Libano, Israele, Egitto, Libia, Tunisia, Algeria, Marocco).

Navigazione di lungo raggio: il trasporto di merci e passeggeri tra porti nazionali e porti esteri non inclusi nella navigazione di corto raggio.

Navigazione internazionale: il trasporto di merci e passeggeri tra porti nazionali e porti esteri.

NST/2007 (*Standard goods classification for transport statistics*): nomenclatura delle merci definita in ambito europeo per le statistiche sui trasporti. Nelle tavole presentate viene utilizzata la disaggregazione a 20 gruppi merceologici.

Passeggeri crocieristi: i passeggeri il cui viaggio inizia o termina nel porto dichiarante e pernottano sulla nave. Sono esclusi i passeggeri in transito.

Passeggeri crocieristi in transito: i passeggeri il cui viaggio non inizia e non termina nel porto dichiarante. Sono le persone che nel porto dichiarante possono restare a bordo della nave o possono scendere in giornata nel porto, ma poi risalgono sulla nave per proseguire la loro crociera.

Passeggeri imbarcati: i passeggeri il cui viaggio inizia nel porto dichiarante.

Passeggeri sbarcati: i passeggeri il cui viaggio termina nel porto dichiarante.

Portata lorda (DWT, *deadweight*): è una misura in tonnellate della capacità di carico di una nave. In conformità con le disposizioni della normativa europea è la differenza espressa in tonnellate tra il dislocamento di una nave, consentito dal bordo libero estivo, in acqua con un peso specifico di 1,025 e il peso a vuoto della nave stessa, ossia il suo dislocamento, espresso in tonnellate, senza carico, combustibile, lubrificante, acqua di zavorra, acqua fresca e acqua potabile contenuta in serbatoi, provviste soggette a consumo, passeggeri, equipaggio e loro effetti personali.

Porti rilevati a fini statistici: i porti rilevati a fini statistici sono i porti marittimi "commerciali" - cioè i porti con sbocco sul mare che hanno un traffico di merci con funzione commerciale e logistica, industriale e petrolifera e/o di servizio di trasporto passeggeri, ivi compresi i crocieristi - che vengono rilevati a fini statistici per descrivere gli spostamenti di navi e il trasporto di passeggeri e di merci sulla base di regolamenti europei. Sono esclusi i porti fluviali e quelli unicamente o precipuamente turistici e/o con funzione peschereccia.

Rinfusa: la merce trasportata che non ha un carico unitario di riferimento (non viaggia in container, Ro.Ro., ecc.). Si distingue in rinfusa liquida (ad esempio petrolio, gas, ecc.) e rinfusa solida (ad esempio metalli, cereali, ecc.).

Ro-Ro (Roll-on/roll-off): il carico che per l'imbarco e lo sbarco non richiede l'ausilio di gru o altri mezzi meccanici esterni, perché composto dalla merce disposta su pianali o in contenitori, caricati e scaricati per mezzo di veicoli semoventi dotati di proprie ruote, siano essi automezzi o mezzi trainati.

Spazi adibiti al carico: ai fini del calcolo della stazza, si intendono gli spazi chiusi destinati al trasporto di merci da caricare sulla nave.

Spazi chiusi: si intendono tutti gli spazi delimitati dallo scafo della nave, da paratie fisse o mobili, da ponti o strutture di riparo, che non siano teloni fissi o amovibili.

Stazza lorda (GT, gross tonnage): è una misura del volume di una nave, delle dimensioni totali di una nave, calcolata in conformità con le disposizioni della Convenzione internazionale sulla stazzatura delle navi, conclusa a Londra il 23 giugno 1969. La stazza lorda non è una misura della massa della nave. La stazza lorda (GT) è determinata dal volume totale di tutti gli spazi chiusi della nave in metri cubi, moltiplicati per un fattore logaritmico, secondo la seguente formula:

$$GT = K_1 V$$

dove

V = Volume totale di tutti gli spazi chiusi della nave, espresso in metri cubi;

K₁ = 0,2 + 0,02 log₁₀V (o come tabulato nell'appendice 2 della suddetta Convenzione).

Stazza lorda media per nave: è calcolata dividendo il totale della stazze lorde per il totale delle navi.

Stazza netta (NT, net tonnage): è una misura della capienza utile di una nave, determinata in base alle disposizioni e alla formula della Convenzione internazionale sulla stazzatura delle navi del 1969.

TEU (Twenty-foot Equivalent Unit): unità equivalente a venti piedi, è una misura standardizzata. E' l'unità statistica, basata su un container ISO di 20 piedi di lunghezza (6,10 m), che funge da parametro di riferimento per container di differenti dimensioni, utilizzata per misurare la capacità di navi portacontainer o di terminali. Un container ISO da 20 piedi corrisponde a una TEU. Un container ISO da 40 piedi corrisponde a 2 TEU. Un container di lunghezza compresa tra 20 e 40 piedi corrisponde a 1,50 TEU. Un container di lunghezza superiore a 40 piedi corrisponde a 2,25 TEU.

Traffico merci (o merci movimentate): l'insieme delle merci imbarcate e sbarcate nel porto dichiarante.

Traffico passeggeri (o passeggeri movimentati): l'insieme dei passeggeri e dei croceristi imbarcati e sbarcati. Sono esclusi i croceristi in transito: coloro che risultano a bordo della nave perché non hanno ancora concluso la crociera.

Trasporto marittimo: ogni movimentazione di merci e/o di passeggeri effettuata utilizzando navi mercantili per viaggi parzialmente o interamente marittimi. Sono inclusi i trasporti che interessano un solo porto (movimentazione di merci trasportate verso impianti offshore o che vengono scaricate in mare o estratte dal fondale marino e scaricate in porto). Sono esclusi i rifornimenti e le provviste fornite alle navi nei porti, mentre sono inclusi i rifornimenti di carburante alle navi al largo. Sono inclusi i trasferimenti fluviomarittimi delle merci effettuati mediante navi mercantili. Sono esclusi i trasferimenti di merci su imbarcazioni per la navigazione interna tra porti marittimi e porti della navigazione interna: tali spostamenti rientrano nei trasporti su vie navigabili interne. Sono esclusi i trasferimenti di merci effettuati all'interno di un porto, tra bacini o banchine differenti dello stesso porto.

Nota metodologica

Rilevazione sul trasporto marittimo

La rilevazione sul trasporto marittimo fornisce statistiche relative al trasporto di merci e di passeggeri effettuato a fini commerciali ed è svolta dall'Istat secondo le modalità previste dal Regolamento (UE) n. 1090/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 novembre 2010, che modifica la Direttiva 2009/42/CE e successive modifiche.

La rilevazione ha carattere censuario, riferendosi all'insieme di tutti gli arrivi e di tutte le partenze effettuate nei porti italiani da navi con una stazza lorda di almeno 100 tonnellate per finalità commerciali. Sono esclusi dal dominio di osservazione i pescherecci, le navi militari, le imbarcazioni a vela e gli *yacht*.

La rilevazione è continua nel tempo e coinvolge tutte le agenzie marittime, gli spedizionieri e gli armatori delle navi movimentate nei porti italiani, al fine di raccogliere dati sul viaggio di una o più navi, e del proprio carico di passeggeri e merci, di cui gli stessi raccomandatori hanno gestito l'imbarco o lo sbarco sul proprio territorio.

Il registro delle movimentazioni utilizzato è la base dati dei viaggi (Modelli 61) gestito dal Ministero dei trasporti e delle infrastrutture – Comando generale delle Capitanerie di Porto.

La diffusione dei dati avviene tramite la loro pubblicazione sul portale dell'Istituto I.STAT (<http://dati.istat.it/>) e sulla banca dati di Eurostat.

Ai fini dell'indagine statistica costituiscono la popolazione oggetto di osservazione i movimenti navali effettuati nei porti marittimi "commerciali", cioè i porti con sbocco sul mare che hanno un traffico di merci con funzione commerciale e logistica, industriale e petrolifera e/o di servizio di trasporto passeggeri, ivi compresi i crocieristi. Sono esclusi i porti fluviali e quelli unicamente o precipuamente con funzione peschereccia e/o turistici (questi ultimi sono definiti come strutture amovibili ed inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari (D.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509, art. 2; per approfondimenti sull'argomento si rimanda al report del ministero "Il Diporto Nautico in Italia - Anno 2020").

Il "porto è dunque una zona di terra e acqua munita di infrastrutture ed attrezzature idonee a consentire, principalmente, l'attracco di imbarcazioni e lo svolgimento delle relative operazioni di carico, scarico e deposito di merci, la ricezione e la consegna di tali merci e l'imbarco e lo sbarco di passeggeri, membri dell'equipaggio e altre persone, e di ogni altra infrastruttura necessaria agli operatori di trasporto all'interno della zona portuale.

In termini funzionali, in base alle definizioni del Ministero si definiscono "porti principali" i porti che da un punto di vista amministrativo rivestono un interesse nazionale o territoriale (per la lista completa e l'anagrafica si rimanda al sito del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili <http://dati.mit.gov.it/catalog/dataset/porti>).

In termini statistici, il "porto statistico" comprende uno o più porti, normalmente controllati da un'unica autorità portuale o Capitaneria di porto, in grado di registrare gli spostamenti di navi e di passeggeri e i trasferimenti di merci. Non tutti i porti sotto il controllo di una singola autorità portuale devono essere inclusi in un porto statistico associato (Glossario delle statistiche dei trasporti. V Edizione, 2019. Eurostat).

La Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE), a metà novembre di ciascun anno, invia all'ISTAT un file con l'elenco dei porti statistici da rilevare, le informazioni identificative e descrittive di ciascuno di essi, l'indicazione di eventuali nuovi porti inseriti in elenco e di quelli eventualmente chiusi o aggregati a fini di analisi, le variazioni dei codici identificativi (LOCODE) ed ogni altra informazione utile per garantire una confrontabilità dei dati a livello internazionale.

Ai fini delle rilevazioni statistiche, in base alla Direttiva europea n. 2009/42/CE di Eurostat, i "porti statistici" sono distinti in:

- a. **"Porti principali"** (*Main port/Selected port*), cioè i porti statistici che annualmente, in termini di merci imbarcate e sbarcate, movimentano più di un milione di tonnellate di merce; in termini di passeggeri imbarcati e sbarcati movimentano più di duecentomila passeggeri (Direttiva europea n. 2009/42/Ce);
- b. **"Altri porti"** (*Non-selected ports*), cioè tutti gli altri porti statistici non inclusi nella precedente categoria.

Link

Eurostat – Database - <https://ec.europa.eu/eurostat/web/main/data/database>

Istat – Informazioni sulla rilevazione "Trasporto marittimo" - <https://www.istat.it/it/archivio/14330>

Istat – Atlante Statistico delle Infrastrutture - <https://asti.istat.it/asti/>

MiT – Il Diporto Nautico in Italia - Anno 2020 - <https://www.mit.gov.it/nfsmiitgov/files/media/pubblicazioni/2021-08/Il%20Diporto%20Nautico%20in%20Italia%20-%20Anno%202020%20-%20web.pdf>

Per chiarimenti tecnici e metodologici

[Norina Salamone](mailto:norina.salamone@istat.it)
norina.salamone@istat.it