

flash_report_luglio 2022

A cura di AIOM

AGENZIA IMPRENDITORIALE OPERATORI MARITTIMI - TRIESTE



INDICE

	pag.
1. Dati macroeconomici	03 - 16
2. Il traffico container	17 - 31
3. Il traffico portuale complessivo del Nord Adriatico	32 - 34
4. I porti del Friuli Venezia Giulia, Slovenia, Croazia	35 - 44
5. I sistemi portuali nazionali	45
Nota conclusiva	46
Fonti	47

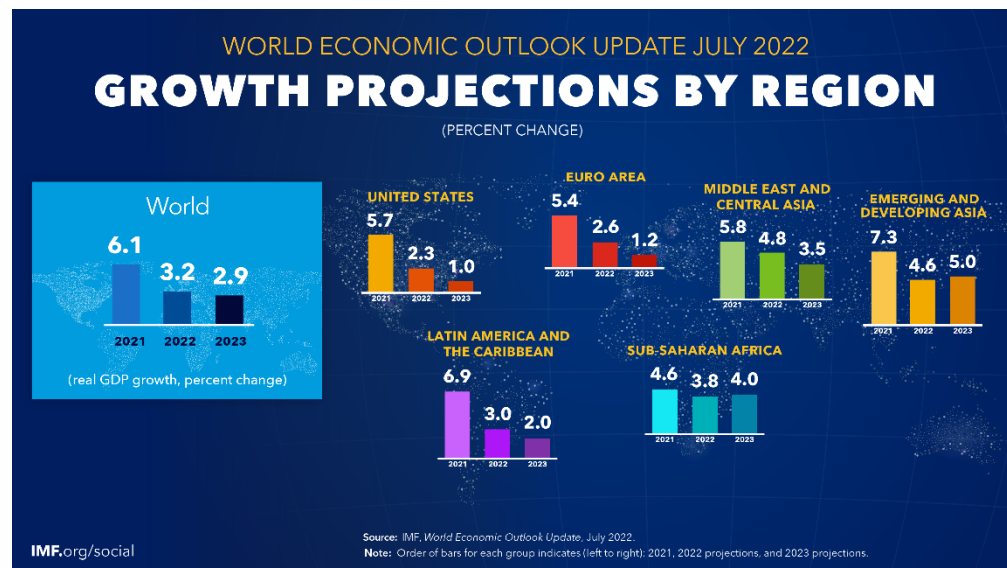
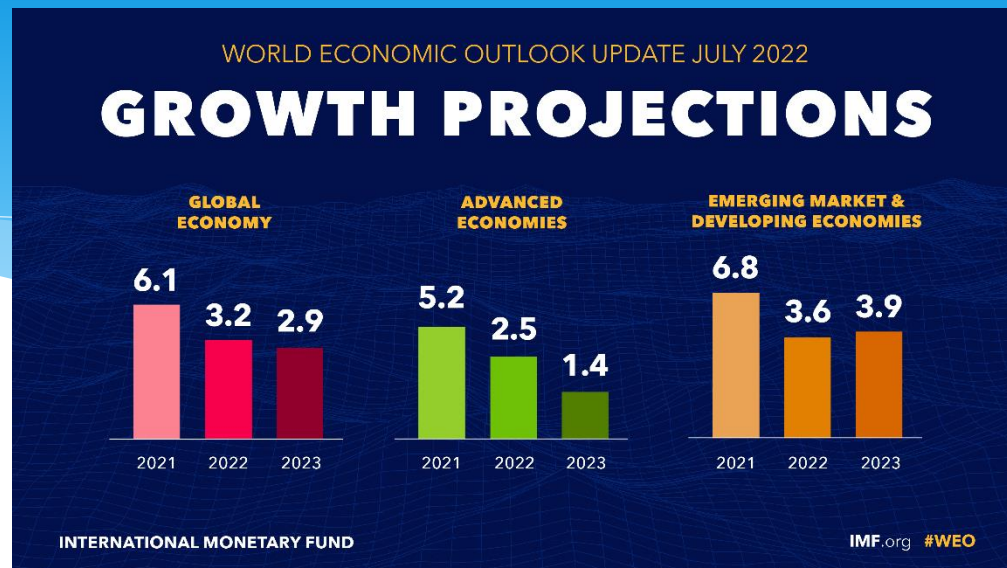
1 dati macroeconomici

❖ I dati del Fondo Monetario Internazionale:

I dati definitivi dell'andamento 2021 delle principali economie e le previsioni riviste a luglio dell'andamento 2022-2023

.....

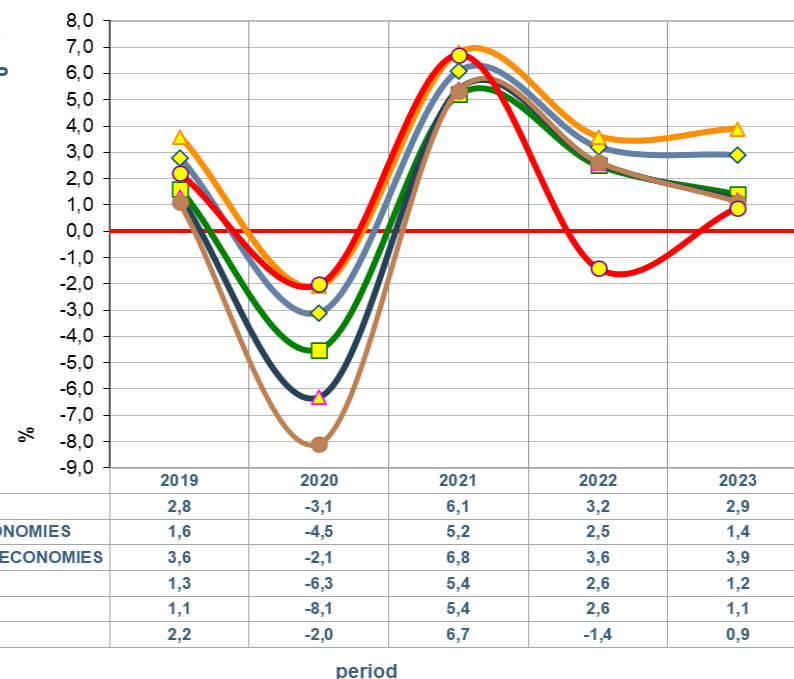
Nelle pagine seguenti i grafici di dettaglio



❖ Fondo Monetario Internazionale: Previsioni andamento del PIL sui principali mercati

GDP GROWTH - JULY 2022 FORECAST - I.M.F. DATA

%	2019	2020	2021	2022	2023
WORLD	2,8	-3,1	6,1	3,2	2,9
ADVANCED ECONOMIES	1,6	-4,5	5,2	2,5	1,4
U.S.A.	2,2	-3,4	5,7	2,3	1,0
EURO AREA	1,3	-6,3	5,4	2,6	1,2
GERMANY	0,6	-4,6	2,9	1,2	0,8
FRANCE	1,5	-8,0	6,8	2,3	1,0
ITALY	0,3	-8,9	6,6	3,0	0,7
SPAIN	2,0	-10,8	5,1	4,0	2,0
WEST EUROPE	1,1	-8,1	5,4	2,6	1,1
EAST EUROPE	2,2	-2,0	6,7	-1,4	0,9
UNITED KINGDOM	0,3	-4,6	1,7	1,7	1,7
OTHER ADV.ECON.	1,4	-9,8	7,4	3,2	0,5
EMERG. & DEV. ECONOMIES	3,6	-2,1	6,8	3,6	3,9
C.I.S.	1,3	-3,0	4,7	-6,0	-3,5
DEVELOPING ASIA	5,4	-0,8	7,3	4,6	5,0
LATIN AMERICA & CARIBB.	0,2	-7,0	6,9	3,0	2,0
MIDDLE EAST & CENTRAL ASIA	1,4	-2,8	5,8	4,8	3,5
SUB SAHARIAN AFRICA	3,2	-1,7	4,6	3,8	4,0
INDICE MEDIO GLOBALE	1,7	-5,0	5,6	2,3	1,7

FMI - PREVISIONE
LUGLIO 2022
EVOLUZIONE GDP
MACRO INDICI.

STIMA ANDAMENTO HINTERLAND CONTAINER TRADE

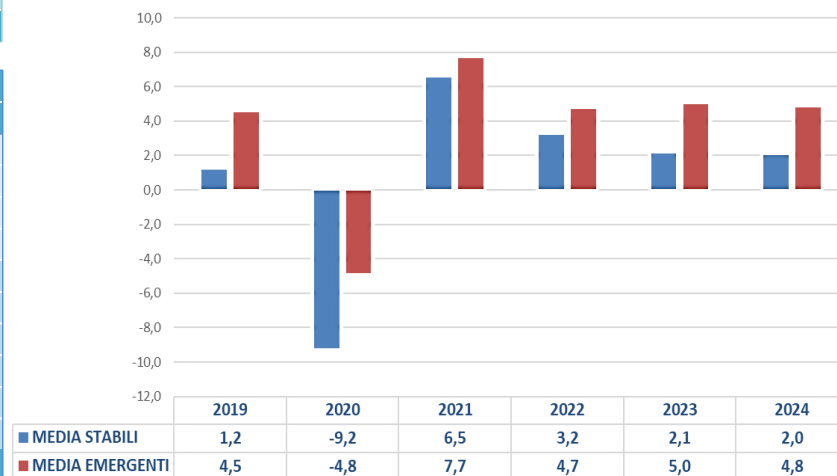
1.1.2 dati macroeconomici

Media % paesi stabili e paesi emergenti

PREVISIONI FMI-LUGLIO 2022- ANDAMENTO PIL PAESI HINTERLAND - VALORI %							
AREA	PAESE	2019	2020	2021	2022	2023	2024
ECONOMIE STABILI	ITALIA	0,3	-8,9	6,6	3,0	0,7	0,6
	AUSTRIA	1,6	-6,2	4,5	2,6	3,0	2,3
	GERMANIA	0,6	-4,6	2,9	1,2	0,8	1,5
	MEDIA STABILI	0,8	-6,6	4,7	2,3	1,5	1,5
ECONOMIE EMERGENTI	UNGHERIA	4,9	-5,0	7,1	3,7	3,6	3,6
	REP.CECA	2,3	-5,6	3,3	2,3	4,2	3,6
	SLOVACCHIA	2,4	-4,8	3,0	2,6	5,0	3,8
	POLONIA	4,1	2,2	5,9	4,5	2,0	3,2
	SLOVENIA	2,4	-4,2	8,1	3,7	3,0	2,9
	MEDIA EMERGENTI	3,2	-3,5	5,5	3,4	3,6	3,4
TOTALE	MEDIA AREA	2,0	-5,0	5,1	2,8	2,5	2,4

STIMA INCREMENTO CONTAINER TRADE - DA MOLTIPLICATORE PIL (1:1,4) - VALORI %							
AREA	PAESE	2019	2020	2021	2022	2023	2024
ECONOMIE STABILI	ITALIA	0,4	-12,5	9,2	4,2	1,0	0,8
	AUSTRIA	2,2	-8,7	6,3	3,6	4,2	3,2
	GERMANIA	0,8	-6,4	4,1	1,7	1,1	2,0
	MEDIA STABILI	1,2	-9,2	6,5	3,2	2,1	2,0
ECONOMIE EMERGENTI	UNGHERIA	6,9	-6,9	9,9	5,2	5,0	5,0
	REP.CECA	3,3	-7,8	4,6	3,2	5,9	5,0
	SLOVACCHIA	3,4	-6,7	4,2	3,6	7,0	5,3
	POLONIA	5,7	3,1	8,3	6,3	2,8	4,5
	SLOVENIA	3,4	-5,9	11,3	5,2	4,2	4,1
	MEDIA EMERGENTI	4,5	-4,8	7,7	4,7	5,0	4,8
TOTALE	MEDIA AREA	2,8	-7,0	7,1	3,9	3,5	3,4

STIMA ANDAMENTO % CONTAINER TRADE DA MOLTIPLICATORE PIL - 1:1,4
 PAESI STABILI: ITALIA - AUSTRIA - GERMANIA
 PAESI EMERGENTI: UNGHERIA - REP.CECA - SLOVACCHIA - POLONIA - SLOVENIA

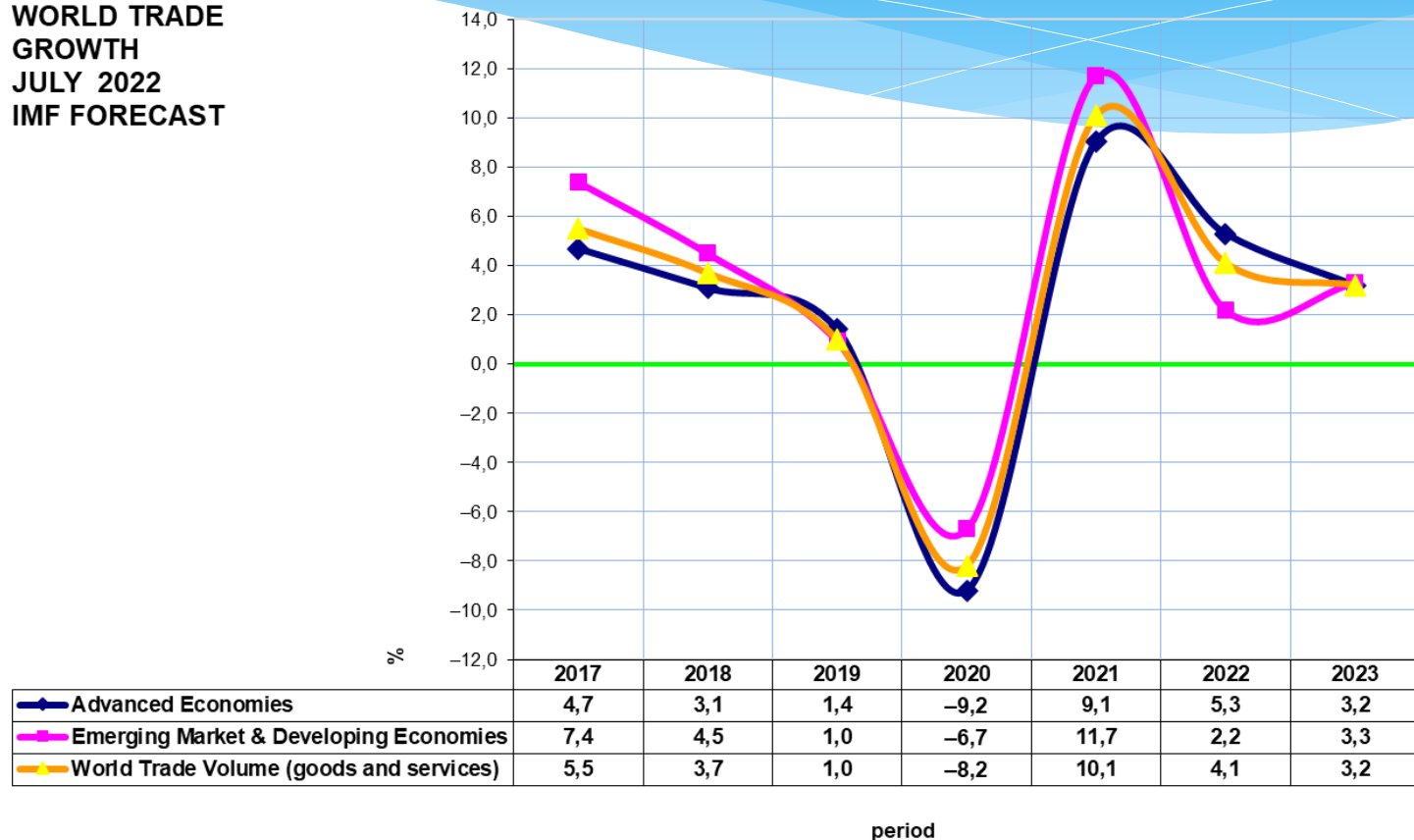


❖ Fondo Monetario Internazionale

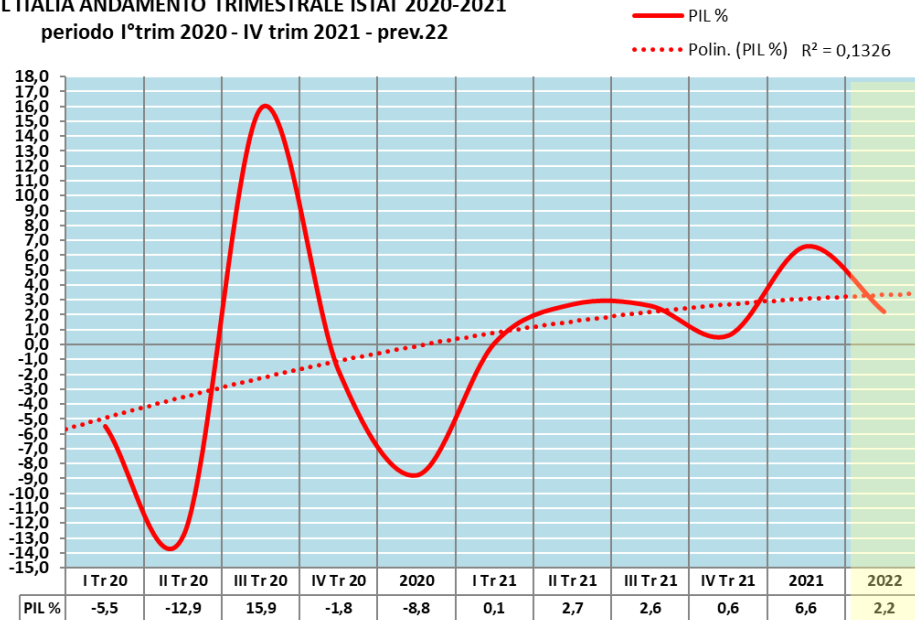
Previsioni andamento interscambio mondiale:

1.2 dati macroeconomici

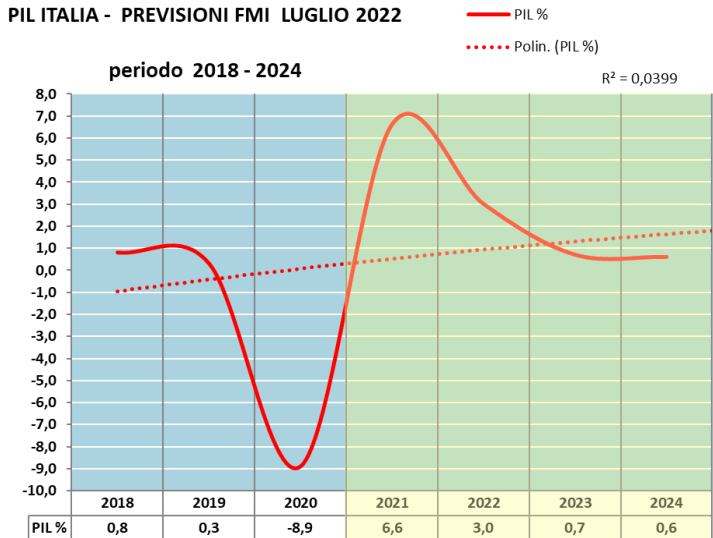
WORLD TRADE
GROWTH
JULY 2022
IMF FORECAST



PIL ITALIA ANDAMENTO TRIMESTRALE ISTAT 2020-2021
periodo I° trim 2020 - IV trim 2021 - prev.22



PIL ITALIA - PREVISIONI FMI LUGLIO 2022

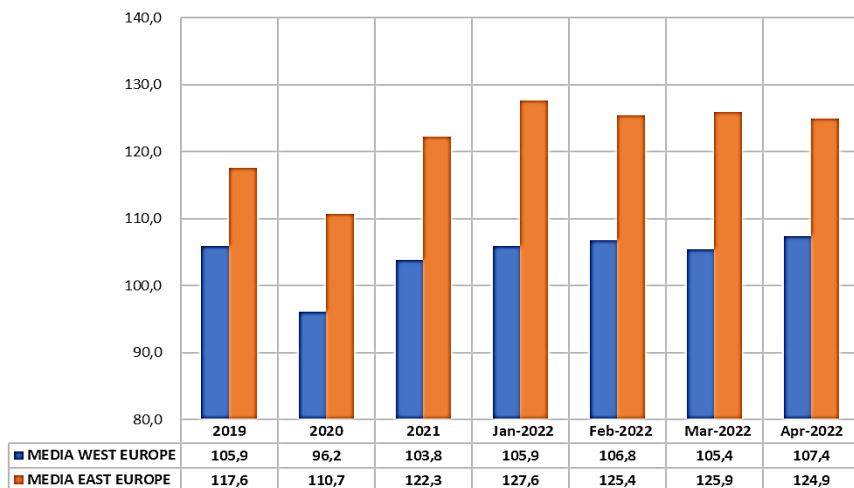


Nel primo trimestre 2022, il Pil italiano ha segnato, in base alla stima preliminare, una contrazione (-0,2%, Figura 3) che riflette l'aumento del valore aggiunto dell'agricoltura, la stazionarietà di quello dell'industria e la diminuzione nei servizi. Dal lato della domanda, vi è stato un contributo positivo della componente nazionale (al lordo delle scorte) e un apporto negativo di quella estera netta. La crescita acquisita per il 2022 è pari al 2,2%.

A maggio, in Italia l'indice destagionalizzato della produzione industriale ha interrotto la fase di aumento che aveva caratterizzato gli ultimi tre mesi, segnando un calo congiunturale (-1,1%) a sintesi di un arretramento più incisivo nella produzione di energia (-3,9%) e di uno più contenuto per i beni di consumo (-0,7%) e quelli intermedi (-0,6%). Il livello dell'indice permane su valori superiori a quelli del 2021 (Figura 3). Nella media del periodo marzo-maggio, l'indice è in aumento rispetto ai tre mesi precedenti (+2,3%). L'incremento è stato diffuso a tutti i principali raggruppamenti di industrie con la produzione dei beni di consumo che ha registrato il rialzo più sostenuto (+4,6%). La crescita acquisita per il se-condo trimestre, che si otterrebbe nel caso in cui il valore della produzione industriale di giugno fosse uguale a quello di maggio, è pari al 2,1%.

Fonte: ISTAT nota mensile 5-6-2022

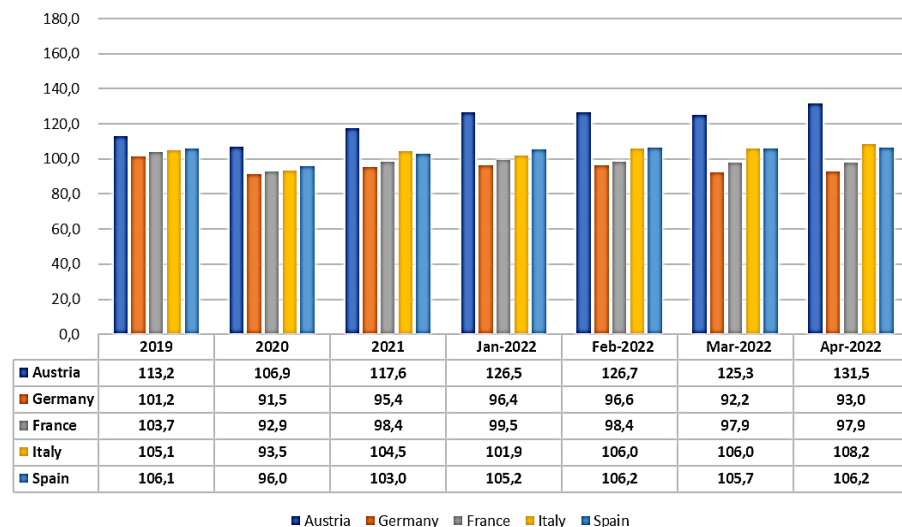
OCSE - ANDAMENTO PRODUZIONE INDUSTRIALE PAESI WEST & EAST EUROPE - RAFFRONTO - 2015=100



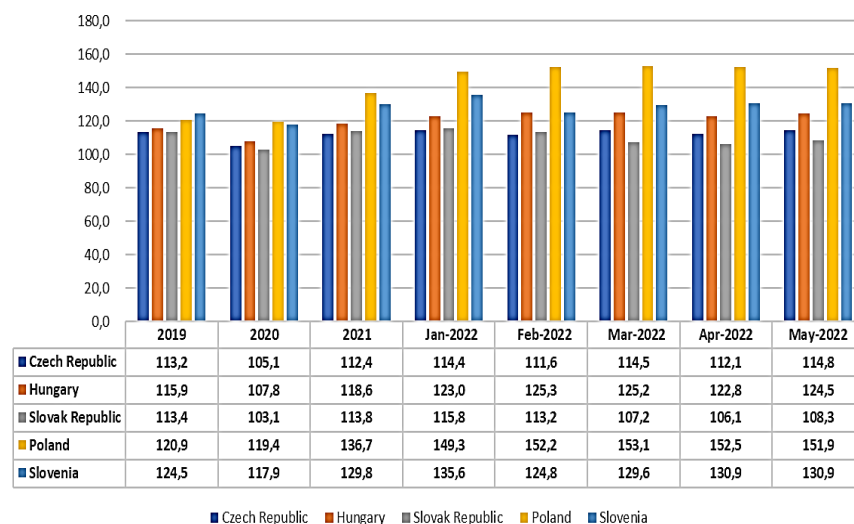
1.4 dati macroeconomici

OCSE L'andamento della produzione Industriale nei principali paesi europei

OCSE - ANDAMENTO PRODUZIONE INDUSTRIALE PAESI WEST EUROPE 2015=100



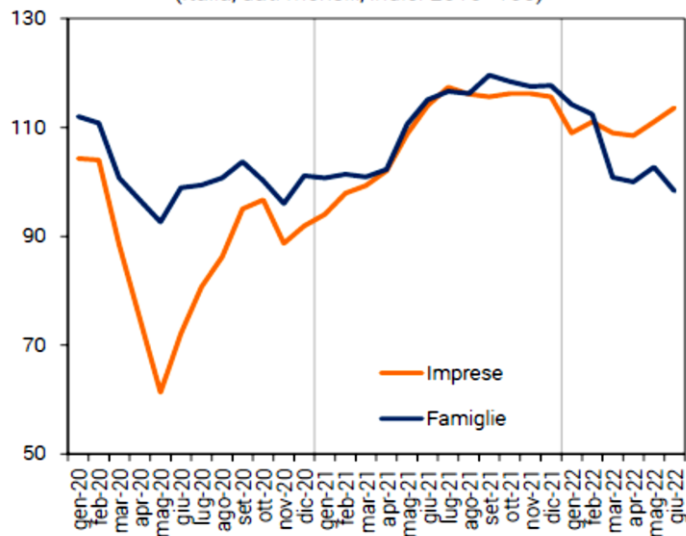
OCSE - ANDAMENTO PRODUZIONE INDUSTRIALE PAESI EAST EUROPE 2015=100



Scenario molto incerto per l'Italia, risultante di fattori che agiscono in direzioni opposte

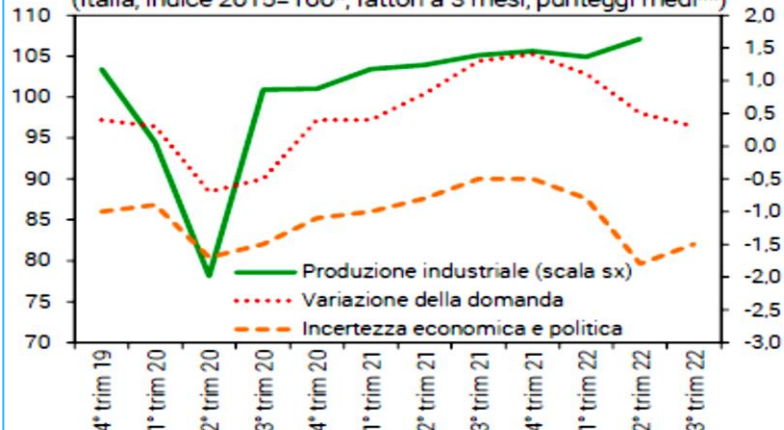
Forze contrastanti. La dinamica del PIL italiano è l'incerta sintesi di fattori che spingono in direzioni opposte. Al ribasso: i rincari di energia e alimentari (accentuati dalla guerra), per l'impatto su costi e margini delle imprese e su inflazione e potere d'acquisto delle famiglie, i tassi di interesse più alti e lo spread sovrano più ampio, il commercio internazionale debole. Al rialzo: la fine delle restrizioni anti-Covid e la stagione calda che spingono il turismo, la crescita delle costruzioni, la resilienza dell'industria (grazie alla sua diversificazione e al traino dei primi due settori), il risparmio accumulato che protegge i consumi. L'euro indebolito sul dollaro aiuta l'export, ma alza i prezzi dei beni importati.

Cala la fiducia tra le famiglie, recupero parziale per le imprese
(Italia, dati mensili, indici 2010=100)



Fonte: elaborazioni CSC su dati ISTAT.

Tiene l'industria, nonostante meno domanda e più incertezza
(Italia, indice 2015=100*, fattori a 3 mesi, punteggi medi**)



* 2° trim. 22 = variazione acquisita della produzione industriale.

** Ribasso (rialzo), scala da -3 a 3, spostata di un trimestre in avanti; un aumento dell'incertezza muove l'indicatore verso il basso.

Fonte: elaborazioni CSC su dati ISTAT e Banca d'Italia.

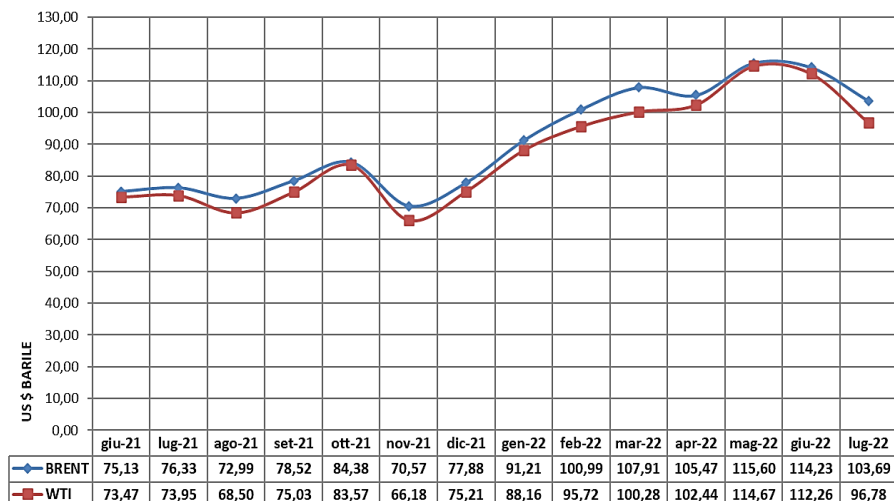
LA RISALITA DEI PREZZI DEL PETROLIO E DEL BUNKER

1.6 dati macroeconomici

ANDAMENTO QUOTAZIONI DEL PETROLIO

PERIODO giugno 2021 - luglio 2022

elaborazione AIOM su dati Investing.com

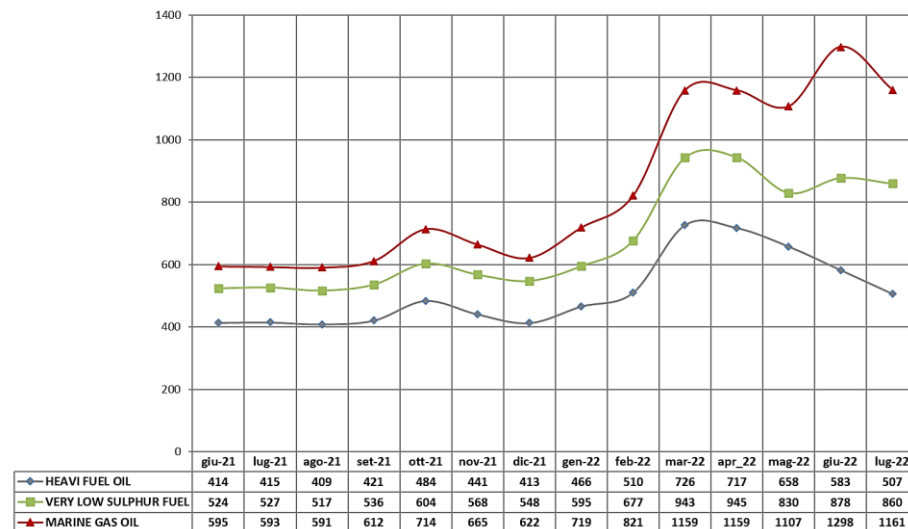


Di pari passo, anche i prezzi del bunker si sono bruscamente posizionati su valori medi molto alti

ANDAMENTO MEDIO MENSILE PREZZI BUNKER MARITTIMO

PERIODO GIUGNO 2021 - LUGLIO 2022

US \$/TON - BASE ROTTERDAM

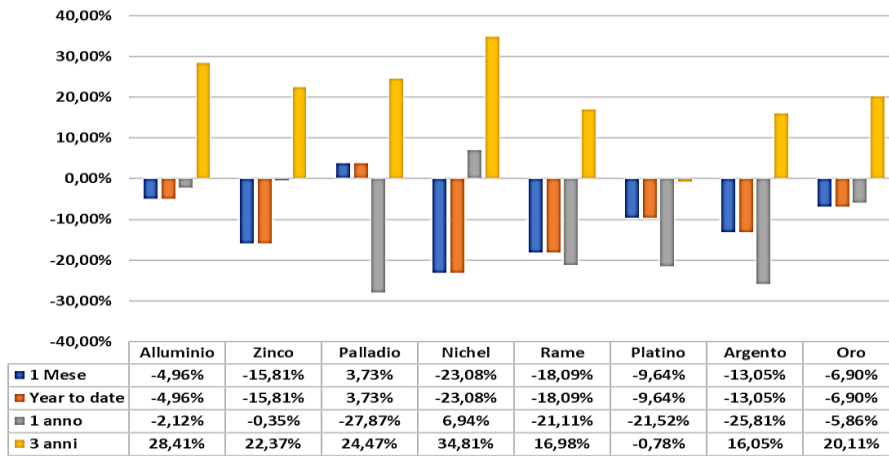


Dopo il picco di maggio, dal mese di giugno le quotazioni del petrolio tendono lievemente a rientrare, ma rimangono ancora alte, sostenute dalla guerra in Ucraina e dalle sanzioni contro la Russia

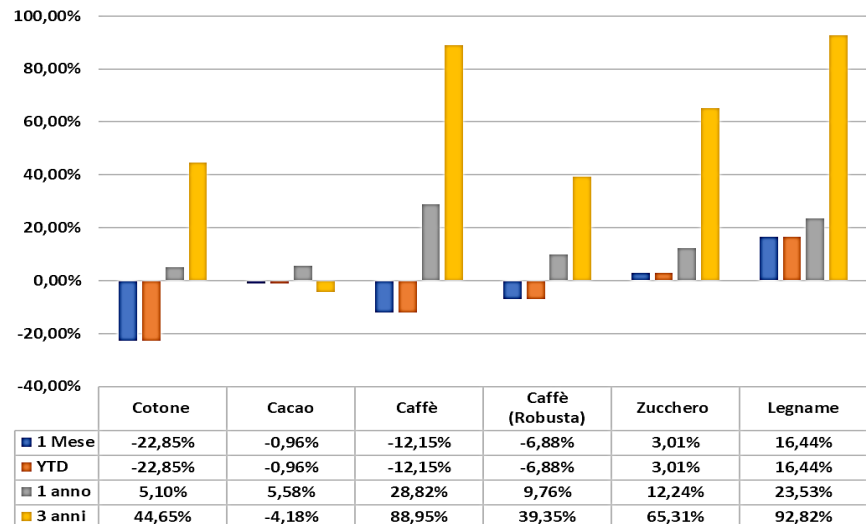
E I RIMBALZI NELLE QUOTAZIONI DELLE MATERIE PRIME

1.7 dati macroeconomici

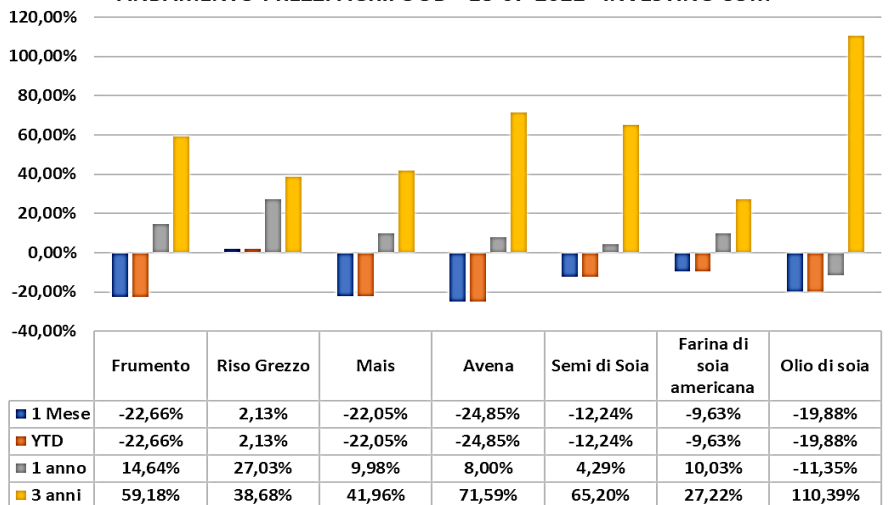
ANDAMENTO PREZZI METALLI - 18-07-2022 - INVESTING.COM



ANDAMENTO PREZZI COLONIALI - 18-07-2022 - INVESTING.COM



ANDAMENTO PREZZI AGRIFOOD - 18-07-2022 - INVESTING.COM



Uno sguardo alle quotazioni delle principali materie prime, rilevate in data 18 luglio 2022, i valori riportati riflettono le oscillazioni dei prezzi base in % rispettivamente a un mese, dall'inizio dell'anno (YTD), a un anno e a tre anni – il link della fonte:

[Investing.com - Quotazioni, Borsa, Economia e Finanza](https://www.investing.com/markets/commodities)

INTERSCAMBIO COMMERCIALE CONTAINER GLOBALE IMPORT + EXPORT INTERCONTINENTALE E INTERREGIONALE

INTERSCAMBIO COMMERCIALE IN CONTAINER - 2019-2021 GLOBALE - TEUx1000

EXPORT + IMPORT	2019	2020	2021	DIFF.%	CAGR%
TRAFFICO INTERCONTINENTALE	111.773	110.125	117.523	6,72%	2,54%
TRAFFICO INTER-REGIONALE	58.105	57.956	61.610	6,31%	2,97%
TOTALE	169.878	168.080	179.134	6,58%	2,69%

fonte: Dynamar

INTERSCAMBIO COMMERCIALE INTRA-REGIONALE - 2019-2020 - TEUx1000

SETTORI	2019	2020	2021	DIFF.%	CAGR%
FAR EAST	43.437	43.210	46.906	8,55%	3,92%
EUROPE	8.140	8.202	8.540	4,13%	2,43%
NORD AMERICA	332	306	298	-2,36%	-5,25%
AUSTRALASIA	449	453	399	-12,00%	-5,78%
MEDIO ORIENTE	3.947	3.986	3.555	-10,81%	-5,09%
AFRICA SUB SAHARIANA	312	318	332	4,18%	3,13%
AMERICA LATINA	1.488	1.481	1.581	6,74%	3,08%
TOTALE	58.105	57.956	61.610	6,31%	2,97%

fonte: Dynamar

INTERSCAMBIO COMMERCIALE IN CONTAINER-2019-2021 EUROPA-TEUx1000

	2019	2020	2021	DIFF.%	CAGR%
TRAFFICO IN IMPORT	25.646	24.284	26.281	8,22%	1,23%
TRAFFICO IN EXPORT	22.131	21.564	22.155	2,74%	0,06%
TRAFFICO INTRA-EUROPEO	8.140	8.202	8.540	4,13%	2,43%
TOTALE	55.916	54.050	56.977	5,42%	0,94%

fonte: Dynamar

Nel 2021 l'interscambio commerciale in container a livello globale ha registrato un incremento del 6,58% rispetto al 2020 e, rispettivamente, del +6,72% nei flussi intercontinentali e del +2,97% in quelli inter-regionali. L'interscambio riferito all'Europa ha registrato un incremento complessivo del +5,42%, più accentuato nell'import con un +8,22% e più lieve nell'export, +2,74%, mentre i flussi intraeuropei hanno registrato un +4,13%



INTERSCAMBIO COMMERCIALE CONTAINER PER AREA GEOGRAFICA DATI GLOBALI E DATI EUROPA

1.9 dati macroeconomici

TRAFFICO IN CONTAINER - EXPORT - 2019-2021 - TEUx1000

IN EXPORT	2019	2020	2021	DIFF.%	CAGR%
FAR EAST	52.369	52.066	58.024	11,44%	5,26%
EUROPA	22.131	21.564	22.155	2,74%	0,06%
NORD AMERICA	15.774	14.686	14.136	-3,74%	-5,33%
AUSTRALASIA	2.457	2.312	2.369	2,44%	-1,81%
MEDIO ORIENTE	8.887	9.085	10.152	11,75%	6,88%
AFRICA SUB SAHARIANA	2.810	2.840	3.036	6,91%	3,95%
AMERICA LATINA	7.346	7.573	7.652	1,04%	2,06%
TOTALE	111.773	110.125	117.523	6,72%	2,54%

fonte: Dynamar

TRAFFICO IN CONTAINER - IMPORT - 2019-2021 - TEUx1000

IN IMPORT	2019	2020	2021	DIFF.%	CAGR%
FAR EAST	23.316	23.586	22.019	-6,64%	-2,82%
EUROPA	25.646	24.284	26.281	8,23%	1,23%
NORD AMERICA	28.204	29.564	34.566	16,92%	10,71%
AUSTRALASIA	4.015	4.097	4.099	0,05%	1,04%
MEDIO ORIENTE	14.138	12.978	13.160	1,40%	-3,52%
AFRICA SUB SAHARIANA	7.360	7.143	7.360	3,04%	0,00%
AMERICA LATINA	9.095	8.474	10.038	18,45%	5,05%
TOTALE	111.773	110.125	117.523	6,72%	2,54%

fonte: Dynamar

TRAFFICO IN CONTAINER - EUROPA- EXPORT - 2019-2021 - TEUx1000

IN EXPORT VERSO	2019	2020	2021	DIFF.%	CAGR%
FAR EAST	8.173	8.210	7.747	-5,64%	-2,64%
NORD AMERICA	5.114	5.011	5.623	12,21%	4,86%
AUSTRALASIA	723	700	754	7,79%	2,11%
MEDIO ORIENTE	4.056	3.975	3.711	-6,64%	-4,35%
AFRICA SUB SAHARIANA	2.174	2.058	2.215	7,63%	0,94%
AMERICA LATINA	1.890	1.791	2.106	17,59%	5,56%
TOTALE	22.131	21.744	22.155	1,89%	0,06%

fonte: Dynamar

TRAFFICO IN CONTAINER - EUROPA- IMPORT - 2019-2021 - TEUx1000

IN IMPORT DA	2019	2020	2021	DIFF.%	CAGR%
FAR EAST	16.673	15.769	17.069	8,25%	1,18%
NORD AMERICA	3.016	2.652	2.686	1,29%	-5,63%
AUSTRALASIA	197	186	188	1,46%	-2,23%
MEDIO ORIENTE	2.885	2.739	3.252	18,72%	6,17%
AFRICA SUB SAHARIANA	840	828	879	6,17%	2,32%
AMERICA LATINA	2.036	2.111	2.207	4,58%	4,12%
TOTALE	25.646	24.284	26.282	8,23%	1,23%

fonte: Dynamar



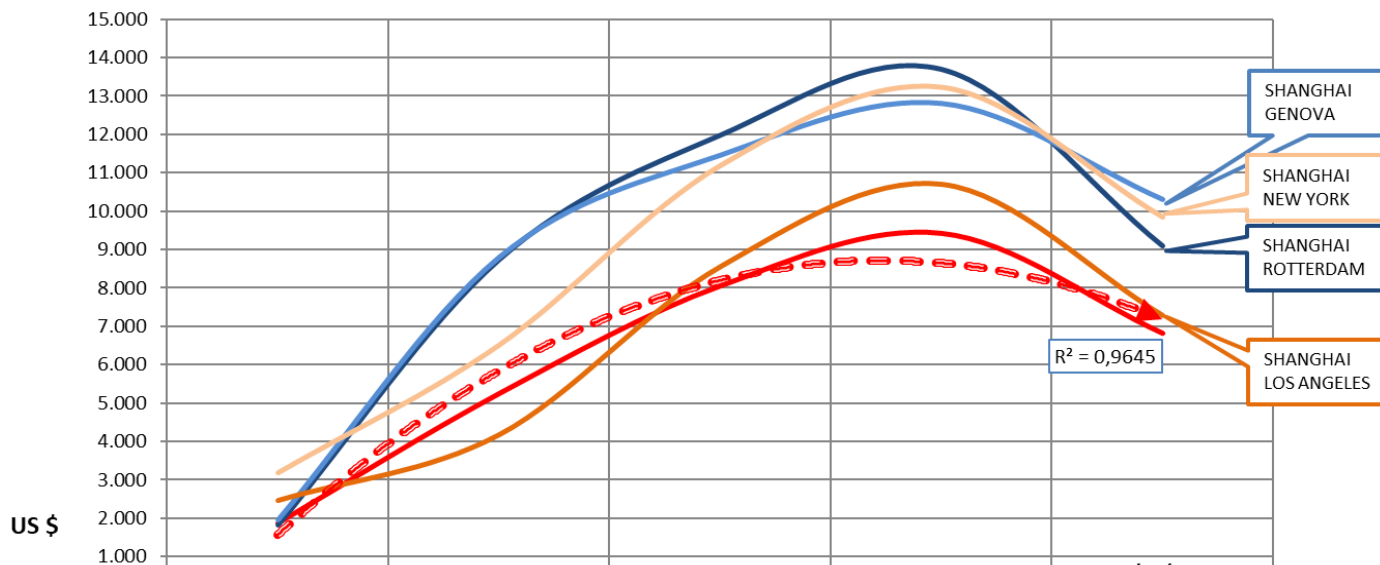
L'ANDAMENTO DEI NOLI - PRIMI SEGNALE DI RIENTRO

Più accentuate le riduzioni sul Transpacifico e sul Nord Europa, meno sul Mediterraneo, che ora risulta più caro del Nord Europa

1.10 dati macroeconomici

DREWRY SPOT RATES - 2020-2021-2022 - US \$ x 40' BOX

ANDAMENTO SEMESTRALE



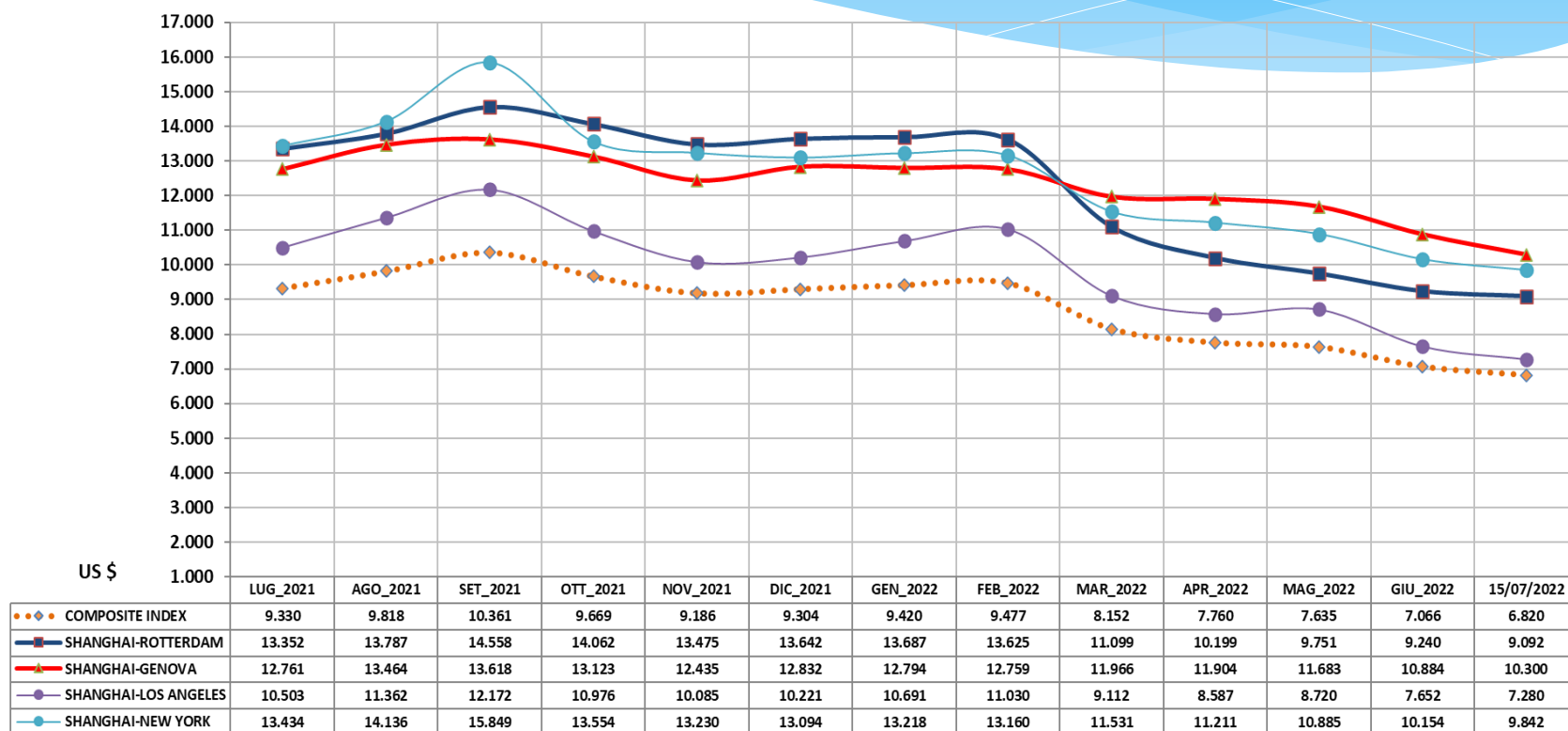
	GIU_2020	GEN_2021	GIU_2021	GEN_2022	15/07/2022	
COMPOSITE INDEX	1.885	5.252	8.052	9.420	6.820	-27,60%
SHANGHAI-ROTTERDAM	1.830	8.740	11.975	13.687	9.092	-33,57%
SHANGHAI-GENOVA	1.966	8.796	11.448	12.794	10.300	-19,49%
SHANGHAI-LOS ANGELES	2.467	4.178	8.548	10.691	7.280	-31,91%
SHANGHAI-NEW YORK	3.196	6.517	11.180	13.218	9.842	-25,54%

L'ANDAMENTO DEI NOLI – PRIMI SEGNALE DI RIENTRO

1.11 dati macroeconomici

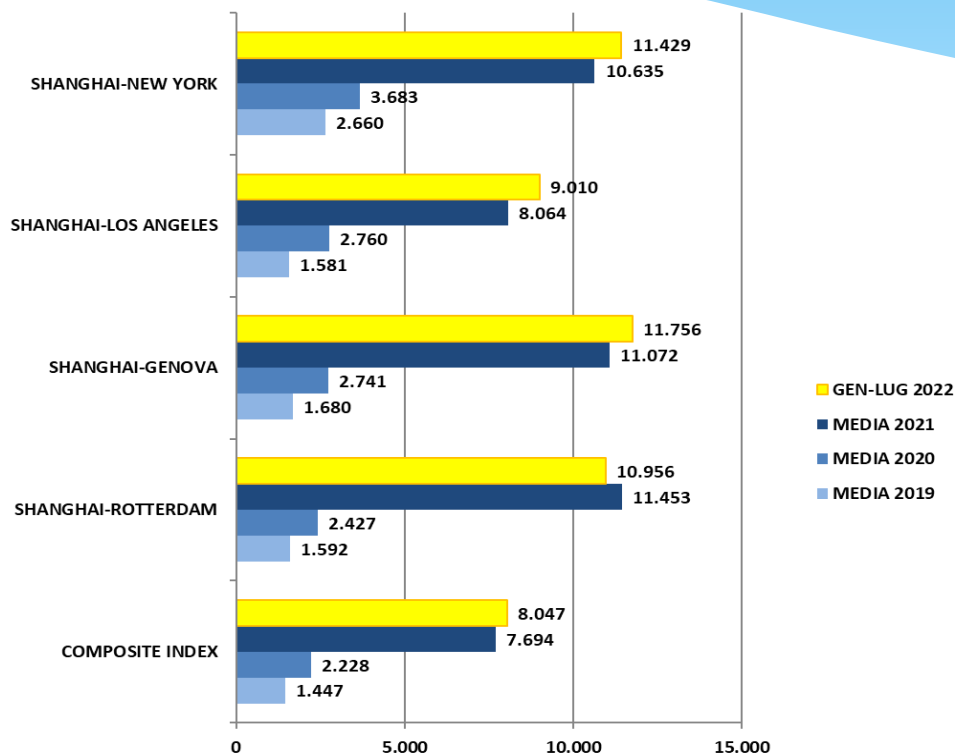
La dinamica dell'andamento mensile tende a un progressivo assestamento, da marzo il Nord Europa è ridiventato competitivo rispetto al Mediterraneo

DREWRY SPOT RATES - LUGLIO 2021 - LUGLIO 2022 - US \$ x 40' BOX



MEDIA ANNUA QUOTAZIONI NOLI IMPORT 2019-2020-2021-2022/gen-lug - US \$ X 40' BOX

ELABORAZIONE SU DATI DREWRY



Le quotazioni medie dei primi sette mesi 2022, in diminuzione solamente sul Nord Europa, rimangono ancora su livelli molto alti rispetto alle medie del 2021 e del periodo ante-pandemia

Nord Europa

2. Il traffico container

Anno	Rotterdam		Hamburg		Antwerpen		Bremen	
	tot	inc.%	tot	inc.%	tot	inc.%	tot	inc.%
2010	11.146.000	14,40%	7.896.000	12,68%	8.468.000	15,85%	4.871.000	6,71%
2011	11.877.000	6,56%	9.014.000	14,16%	8.664.000	2,31%	5.915.000	21,43%
2012	11.862.000	-0,13%	8.864.000	-1,66%	8.629.992	-0,39%	6.115.211	3,38%
2013	11.664.195	-1,67%	9.258.000	4,44%	8.578.269	-0,60%	5.830.711	-4,65%
2014	12.297.570	5,43%	9.730.000	5,10%	8.977.738	4,66%	5.795.624	-0,60%
2015	12.234.535	-0,51%	8.850.000	-9,04%	9.653.511	7,53%	5.546.657	-4,30%
2016	12.385.168	1,23%	8.910.000	0,68%	10.037.000	3,97%	5.488.999	-1,04%
2017	13.735.000	10,90%	8.820.900	-1,00%	10.450.897	4,12%	5.537.000	0,87%
2018	14.512.661	5,66%	8.732.691	-1,00%	11.100.400	6,21%	5.483.222	-0,97%
2019	14.810.800	2,05%	9.274.215	6,20%	11.860.000	6,84%	4.856.873	-11,42%
2020	14.349.400	-3,12%	8.540.000	-7,92%	12.031.469	1,45%	4.771.100	-1,77%
2021	15.296.460	6,60%	8.728.000	2,20%	12.010.000	-0,18%	5.018.900	5,19%
CAGR 2010-2021		2,92%		0,91%		3,23%		0,27%

Anno	Wilhelmshaven		Le Havre		Zeebrugge		TOTALE	
	tot	inc.%	tot	inc.%	tot	inc.%	tot	inc.%
2010	-	-	2.358.000	5,23%	2.500.000	7,38%	37.239.000	12,19%
2011	-	-	2.220.000	-5,85%	2.222.000	-11,12%	39.912.000	7,18%
2012	-	-	2.306.000	3,87%	1.953.000	-12,11%	39.730.203	-0,46%
2013	-	-	2.490.000	7,98%	2.026.270	3,75%	39.847.445	0,30%
2014	-	-	2.551.000	2,45%	2.050.000	1,17%	41.401.932	3,90%
2015	426.751	-	2.560.000	0,35%	1.560.000	-23,90%	40.831.454	-1,38%
2016	481.720	12,88%	2.600.000	1,56%	1.379.945	-11,54%	41.282.832	1,11%
2017	554.449	15,10%	2.870.000	10,38%	1.500.000	8,70%	43.468.246	5,29%
2018	655.790	18,28%	2.884.000	0,49%	1.575.000	5,00%	44.943.764	3,39%
2019	639.000	-2,56%	2.767.000	-4,06%	1.650.600	4,80%	45.858.488	2,04%
2020	423.243	-33,76%	2.349.300	-15,10%	1.804.992	9,35%	44.269.504	-3,46%
2021	713.000	68,46%	3.002.000	27,78%	2.256.240	25,00%	47.024.600	6,22%
CAGR 2010-2021		8,93%		2,22%		-0,93%		2,14%

L'andamento dei volumi nei porti del range del Nord Europa, che nel 2020 aveva segnato un decremento del -3,46%, nel 2021 ha registrato un incremento del +6,22%, recuperando ampiamente il calo determinato dalla pandemia.

Il CAGR del periodo 2010-2021 si attesta sul +2,14%

Mediterraneo Occidentale

2.1 Il traffico container

Anno	Barcelona		Marseille Fos		Savona		Genova		La Spezia	
	tot	%	tot	%	tot	%	tot	%	tot	%
2010	1.948.422	8,4%	953.435	8,7%	196.434	0,1%	1.758.868	14,7%	1.285.155	22,9%
2011	2.033.549	4,4%	944.047	-1,0%	170.427	-13,2%	1.847.102	5,0%	1.320.000	2,7%
2012	1.756.429	-13,6%	1.062.408	12,5%	75.282	-55,8%	2.064.806	11,8%	1.247.218	-5,5%
2013	1.720.383	-2,1%	1.097.740	3,3%	74.080	-1,6%	1.988.013	-3,7%	1.300.432	4,3%
2014	1.893.299	10,1%	1.173.919	6,9%	81.755	10,4%	2.172.944	9,3%	1.303.017	0,2%
2015	1.965.240	3,8%	1.220.000	3,9%	82.667	1,1%	2.242.902	3,2%	1.300.442	-0,2%
2016	2.236.960	13,8%	1.225.000	0,4%	49.149	-40,5%	2.297.917	2,5%	1.272.425	-2,2%
2017	2.968.757	32,7%	1.250.000	2,0%	44.057	-10,4%	2.662.187	15,9%	1.473.571	15,8%
2018	3.472.900	17,0%	1.390.000	11,2%	66.600	51,2%	2.609.138	-2,0%	1.485.623	0,8%
2019	3.324.650	-4,3%	1.454.621	4,6%	65.266	-2,0%	2.615.375	0,2%	1.409.381	-5,1%
2020	2.958.000	-11,0%	1.317.670	-9,4%	146.100	123,9%	2.352.769	-10,0%	1.174.000	-16,7%
2021	3.530.800	19,4%	1.490.000	13,1%	223.265	52,8%	2.557.847	8,7%	1.375.626	17,2%
CAGR 2010-2021		5,6%		4,1%		1,2%		3,5%		0,6%

Il Mediterraneo Occidentale nel 2021 cresce del 14% recuperando ampiamente le perdite del 2020 e nel periodo 2010-2021 segna un trend medio annuo di crescita del +3,5%

Anno	Livorno		Napoli		Salerno		TOTALE		
	tot	%	tot	%	tot	%	tot	%	N.I.
2010	635.270	7,3%	532.432	7,3%	274.940	-2,2%	7.584.956	11,2%	100
2011	637.798	0,4%	526.768	-1,1%	235.209	-14,5%	7.714.900	1,7%	102
2012	549.000	-13,9%	546.818	3,8%	208.591	-11,3%	7.510.552	-2,6%	99
2013	559.180	1,9%	477.020	-12,8%	263.405	26,3%	7.480.253	-0,4%	99
2014	577.471	3,3%	431.682	-9,5%	320.044	21,5%	7.954.131	6,3%	105
2015	780.874	35,2%	438.280	1,5%	359.328	12,3%	8.389.733	5,5%	111
2016	800.475	2,5%	483.481	10,3%	388.572	8,1%	8.753.979	4,3%	115
2017	734.085	-8,3%	509.876	5,5%	454.686	17,0%	10.097.219	15,3%	133
2018	748.033	1,9%	563.133	10,4%	452.095	-0,6%	10.787.522	6,8%	142
2019	789.833	5,6%	681.929	21,1%	413.227	-8,6%	10.754.282	-0,3%	142
2020	716.233	-9,3%	643.540	-5,6%	377.886	-8,6%	9.686.198	-9,9%	128
2021	791.356	10,5%	652.599	1,4%	419.102	10,9%	11.040.595	14,0%	146
CAGR 2010-2021		2,0%		1,9%		3,9%		3,5%	



Anno	Algeciras		Valencia		Cagliari		Gioia Tauro		Malta Free P.		Tanger	
	tot	inc. %	tot	inc. %	tot	inc. %	tot	inc. %	tot	inc. %	tot	inc. %
2010	2.806.684	-7,8%	4.206.937	15,1%	576.092	-23,8%	2.851.261	-0,2%	2.371.000	4,9%	-	
2011	3.602.631	28,4%	4.327.371	2,9%	613.000	6,4%	2.305.000	-19,2%	2.360.000	-0,5%	-	
2012	4.111.640	14,1%	4.469.754	3,3%	621.536	1,4%	2.720.000	18,0%	2.540.000	7,6%	-	
2013	4.337.616	5,5%	4.327.838	-3,2%	656.000	5,5%	3.087.000	13,5%	2.750.000	8,3%	2.500.000	
2014	4.554.901	5,0%	4.441.949	2,6%	717.000	9,3%	2.969.802	-3,8%	2.900.000	5,5%	3.077.800	23,1%
2015	4.511.322	-1,0%	4.615.000	3,9%	747.693	4,3%	2.546.805	-14,2%	3.064.000	5,7%	2.964.300	-3,7%
2016	4.759.555	5,5%	4.722.000	2,3%	723.037	-3,3%	2.797.070	9,8%	3.060.000	-0,1%	2.896.800	-2,3%
2017	4.389.900	-7,8%	4.832.000	2,3%	463.940	-35,8%	2.448.569	-12,5%	3.150.000	2,9%	3.312.400	14,3%
2018	4.772.500	8,7%	5.182.700	7,3%	219.000	-52,8%	2.328.218	-4,9%	3.310.000	5,1%	3.472.500	4,8%
2019	5.119.403	7,3%	5.439.800	5,0%	151.405	-30,9%	2.522.876	8,4%	2.710.000	-18,1%	4.801.700	38,3%
2020	5.110.000	-0,2%	5.370.398	-1,3%	68.406	-54,8%	3.193.364	26,6%	2.440.000	-10,0%	5.771.221	20,2%
2021	4.796.700	-6,1%	5.622.800	4,7%	109.700	60,4%	3.146.533	-1,5%	2.970.000	21,7%	7.173.870	24,3%
CAGR 2010-2021		5,0%		2,7%		-14,0%		0,9%		2,1%		14,1%

Il principali hub di transshipment del Mediterraneo Centrale registrano nel periodo 2010-2021 andamenti alterni con tassi annui medi di crescita che variano dal 2,1% al 5% con le due eccezioni di Cagliari per le note ragioni di progressiva cessazione dell'attività del terminal Contship e di Tangeri, che in questa analisi consideriamo funzionale al mercato mediterraneo, che registra nel periodo 2013-2021 un tasso di crescita annua del 14,1%

Porti nazionali – complessivo

2.3 Il traffico container

ARCHI	PORTI	MOVIMENTO CONTENITORI NEI PRINCIPALI PORTI ITALIANI												CAGR 2010-2021
		Sbarchi + imbarchi + trasbordi - dati in TEU												
		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
LIGURE - ALTO TIRRENO	Savona-Vado	196.434	170.427	75.282	77.859	85.311	98.033	54.954	44.057	66.600	54.542	146.081	223.265	1,17%
	Genova	1.758.858	1.847.102	2.064.806	1.988.013	2.172.944	2.242.902	2.297.917	2.622.187	2.609.138	2.615.375	2.352.769	2.557.847	3,46%
	La Spezia	1.285.155	1.307.274	1.247.218	1.300.432	1.303.017	1.300.442	1.272.425	1.473.571	1.485.623	1.409.381	1.173.660	1.375.626	0,62%
	Marina di Carrara	7.793	5.455	99	356	384	68	32.780	52.452	57.999	81.156	86.332	101.288	26,26%
	Livorno	628.489	637.798	549.047	559.180	577.470	780.874	800.475	734.085	748.024	789.833	716.233	791.356	2,12%
	Piombino	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Civitavecchia	41.536	38.165	50.965	54.019	64.387	66.731	74.208	94.401	108.402	112.249	106.695	100.248	8,34%
BASSO TIRRENO	Napoli	534.694	526.768	546.818	477.020	431.682	438.280	483.481	509.876	583.361	681.929	643.540	652.599	1,83%
	Salerno	234.809	235.209	208.591	263.405	320.044	359.328	388.572	454.686	453.187	413.227	377.886	419.102	5,41%
	Gioia Tauro	2.852.264	2.304.987	2.721.104	3.094.254	2.969.802	2.546.805	2.762.000	2.448.570	2.328.218	2.522.876	3.193.364	3.146.533	0,90%
BASSO AD- IONIO	Taranto	581.936	604.404	263.461	197.317	148.519	-	375	-	-	-	5.512	11.841	-
	Brindisi	1.107	485	97	566	407	329	1.857	1.106	12	105	-	-	-100,00%
	Bari	680	11.121	29.398	31.436	35.932	60.063	71.593	68.695	68.262	82.627	71.233	70.254	52,44%
	Manfredonia	-	-	-	-	-	-	-	-	13	10	15	2	-
CENTRO-NORD ADRIATICO	Ancona	110.395	120.674	142.213	152.394	164.882	178.476	185.846	168.578	159.061	176.193	158.677	167.338	3,85%
	Ravenna	183.577	215.336	208.152	226.879	222.735	244.813	234.511	223.369	216.320	218.138	194.868	212.926	1,36%
	Chioggia	-	-	-	-	-	-	-	-	69	56	46	37	-
	Venezia	393.913	458.363	429.893	446.591	456.068	560.301	605.875	611.383	632.250	593.070	529.064	513.814	2,45%
	Portonogaro	40	-	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-100,00%
	Monfalcone	1.166	591	812	814	753	714	980	866	1.088	902	694	1.493	2,27%
	Trieste	281.643	393.186	408.023	458.497	476.507	501.268	486.499	616.156	725.426	789.640	776.022	757.243	9,41%
ISOLE	Catania	20.560	17.659	22.087	30.255	33.162	49.595	49.198	50.111	59.764	63.179	62.177	58.471	9,97%
	Augusta	78	-	200	203	-	-	-	-	-	-	-	-	-100,00%
	Palermo	33.495	28.568	22.784	20.647	14.344	12.896	12.160	13.310	15.962	14.124	13.294	14.107	-7,56%
	Trapani	7.088	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.580	11.664	4,63%
	Cagliari-Sarroch	629.340	603.236	621.536	702.143	717.000	747.693	723.037	463.940	288.794	151.405	68.406	109.653	-14,69%
TOTALE		9.785.050	9.526.808	9.612.626	10.082.280	10.195.350	10.189.611	10.538.743	10.651.399	10.607.573	10.770.017	10.687.148	11.296.707	1,31%
diff. %		2,8%	-2,6%	0,9%	4,9%	1,1%	-0,1%	3,4%	1,1%	-0,4%	1,5%	-0,77%	5,70%	

Porti nazionali – classifica

2.3.1 Il traffico container

ARCHI PORTUALI - TEU			diff. %	CAGR 2010-2021
CLASSIFICA	2020	2021		
1 LIGURE-NORD TIRRENO	4.581.770	5.149.630	12,39%	2,52%
2 BASSO TIRRENO	4.214.790	4.218.234	0,08%	1,40%
3 CENTRO-NORD ADRIATICO	1.659.371	1.652.851	-0,39%	4,96%
4 ISOLE	154.457	193.895	25,53%	-10,91%
5 BASSO ADRIATICO-IONIO	76.760	82.097	6,95%	-16,33%
TOTALE	10.687.148	11.296.707	5,70%	1,31%

L'andamento generale del traffico container nei principali porti italiani nel 2021 segna una crescita del 5,7%, dopo la crisi provocata nel 2020 dalla pandemia con cali più accentuati nei versanti ligure e tirrenico, meno in quello Nord Adriatico e il balzo del porto di Gioia Tauro che aveva registrato un incremento del 26,6%, grazie proprio agli effetti della crisi pandemica che aveva indotto le principali linee a tagliare alternativamente alcuni «loop» dei servizi diretti, pratica comunemente definita con il termine di «blank sailing», riversando quindi più carico sui porti di transhipment Centro-Mediterranei.



PORTI NAZIONALI - TEU		
CLASSIFICA		2021
1	Gioia Tauro	3.146.533
2	Genova	2.557.847
3	La Spezia	1.375.626
4	Livorno	791.356
5	Trieste	757.243
6	Napoli	652.599
7	Venezia	513.814
8	Salerno	419.102
9	Savona-Vado	223.265
10	Ravenna	212.926
11	Ancona	167.338
12	Cagliari-Sarroch	109.653
13	Civitavecchia	100.248
14	Marina di Carrara	101.288
15	Bari	70.254
16	Catania	58.471
17	Palermo	14.107
18	Taranto	11.841
19	Trapani	11.664
20	Monfalcone	1.493
21	Chioggia	37
22	Manfredonia	2
TOTALE		11.296.707

Centro-Nord Adriatico

2.4 Il traffico container

Ancora positivo il trend del Centro-Nord Adriatico che segna un +6% nel periodo 2010-2021. Rilevante il diverso andamento dei due versanti: + 8,11% il corner East + 2,42% il corner West

NORD ADRIATICO - EAST CORNER - PERIODO 2010-2021 - DATI IN TEU

Anno	Trieste	incr.%	Koper	incr.%	Rijeka	incr.%	East-A	N.I.	incr.%
2010	281.643	-	476.731	-	137.048	-	895.422	100	-
2011	393.195	39,6%	589.314	23,6%	150.677	9,9%	1.133.186	127	26,6%
2012	411.247	4,6%	570.744	-3,2%	171.945	14,1%	1.153.936	129	1,8%
2013	458.597	11,5%	600.441	5,2%	169.943	-1,2%	1.228.981	137	6,5%
2014	506.019	10,3%	674.033	12,3%	192.004	13,0%	1.372.056	153	11,6%
2015	501.222	-0,9%	790.736	17,3%	200.102	4,2%	1.492.060	167	8,7%
2016	486.499	-2,9%	844.758	6,8%	214.348	7,1%	1.545.605	173	3,6%
2017	616.153	26,7%	911.528	7,9%	249.975	16,6%	1.777.656	199	15,0%
2018	725.426	17,7%	988.499	8,4%	260.375	4,2%	1.974.300	220	11,1%
2019	789.640	8,9%	959.356	-2,9%	305.059	17,2%	2.054.055	229	4,0%
2020	776.022	-1,7%	945.009	-1,5%	344.091	12,8%	2.065.122	231	0,5%
2021	757.243	-2,4%	997.574	5,6%	356.068	3,5%	2.110.885	236	2,2%
incr.% medio annuo		9,41%		6,94%		9,07%	incr.% medio annuo	8,11%	

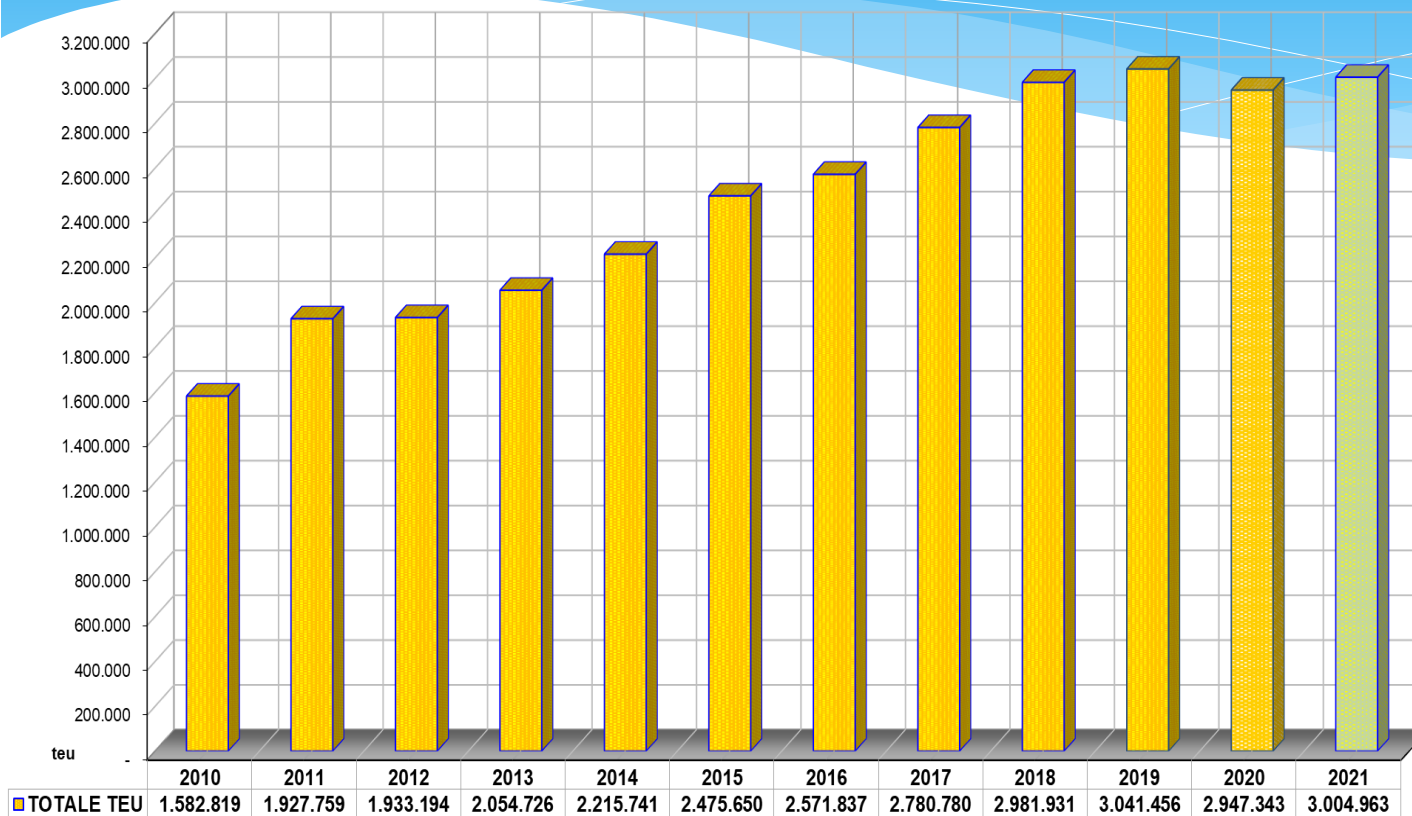
NORD ADRIATICO - WEST CORNER - PERIODO 2010-2021 - DATI IN TEU

Anno	Venezia	incr.%	Ravenna	incr.%	Ancona	incr.%	West-A	N.I.	incr.%
2010	393.425	-	183.577	-	110.395	-	687.397	100	-
2011	458.363	16,5%	215.536	17,4%	120.674	9,3%	794.573	116	15,6%
2012	428.893	-6,4%	208.152	-3,4%	142.213	17,8%	779.258	113	-1,9%
2013	446.591	4,1%	226.760	8,9%	152.394	7,2%	825.745	120	6,0%
2014	456.068	2,1%	222.735	-1,8%	164.882	8,2%	843.685	123	2,2%
2015	560.301	22,9%	244.813	9,9%	178.476	8,2%	983.590	143	16,6%
2016	605.875	8,1%	234.511	-4,2%	185.846	4,1%	1.026.232	149	4,3%
2017	611.383	0,9%	223.369	-4,8%	168.372	-9,4%	1.003.124	146	-2,3%
2018	632.250	3,4%	216.320	-3,2%	159.061	-5,5%	1.007.631	147	0,4%
2019	593.070	-6,2%	218.138	0,8%	176.193	10,8%	987.401	144	-2,0%
2020	528.676	-10,9%	194.868	-10,7%	158.677	-9,9%	882.221	128	-10,7%
2021	513.814	-2,8%	212.926	9,3%	167.338	5,5%	894.078	130	1,3%
incr.% medio annuo		2,46%		1,36%		3,85%	incr.% medio annuo	2,42%	

CENTRO-NORD ADRIATICO-2010-2021 TEU

Anno	Totale	N.I.	incr.%
2010	1.582.819	100	-
2011	1.927.759	122	21,8%
2012	1.933.194	122	0,3%
2013	2.054.726	130	6,3%
2014	2.215.741	140	7,8%
2015	2.475.650	156	11,7%
2016	2.571.837	162	3,9%
2017	2.780.780	176	8,12%
2018	2.981.931	188	7,23%
2019	3.041.456	192	2,00%
2020	2.947.343	186	-3,09%
2021	3.004.963	190	1,95%
incr.% medio a. 2010-2021			6,00%

PORTI DEL CENTRO-NORD ADRIATICO - ANCONA-RAVENNA-VENEZIA-TRIESTE-KOPER-RIJEKA - TRAFFICO CONTENITORI - TOTALE IN TEU 2010-2021



Crescita globale dell' arco Centro Nord Adriatico nel periodo 2010 – 2021, nel 2020 contrazione del -3,09%, nel 2021 ripresa del +1,95%

Dinamica tendenziale comparti

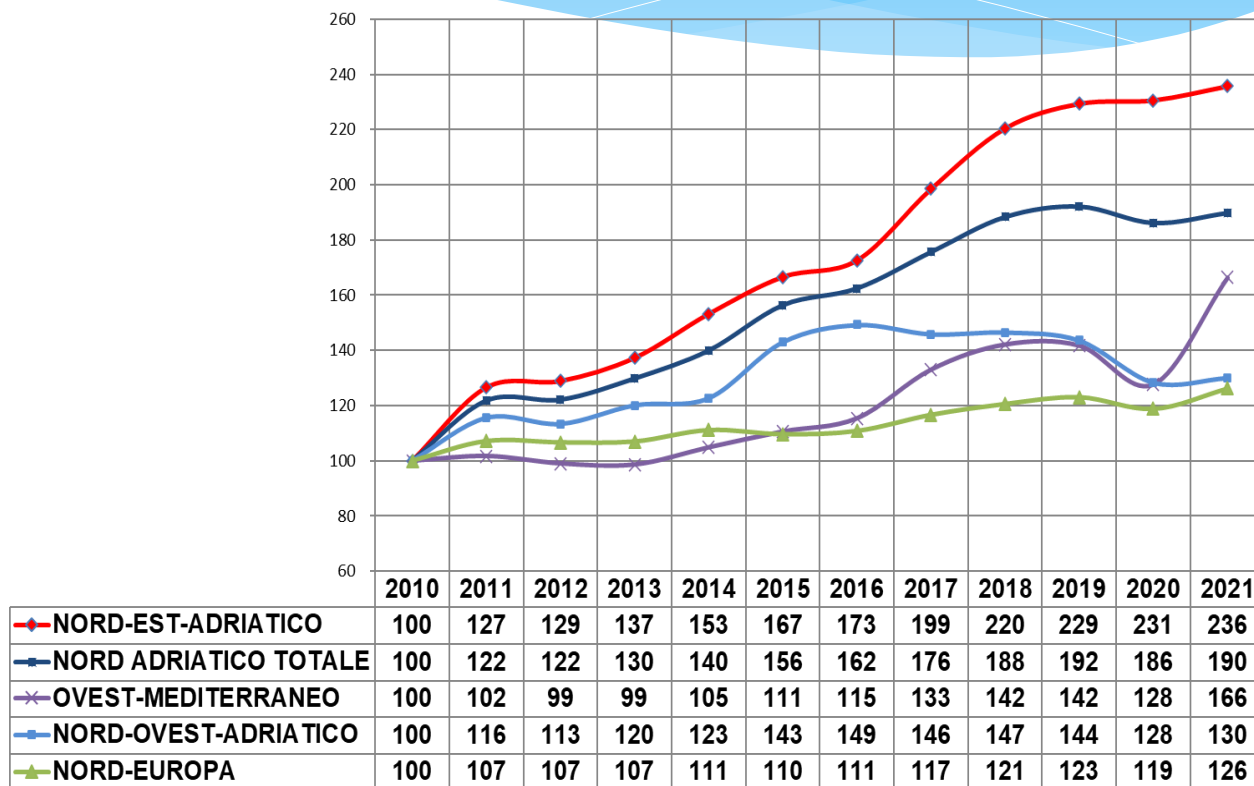
2.5.1 Il traffico container

Nonostante gli effetti Covid del 2020 la dinamica del Nord Adriatico mantiene la tendenza consolidata, rilevabile dal grafico dell'indice di crescita al 2021 (2010=100) raffrontato con quello degli altri comparti considerati

- Nord-Est Ad. 236
- Nord Adriatico 190
- Ovest Medit. 166
- Nord-Ovest Ad. 130
- Nord Europa 126

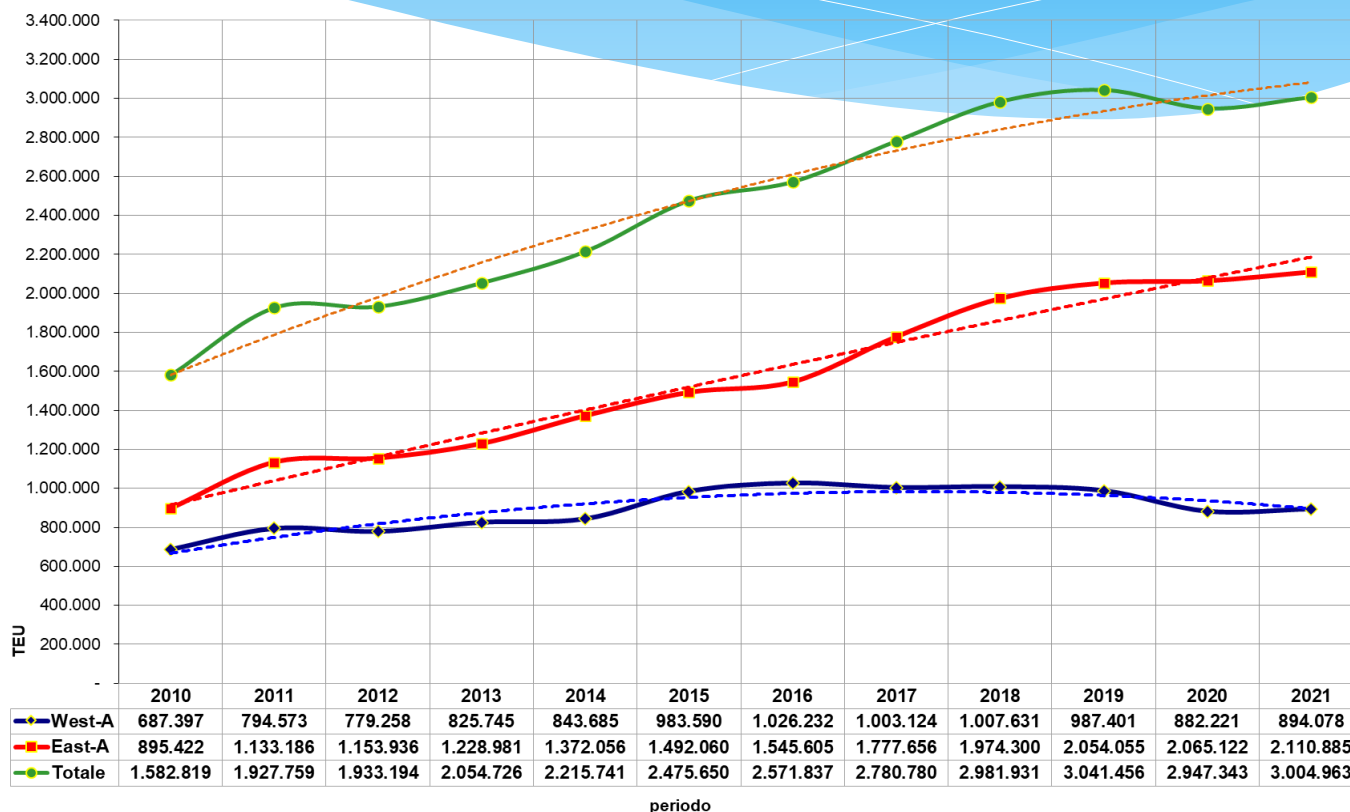
Rilevante la ripresa dell'Ovest Mediterraneo

ANDAMENTO INDICI CRESCITA SETTORI PORTUALI EUROPA
TRAFFICO CONTENITORI ANNO 2010 = 100



TRAFFICO CONTENITORI-CLUSTER WEST & EAST ADRIATICO VOLUMI 2010-2021 prev.
(ANCONA, RAVENNA, VENEZIA - TRIESTE, KOPER, RIJEKA)

L'andamento dei volumi teu del Nord Adriatico, complessivo e dei due versanti Est ed Ovest raffrontati, conferma la funzione trainante dei tre scali orientali

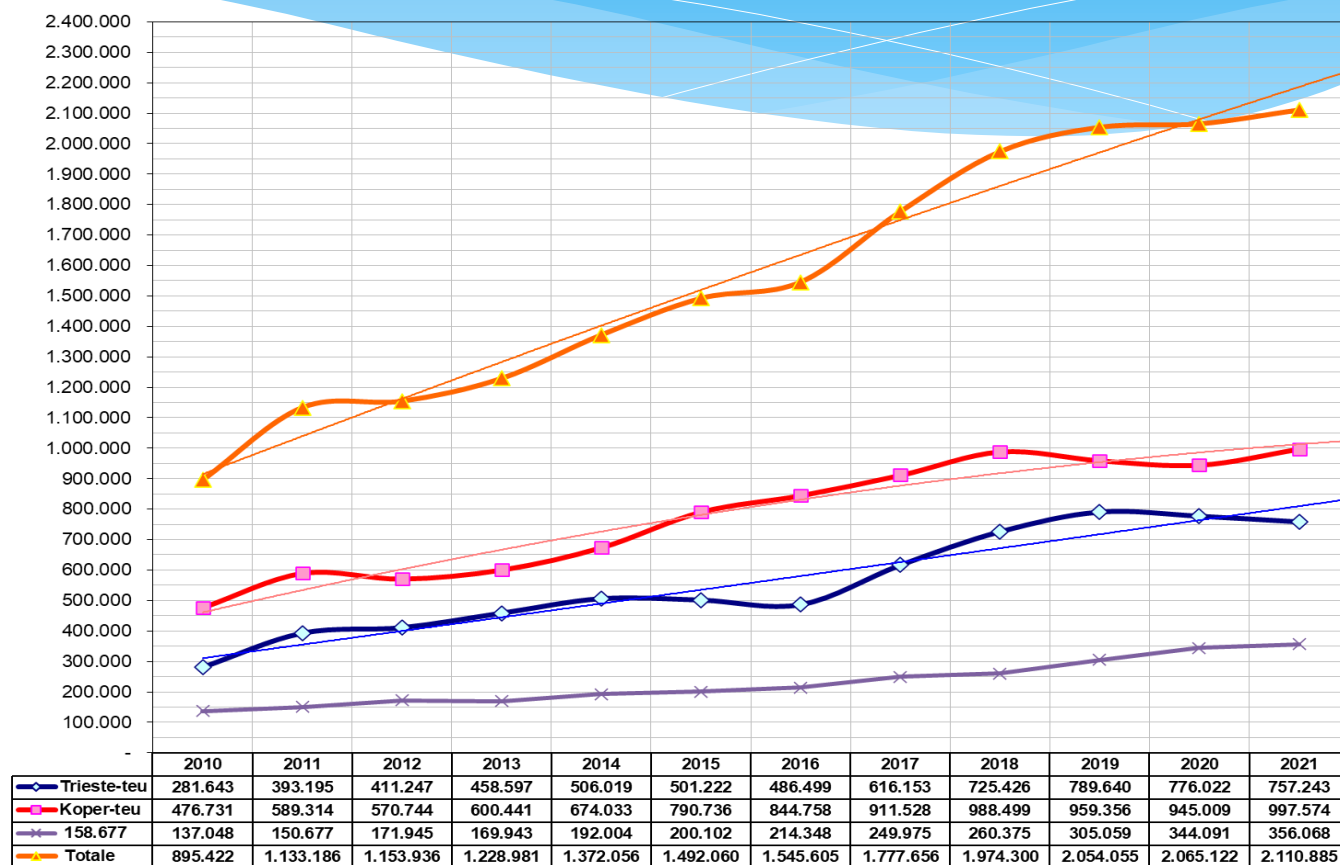


Dinamica volumi Trieste - Koper - Rijeka

2.5.3 Il traffico container

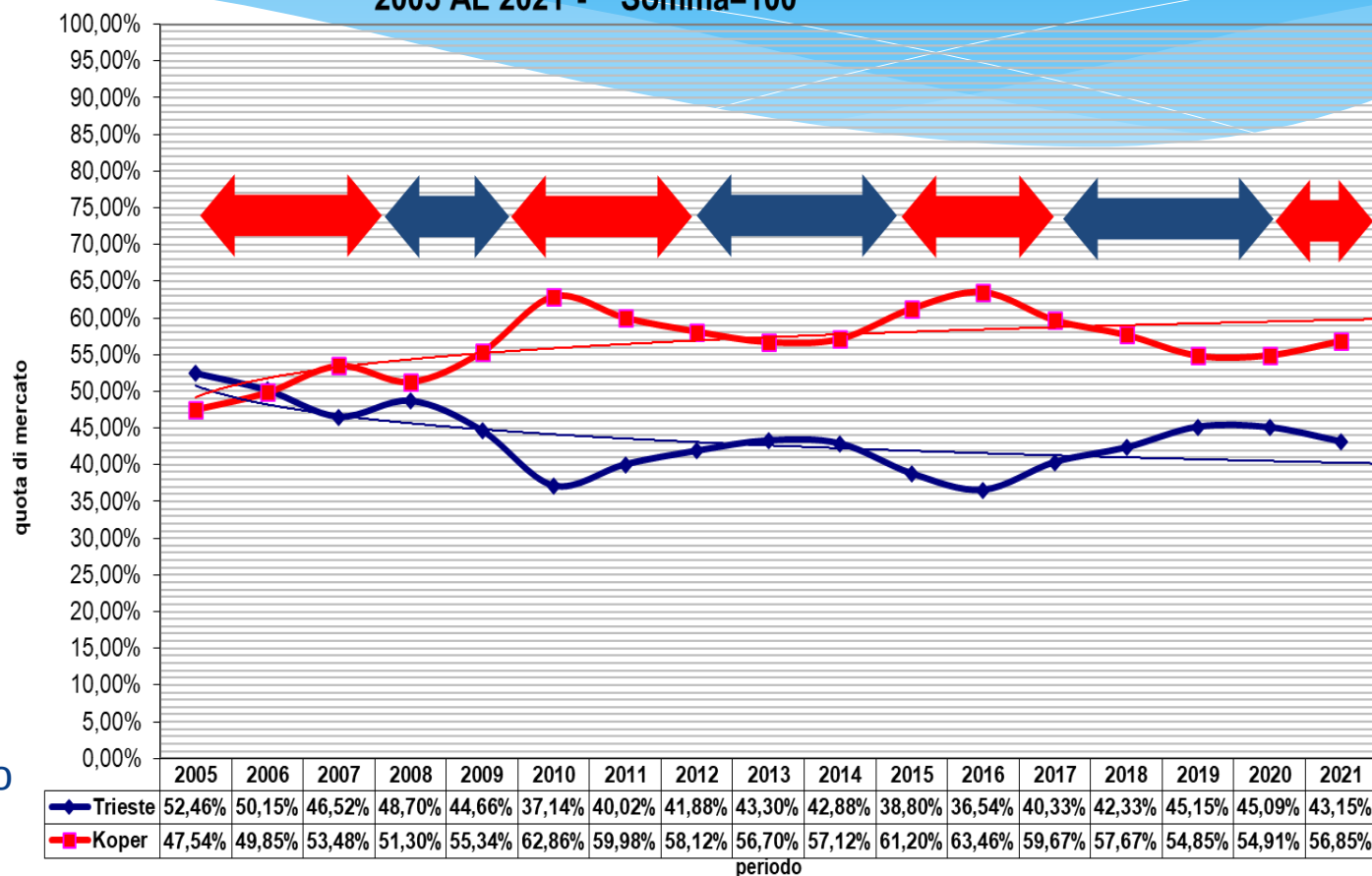
A lato la dinamica evolutiva dei tre porti di Trieste, Koper e Rijeka, che rappresentano il cluster portante del range Nord Adriatico; rilevante la crescita di Rijeka, Koper nel 2021 recupera più di Trieste

**TRAFFICO CONTENITORI TRIESTE-KOPER-RIJEKA
PERIODO 2010-2021**



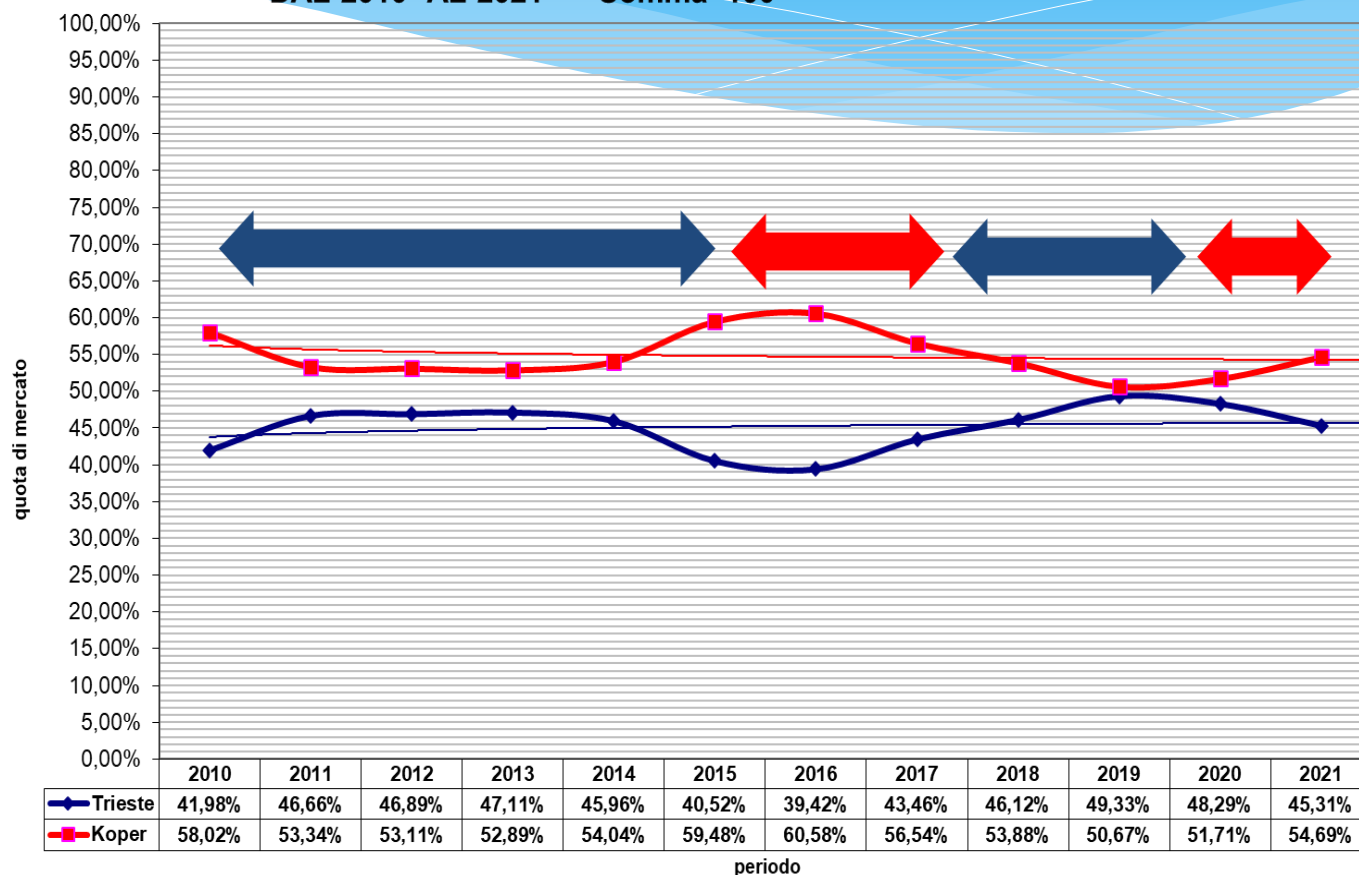
RIPARTIZIONE TEU TRIESTE-KOPER DALL'ANNO DEL SORPASSO 2005 AL 2021 - Somma=100

Particolarmente significativo l'andamento dello share % di ripartizione del traffico tra i due porti nel periodo 2005-2021, aspetto che consente di rilevare la rispettiva competitività in ragione della tendenza complessiva di crescita del comparto



Leggermente diverso l'andamento dello share % di ripartizione del traffico tra i due porti se si considera il carico trasportato in container, causa l'alta incidenza dei vuoti che nel 2020-2021 si è accentuata, a Trieste è passata dal 11% al 22,54% nel 2020 e al 20,64% nel 2021, a Koper ruota tra il 26% e il 23%

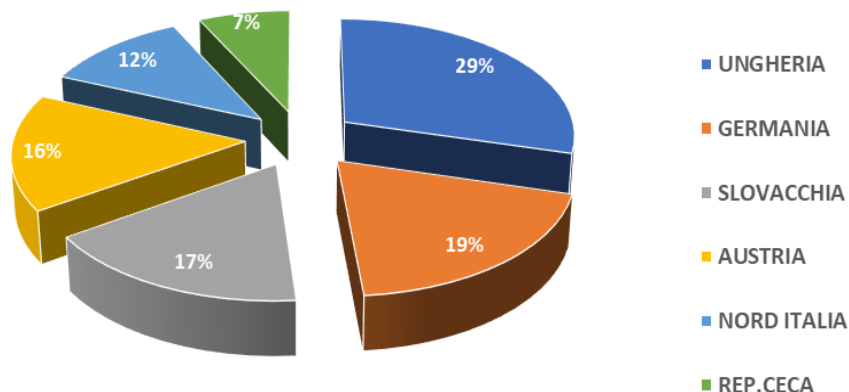
RIPARTIZIONE CARICO IN CONTAINER TRIESTE-KOPER
DAL 2010- AL 2021 - Somma=100



Trieste - Traffico container ripartizione modale e quote di mercato

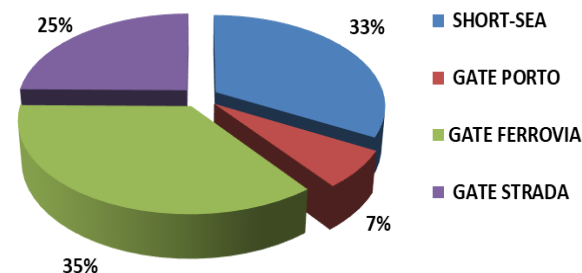
2.5.6 Il traffico container

PORTO DI TRIESTE-TRAFFICO FERROVIARIO CONTAINER 2021
RIPARTIZIONE % TEU PER PAESE O/D

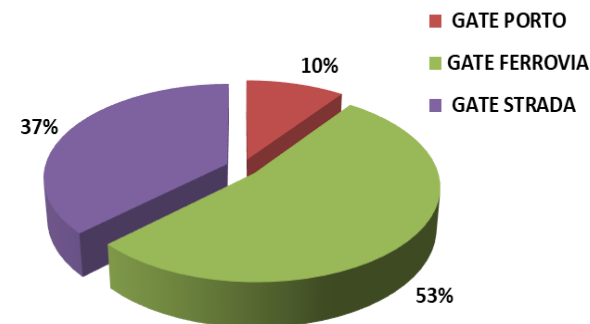


Rilevante la quota di traffico container del porto di Trieste trasbordata verso altri porti del bacino Adriatico via feeder grazie alla funzione di hub per i servizi diretti con il Far East con navi di grande capacità. Nel traffico ferroviario l'Ungheria occupa la prima posizione, seguita da Germania, Slovacchia, Austria, Nord Italia e Rep.Ceca. Al netto del traffico in transhipment, il traffico ferroviario al gate terrestre rappresenta il 53% del totale

TRIESTE-TRAFFICO CONTAINER
COMPLESSIVO 2021 RIPARTIZIONE MODALE



TRIESTE-TRAFFICO CONTAINER
GATEWAY 2021 RIPARTIZIONE MODALE

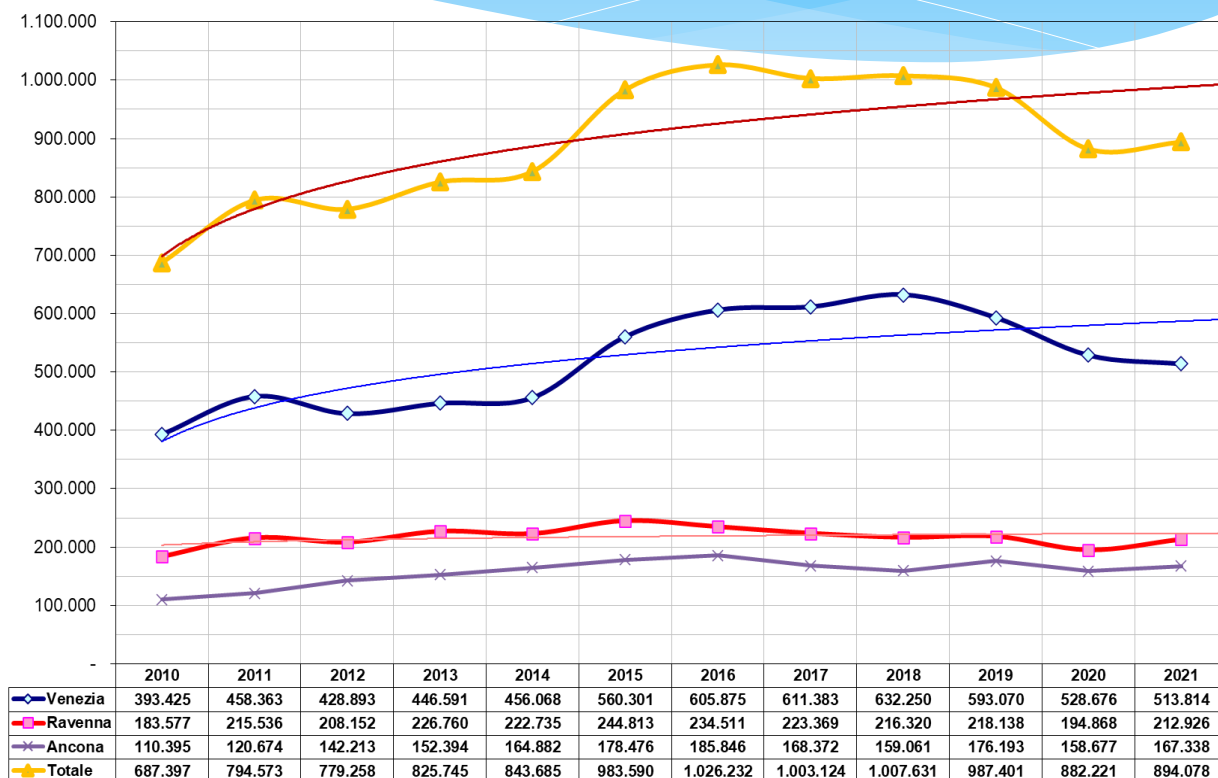


Dinamica volumi Venezia-Ravenna-Ancona

2.5.7 Il traffico container

TRAFFICO CONTENITORI VENEZIA-RAVENNA-ANCONA
PERIODO 2010 - 2021

A lato la dinamica dei tre porti di Venezia, Ravenna e Ancona, che costituiscono il cluster dedicato al mercato nazionale nell'ambito del range Centro-Nord Adriatico, in fase di contrazione nell'ultimo triennio, nel 2020 causa l'effetto pandemico e in generale per effetto dei limiti strutturali rispetto alla progressiva crescita nelle dimensioni delle navi full-container



Nord Adriatico – primo trimestre 2022

2.5.8 Il traffico container

NORTHERN ADRIATIC PORTS - TEU						
Anno	Trieste	Koper	Rijeka	Venezia	Ravenna	Totale
2010	281.643	476.731	137.048	393.425	183.577	1.472.424
2011	393.195	589.314	150.677	458.363	215.536	1.807.085
2012	411.247	570.744	171.945	428.893	208.152	1.790.981
2013	458.597	600.441	169.943	446.591	226.760	1.902.332
2014	506.019	674.033	192.004	456.068	222.735	2.050.859
2015	501.222	790.736	200.102	560.301	244.813	2.297.174
2016	486.499	844.758	214.348	605.875	234.511	2.385.991
2017	616.153	911.528	249.975	611.383	223.369	2.612.408
2018	725.426	988.499	260.375	632.250	216.320	2.822.870
2019	789.640	959.356	305.059	593.070	218.138	2.865.263
2020	776.022	945.007	344.091	528.676	194.868	2.788.664
2021	757.243	997.574	356.068	513.814	212.926	2.837.625
2022/I°TRIM	201.134	268.152	ND	143.646	56.131	
incr/decr.%	2,89%	4,07%		15,98%	5,20%	

PIENI/VUOTI PORTI	2021			
	2021	pieni	vuoti	% vuoti
TRIESTE	757.243	600.911	156.332	20,64%
KOPER	997.574	772.721	224.853	22,54%
RIJEKA	356.068	279.184	76.884	21,59%
TOT.EAST A	2.110.885	1.652.816	458.069	21,70%
VENEZIA	513.814	365.331	148.483	28,90%
RAVENNA	212.926	162.552	50.374	23,66%
ANCONA	167.338	131.042	36.296	21,69%
TOT.WEST A	894.078	658.925	235.153	26,30%
TOTALE GEN	3.004.963	2.311.741	693.222	23,07%
DATI STIMATI				

I dati del primo trimestre 2022, ancora parziali, confermano la ripresa del traffico container in tutti i porti del Nord Adriatico, in particolare a Venezia e Ravenna, Koper prosegue il trend di crescita consolidato seguita da Trieste, Rijeka non ha ancora diramato i dati, ma tende progressivamente a ridurre il divario con Koper grazie alla riacquisizione di volumi di carico sul mercato dell'Est Europa – a lato la ripartizione contenitori vuoti/pieni per singolo porto a dati 2021.



L'arco Centro-Nord Adriatico

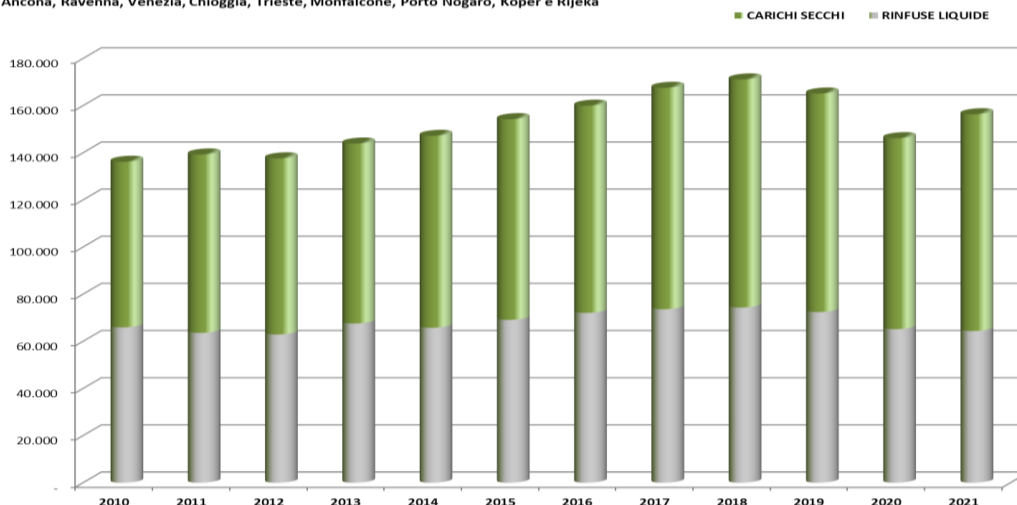
3. Il traffico portuale complessivo

Arco C.N.Adriatico		traffico per grandi settori - tonn.x 000				contenitori	passaggeri
anno	complessivo	rinf.liquide	carichi secchi			TEU	nr.
			totale	rinf.solide	gen. cargo		
2010	136.148	65.892	70.255	29.337	40.918	1.584.473	4.021.180
2011	139.233	63.578	75.654	29.972	45.679	1.928.141	4.294.678
2012	137.592	62.870	74.722	30.679	44.042	1.931.825	3.578.667
2013	143.866	67.549	76.318	28.573	47.745	2.055.564	3.734.425
2014	147.138	65.737	81.402	29.494	51.908	2.216.494	3.435.734
2015	154.219	69.085	85.134	30.529	54.605	2.476.410	3.191.884
2016	159.949	72.047	87.902	31.898	56.004	2.572.817	3.260.807
2017	167.517	73.603	93.913	31.719	61.827	2.781.855	3.146.647
2018	171.073	74.313	96.760	32.284	63.775	2.983.090	3.256.488
2019	165.088	72.390	92.696	29.005	63.691	3.042.412	3.491.295
2020	146.140	65.151	80.989	23.052	57.937	2.948.469	528.846
2021	156.312	64.356	91.950	26.797	65.153	3.006.493	1.182.250
diff.%	6,96%	-1,22%	13,53%	16,24%	12,46%	1,97%	123,55%
CAGR	1,26%	-0,21%	2,48%	-0,82%	4,32%	6,00%	-10,53%
Porti:		Ancona, Ravenna, Venezia, Chioggia, Trieste, Monfalcone, Porto Nogaro, Koper e Rijeka					

I dati aggregati per macro-categorie dei porti dell'intero Arco Centro-Nord Adriatico periodo 2010-2021

Nei dati generali aggregati dopo la crisi del 2020 che aveva prodotto un calo del -11,5%, nel 2021 i porti nazionali del Centro-Nord Adriatico segnano un incremento generale del +6,96%, buoni i risultati nel carico generale e rifuse solide, ancora in sofferenza le rifuse liquide, in recupero il traffico passeggeri.

ARCO CENTRO-NORD ADRIATICOTRAFFICO PERIODO 2010-2021
Ancona, Ravenna, Venezia, Chioggia, Trieste, Monfalcone, Porto Nogaro, Koper e Rijeka



L'arco Centro-Nord Adriatico

3.1 Il traffico dei due versanti

Nord-Est Adriatico		traffico per grandi settori - tonn.x 000				contenitori	passeggeri
anno	complessivo	rinf. liquide	carichi secchi				
			totale	rinf. solide	gen.cargo	TEU	nr.
2010	77.482	44.559	32.923	11.068	21.855	896.588	290.861
2011	79.358	43.045	36.313	11.560	24.749	1.133.768	337.311
2012	80.902	43.205	37.697	12.300	25.397	1.151.567	300.720
2013	88.186	49.918	38.268	10.158	28.110	1.229.819	385.910
2014	90.404	49.642	40.763	10.175	30.588	1.372.809	348.268
2015	94.253	51.180	43.073	11.971	31.103	1.492.820	383.233
2016	98.062	53.674	44.388	11.844	32.544	1.546.585	430.614
2017	103.677	55.625	48.052	12.339	35.351	1.778.525	358.465
2018	106.047	55.719	50.329	12.629	36.999	1.975.390	365.085
2019	101.758	54.295	47.464	10.434	37.030	2.054.955	508.008
2020	91.559	48.994	42.565	7.708	34.858	2.065.814	96.399
2021	93.143	47.591	45.550	8.011	37.540	2.112.378	351.403
diff.%	1,73%	-2,86%	7,01%	3,93%	7,69%	2,25%	264,53%
CAGR	1,69%	0,60%	3,00%	-2,90%	5,04%	8,10%	1,73%
Porti:		Trieste, Monfalcone, Porto Nogaro, Koper e Rijeka					

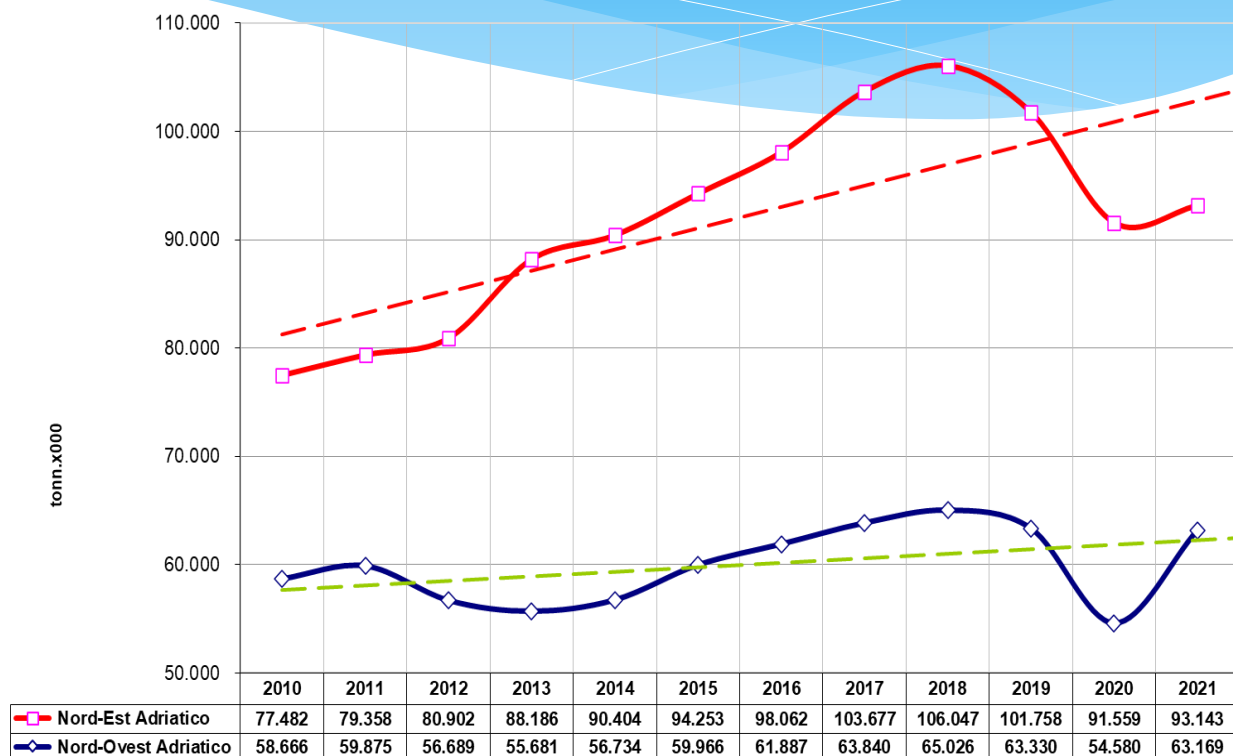
Nord-Ovest Adriatico		traffico per grandi settori - tonn.x 000				contenitori	passeggeri
anno	complessivo	rinf. liquide	carichi secchi				
			totale	rinf. solide	gen. cargo	TEU	nr.
2010	58.666	21.333	37.332	18.269	19.063	687.885	3.730.319
2011	59.875	20.532	39.342	18.412	20.930	794.373	3.957.367
2012	56.689	19.665	37.025	18.379	18.644	780.258	3.277.947
2013	55.681	17.631	38.050	18.415	19.636	825.745	3.348.515
2014	56.734	16.095	40.639	19.320	21.320	843.685	3.087.466
2015	59.966	17.906	42.060	18.558	23.502	983.590	2.808.651
2016	61.887	18.373	43.515	20.054	23.460	1.026.232	2.830.193
2017	63.840	17.979	45.861	19.381	26.475	1.003.330	2.788.182
2018	65.026	18.594	46.431	19.655	26.776	1.007.700	2.891.403
2019	63.330	18.096	45.232	18.571	26.661	987.457	2.983.287
2020	54.580	16.157	38.424	15.345	23.079	882.655	432.447
2021	63.169	16.764	46.400	18.786	27.614	894.115	830.847
diff. %	15,74%	3,76%	20,76%	22,43%	19,65%	1,30%	92,13%
CAGR	0,67%	-2,17%	2,00%	0,25%	3,43%	2,41%	-12,76%
Porti:		Ancona, Ravenna, Chioggia, Venezia					

I dati aggregati per macro-categorie dei due versanti dei porti dell'intero Arco Centro-Nord Adriatico, nel periodo 2010-2021.

Più accentuati i recuperi nel settore N.Ovest, mentre il settore N.Est consolida il dato positivo nel comparto contenitori.

Il grafico a lato evidenzia la rispettiva dinamica dei volumi complessivi di traffico dei due versanti del Centro Nord Adriatico, quello occidentale rappresentato da Ancona, Ravenna, Venezia e Chioggia e quello orientale con Trieste, Monfalcone, Porto Nogaro, Koper e Rijeka, nel periodo 2010-2021

**Arco Centro-Nord Adriatico - andamento versanti portuali N.Est e N.Ovest
traffico complessivo 2010-2021 - dati in tonx1000**



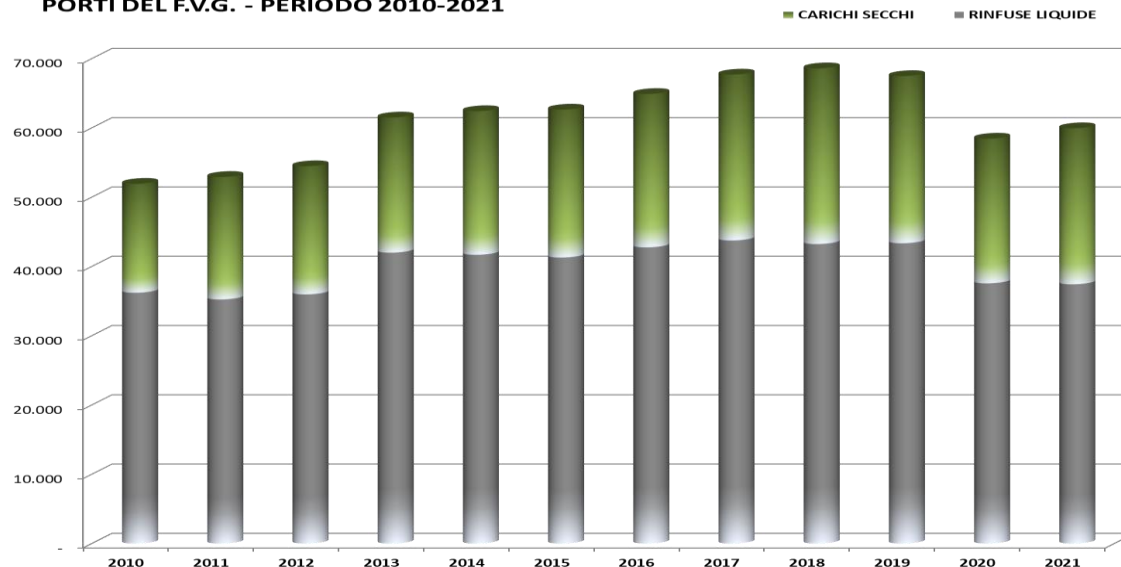
Nord Adriatico

4.0 I porti del Friuli Venezia Giulia

Porti F.V.G.		traffico per grandi settori - tonn.x 000				contenitori	passengeri
anno	complessivo	rinf.liquide	carichi secchi			TEU	nr.
			totale	rinf.solide	gen. cargo		
2010	51.926	36.208	15.718	2.704	13.014	282.809	67.221
2011	52.916	35.235	17.682	2.766	14.912	393.777	57.186
2012	54.468	35.968	18.500	3.117	15.383	408.875	67.075
2013	61.498	41.992	19.506	2.222	17.284	459.435	147.414
2014	62.416	41.685	20.731	1.840	18.891	506.772	129.691
2015	62.640	41.287	21.354	2.903	18.451	501.982	171.946
2016	64.892	42.756	22.136	3.226	18.910	487.479	199.594
2017	67.695	43.751	23.944	2.873	21.071	617.022	134.193
2018	68.594	43.235	25.359	2.983	22.027	726.514	111.687
2019	67.477	43.349	24.128	2.574	21.554	790.542	204.860
2020	58.447	37.565	20.883	955	19.928	776.716	10.516
2021	59.948	37.426	22.521	939	21.583	758.736	238.980
diff.%	2,57%	-0,37%	7,85%	-1,68%	8,30%	-2,31%	2172,54%
CAGR	1,31%	0,30%	3,32%	-9,17%	4,71%	9,39%	12,22%
Porti:	Trieste, Monfalcone, Porto Nogaro						

I dati aggregati per macro-categorie dei tre porti della Regione Friuli Venezia Giulia

PORTI DEL F.V.G. - PERIODO 2010-2021

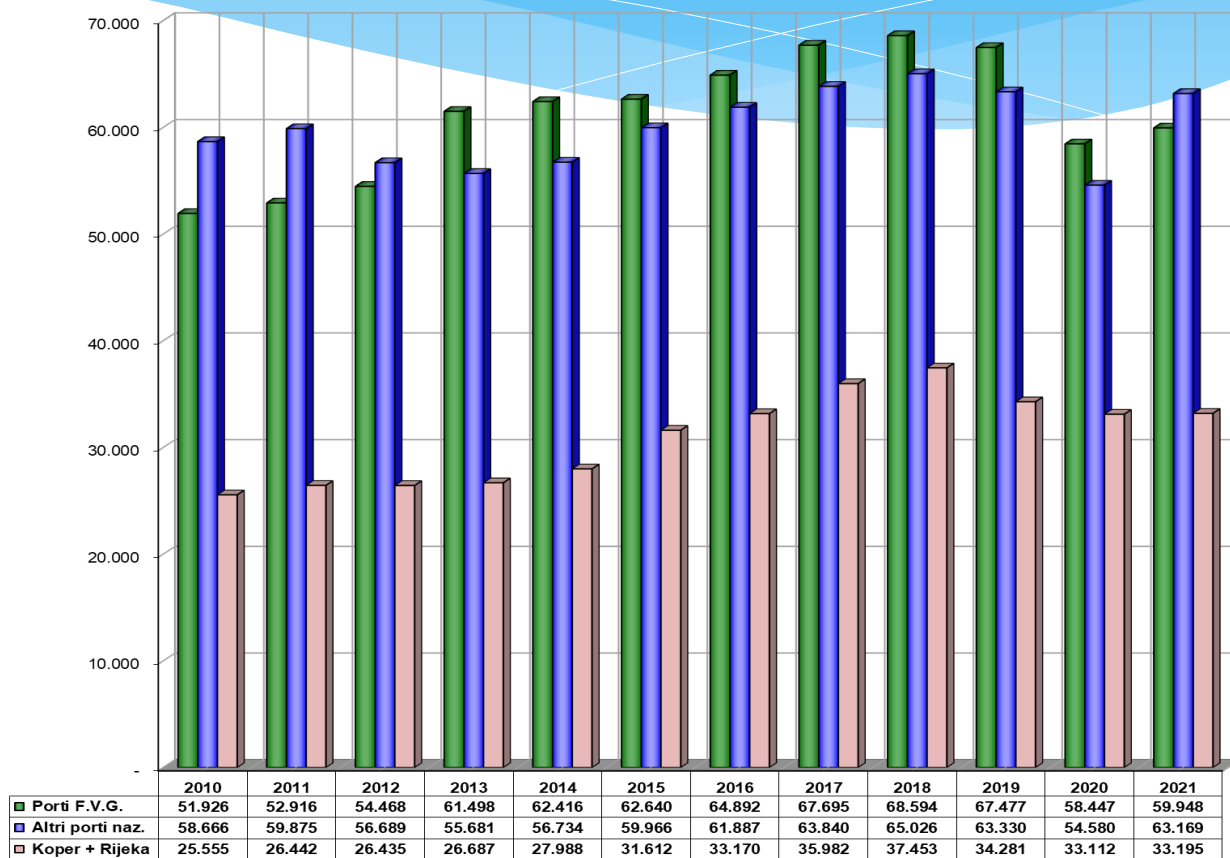


Ancora rilevante il calo nei settori delle rinfuse liquide, in particolare il petrolio, il comparto contenitori segna pure una lieve flessione congiunturale, in netta ripresa il settore Ro-Ro a Trieste



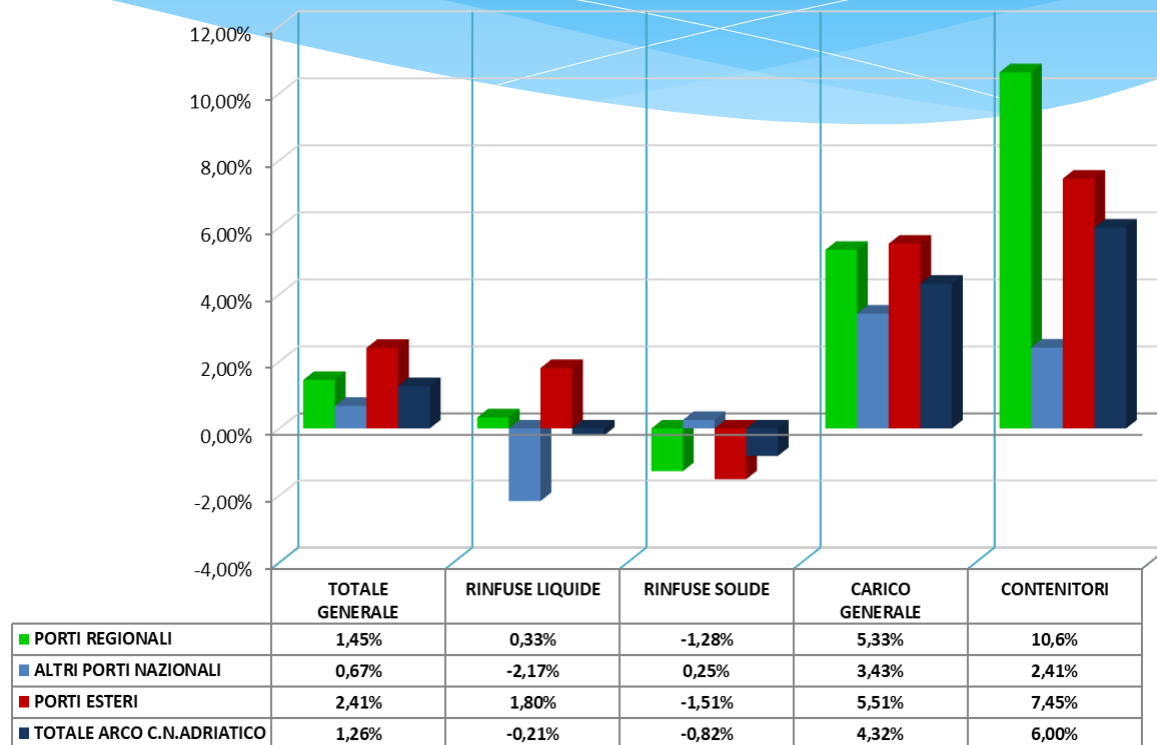
Il grafico a lato evidenzia la dinamica dei tre porti regionali rispetto al gruppo degli altri porti adriatici nazionali (Venezia, Chioggia, Ravenna, Ancona) ed ai due esteri aggregati. Nel 2021, il cluster regionale perde la prima posizione a vantaggio degli altri porti nazionali, infatti la crisi pandemica ha prodotto effetti rilevanti soprattutto nel comparto del petrolio per Germania e Austria

Arco C.N.Adriatico - confronto dinamica tra porti del FVG, porti nazionali, Koper e Rijeka - tonx1000 - periodo 2010-2021



Nel periodo 2010-2021 i porti regionali nei comparti del carico generale e dei contenitori registrano indici di crescita media annua al di sopra della media generale del sistema C. N. Adriatico e più marcata rispetto agli altri porti nazionali ed esteri; dati in negativo nei comparti delle rinfuse liquide e solide, settore quest'ultimo in perdita anche per i porti esteri.

**GRAFICO MATRICE INDICI DI CRESCITA MEDIA ANNUA (CAGR)
MACRO SETTORI - periodo 2010-2021**



Trieste		traffico per grandi settori - tonn.x 000				contenitori	passaggeri
anno	complessivo	rinf.liquide	carichi secchi			TEU	nr.
			totale	rinf.solide	gen. cargo		
2010	47.634	36.208	11.426	1.635	9.791	281.643	67.035
2011	48.238	35.230	13.008	1.720	11.288	393.186	56.973
2012	49.207	35.968	13.239	1.778	11.460	408.023	67.035
2013	56.586	41.992	14.594	987	13.607	458.597	147.414
2014	57.119	41.685	15.433	777	14.656	506.019	129.691
2015	57.161	41.287	15.874	1.607	14.267	501.268	171.813
2016	59.244	42.756	16.488	1.971	14.517	486.499	199.372
2017	61.955	43.751	18.205	1.640	16.565	616.156	133.329
2018	62.677	43.235	19.442	1.666	17.776	725.426	111.539
2019	61.998	43.349	18.649	1.717	16.932	789.640	204.736
2020	54.155	37.565	16.591	541	16.050	776.022	10.516
2021	55.362	37.426	17.935	572	17.363	757.243	134.823
diff.%	2,23%	-0,37%	8,11%	5,73%	8,19%	-2,42%	1182,07%
CAGR	1,38%	0,30%	4,18%	-9,11%	5,35%	9,41%	6,56%

Nel 2021 Trieste registra un incremento del +2,23% nel dato generale, risultato dovuto principalmente alla crescita del traffico Ro-Ro permangono i cali del petrolio e delle rinfuse solide, dopo la chiusura dell'area a caldo della Ferriera di Servola



TRIESTE - ANDAMENTO TRAFFICO PER COMPARTI 2010-2021
tonx1000

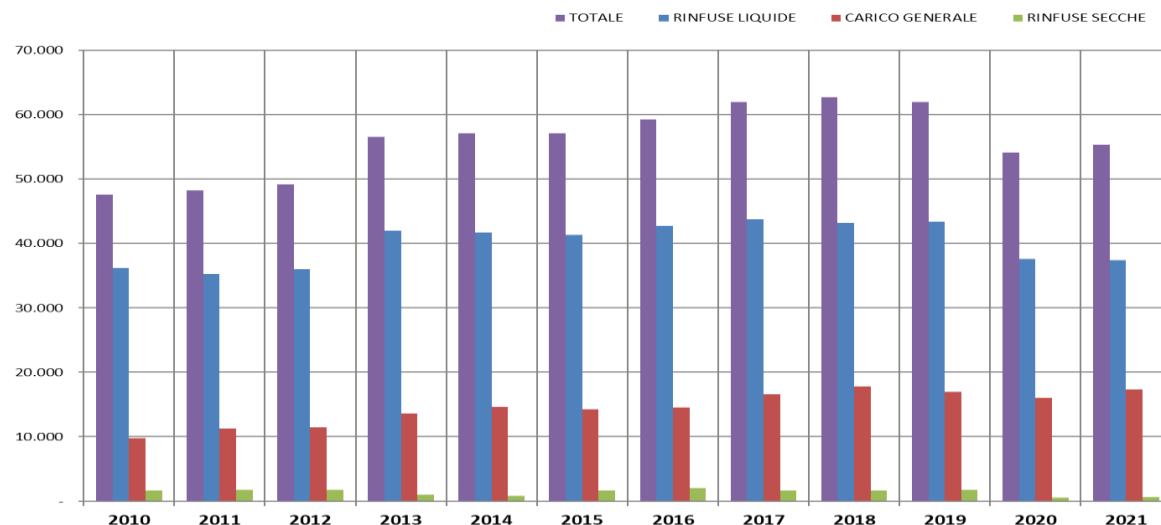
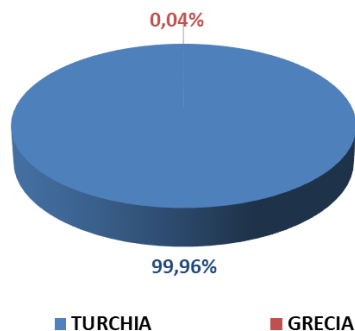


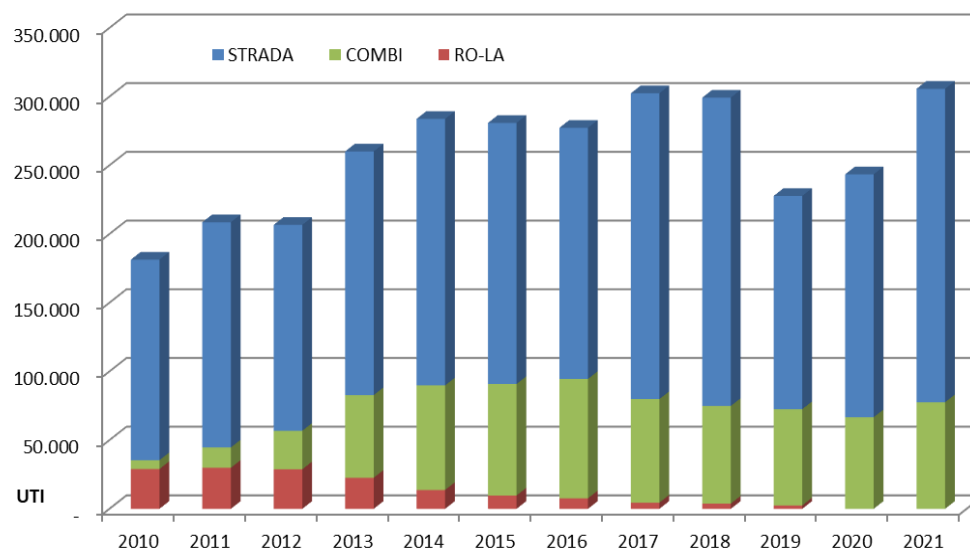
	TABELLA TRAFFICO MARITTIMO RO-RO PORTO DI TRIESTE (TURCHIA,GRECIA,ALBANIA)												
ANNO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	CAGR
NR.VEICOLI IN/OUT	213.334	223.726	212.633	271.519	296.700	293.722	290.089	302.516	299.343	227.805	243.528	305.804	3,3%
TONNELLATE (LORDO)	5.648.502	5.817.998	5.362.349	6.847.383	8.384.944	8.368.007	8.460.376	8.843.958	8.650.105	6.504.361	6.647.379	8.175.925	3,4%

TRAFFICO RO-RO - RIPARTIZIONE % O/D
2021



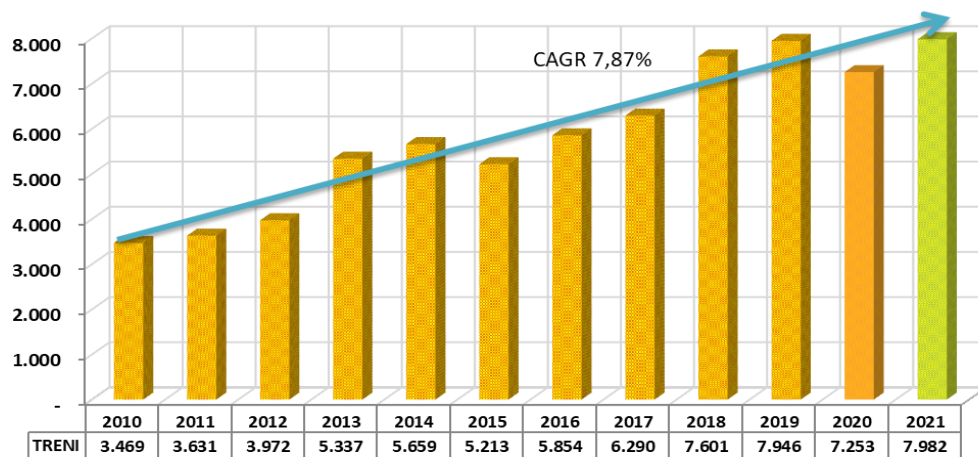
L'andamento del traffico Ro-Ro nel porto di Trieste, quasi interamente legato alla Turchia e il suo progressivo trasferimento alla modalità di trasporto ferroviario combinato

Porto di Trieste - Evoluzione modale traffico Ro-Ro
periodo 2010-2021 - UTI

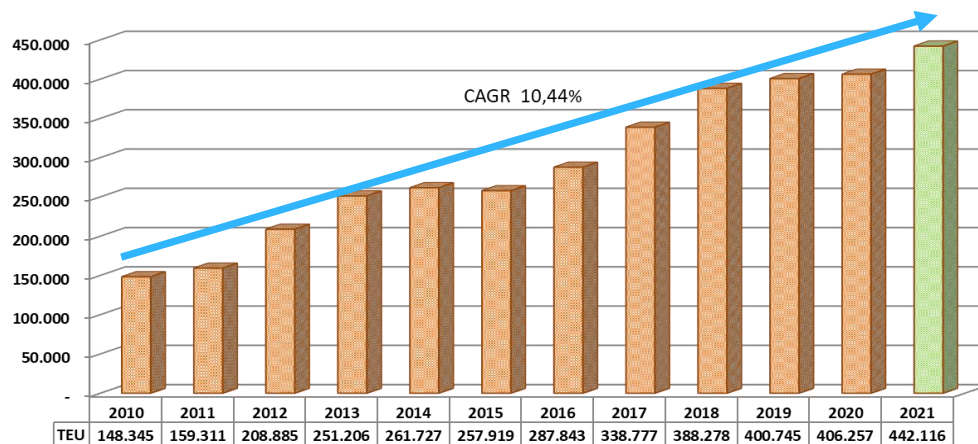


Il costante sviluppo del traffico Ro-Ro nel porto di Trieste, il suo graduale trasferimento alla modalità di trasporto ferroviario combinato, unitamente all'incremento del traffico container ha indotto una rilevante crescita dei collegamenti ferroviari di Trieste con il mercato del Centro Est Europa; dal confronto delle diverse dinamiche dei due dati (CAGR treni e teu) emerge una progressiva migliore utilizzazione dello spazio/treno

PORTO DI TRIESTE - NR.TRENI INTERMODALI/ANNO PERIODO - 2010-2021



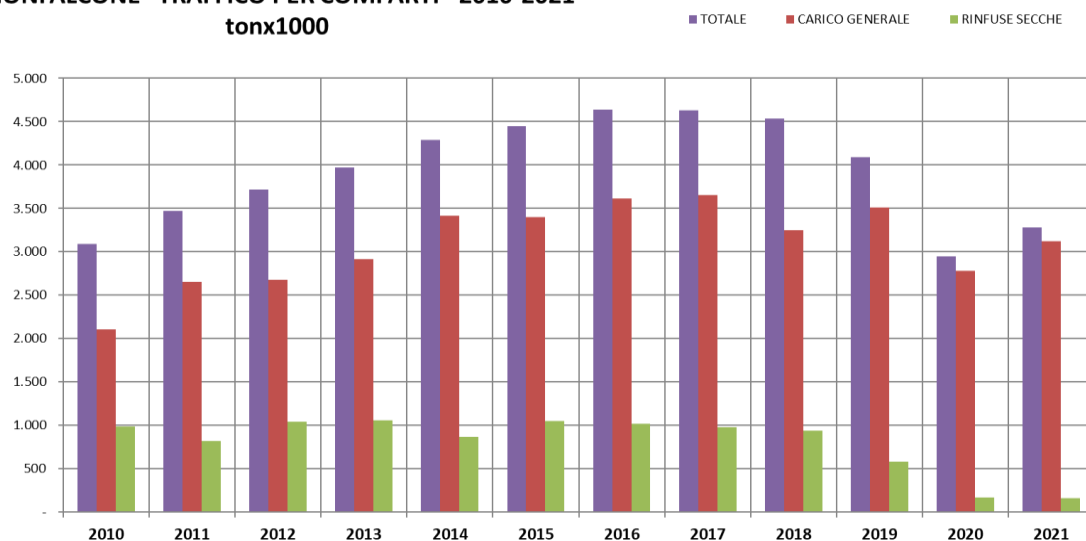
PORTO DI TRIESTE - TEU (container e ro-ro) VIA FERROVIA PERIODO 2010-2021



Monfalcone		traffico per grandi settori - tonn.x 000				contenitori	passeggeri
anno	complessivo	rinf.liquide	carichi secchi			TEU	nr.
			totale	rinf.solide	gen. cargo		
2010	3.088	-	3.088	984	2.104	1.166	186
2011	3.468	-	3.468	817	2.651	591	213
2012	3.716	-	3.716	1.040	2.676	812	40
2013	3.971	-	3.971	1.054	2.917	814	-
2014	4.286	-	4.286	867	3.419	753	-
2015	4.451	-	4.451	1.048	3.403	714	133
2016	4.636	-	4.636	1.020	3.616	980	222
2017	4.633	-	4.633	978	3.655	866	864
2018	4.537	-	4.537	941	3.247	1.088	148
2019	4.093	-	4.093	581	3.513	902	124
2020	2.945	-	2.945	166	2.779	694	-
2021	3.280	-	3.280	158	3.122	1.493	104.157
diff. %	11,39%		11,39%	-4,54%	12,34%	115,13%	
CAGR	0,55%	-	0,55%	-15,30%	3,65%	2,27%	77,76%

In lieve ripresa i traffici del porto di Monfalcone dopo gli effetti della pandemia che ha rallentato le attività industriali regionali, il traffico delle rinfuse risente della progressiva riconversione della centrale A2A dal carbone al gas metano

MONFALCONE - TRAFFICO PER COMPARTI - 2010-2021
tonx1000



Porto Nogaro		traffico per grandi settori - tonn.x 000				contenitori	passaggeri
anno	complessivo	rinf.liquide	carichi secchi			TEU	nr.
			totale	rinf.solide	gen. cargo		
2010	1.205	-	1.205	85	1.119	-	-
2011	1.211	5	1.205	229	972	-	-
2012	1.544	-	1.544	298	1.246	40	-
2013	942	-	942	182	760	24	-
2014	1.011	-	1.011	195	816	-	-
2015	1.028	-	1.028	247	781	-	-
2016	1.012	-	1.012	235	777	-	-
2017	1.106	-	1.106	256	850	-	-
2018	1.380	-	1.380	377	1.004	-	-
2019	1.385	-	1.385	276	1.109	-	-
2020	1.348	-	1.348	248	1.100	-	-
2021	1.306	-	1.306	209	1.098	-	-
diff.%	-3,07%		-3,07%	-15,93%	-0,17%		
CAGR	0,74%	-	0,74%	8,45%	-0,18%	-	-



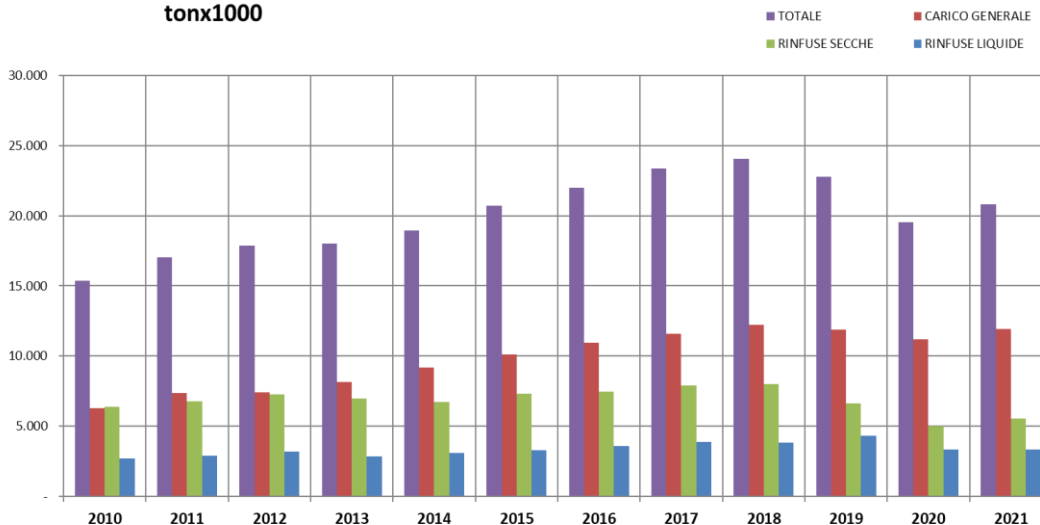
In lieve flessione a Porto Nogaro il dato del comparto metallurgico, le bramme di acciaio in trasbordo via Monfalcone

PORTO NOGARO - TRAFFICO PER COMPARTI - 2010-2021
tonx1000



Koper		traffico per grandi settori - tonn.x 000				contenitori	passengeri
anno	complessivo	rinf.liquide	carichi secchi			TEU	NR.
			totale	rinf.solide	general cargo		
2010	15.372	2.727	12.645	6.364	6.281	476.731	37.264
2011	17.051	2.923	14.128	6.770	7.359	589.314	108.729
2012	17.881	3.195	14.686	7.280	7.406	570.747	64.455
2013	18.000	2.841	15.159	6.988	8.171	600.441	65.434
2014	18.965	3.074	15.892	6.724	9.167	674.033	58.970
2015	20.712	3.297	17.415	7.295	10.119	790.736	57.983
2016	22.011	3.593	18.418	7.470	10.948	844.758	78.923
2017	23.367	3.877	19.490	7.918	11.573	911.528	72.175
2018	24.049	3.855	20.193	7.991	12.202	988.501	101.415
2019	22.793	4.307	18.485	6.619	11.867	959.354	115.581
2020	19.523	3.323	16.200	4.987	11.213	945.007	nd
2021	20.821	3.331	17.490	5.566	11.925	997.574	nd
diff. %	6,65%	0,24%	7,96%	11,60%	6,35%	5,56%	
CAGR	2,80%	1,84%	2,99%	-1,21%	6,00%	6,94%	

KOPER - TRAFFICO PER COMPARTI - 2010-2021
tonx1000



Koper, nel 2021, segna un incremento nel dato generale pari al +6,65%, più accentuato nei comparti delle rinfuse solide, del carico generale e nei contenitori

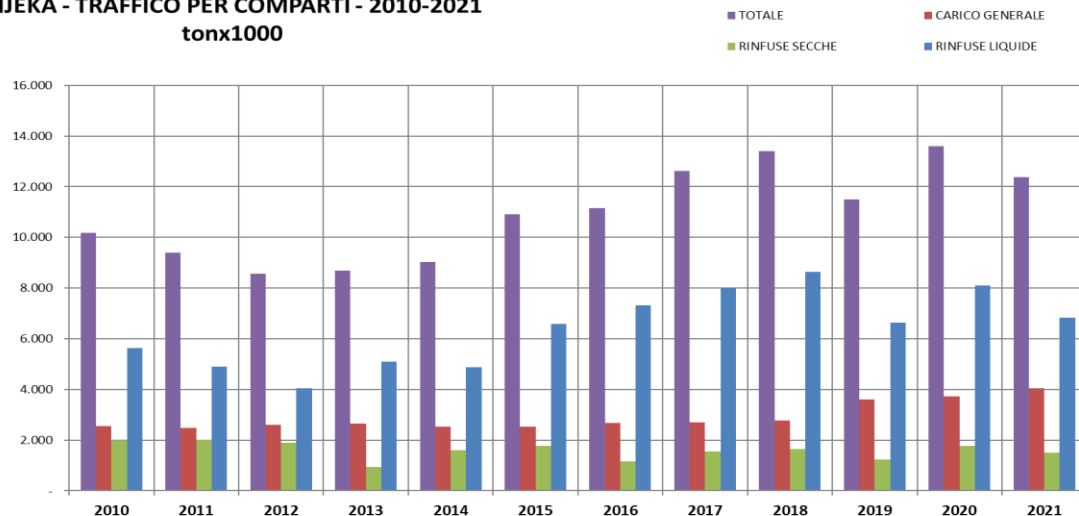
Nord Adriatico

4.7 Croazia – Rijeka

Rijeka		traffico per grandi settori - tonn.x 000				contenitori	passaggeri
anno	complessivo	rinf.liquide	carichi secchi			TEU	NR.
			totale	rinf.solide	general cargo		
2010	10.183	5.623	4.560	2.000	2.559	137.048	186.376
2011	9.390	4.888	4.503	2.024	2.479	150.677	171.396
2012	8.554	4.043	4.511	1.903	2.609	171.945	169.190
2013	8.688	5.085	3.602	948	2.654	169.943	173.062
2014	9.023	4.883	4.140	1.611	2.529	192.004	159.607
2015	10.900	6.596	4.305	1.773	2.532	200.102	153.304
2016	11.159	7.325	3.834	1.148	2.686	214.348	152.097
2017	12.615	7.998	4.617	1.548	2.708	249.975	152.097
2018	13.405	8.629	4.776	1.655	2.769	260.375	151.983
2019	11.489	6.638	4.851	1.241	3.610	305.059	187.567
2020	13.589	8.106	5.483	1.766	3.717	344.091	85.883
2021	12.374	6.834	5.539	1.507	4.032	356.068	112.423
diff.%	-8,94%	-15,70%	1,03%	-14,68%	8,49%	3,48%	30,90%
CAGR	1,79%	1,79%	1,78%	-2,54%	4,22%	9,07%	-4,49%

Rijeka nel 2021 riduce i volumi nel dato generale e nelle rinfuse liquide, incrementa nel carico generale e nei container, peraltro nel 2020 aveva registrato dati in controtendenza rispetto agli effetti della crisi pandemica

RIJEKA - TRAFFICO PER COMPARTI - 2010-2021
tonx1000



IL DATO COMPLESSIVO NAZIONALE 2021

5 I sistemi portuali

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE	Traffico per macro settori merceologici - tonnellate					contenitori	passaggeri
2021	totale gen.	rinf.liquide	carichi secchi			TEU	nr.
			totale	rinf.solide	gen.cargo		
MAR LIGURE OCCIDENTALE	63.687.044	18.710.392	44.976.652	4.482.321	40.494.331	2.781.112	2.488.583
MARE ADRIATICO ORIENTALE	58.641.527	37.426.452	21.215.075	3.024.273	18.190.802	758.736	238.997
MARE DI SARDEGNA	44.025.410	25.724.727	18.300.683	4.425.996	13.874.687	109.653	4.830.923
MAR TIRRENO SETTENTR.	41.295.482	7.412.153	33.883.329	2.107.550	31.775.779	791.356	7.856.929
MARE TIRRENO MERID.IONIO	39.025.058	515.000	38.510.058	465.756	38.044.302	3.146.533	-
MARE DI SICILIA ORIENTALE	33.180.029	23.872.133	9.307.896	1.616.972	7.690.924	58.471	20.391
MAR TIRRENO CENTRALE	33.375.080	5.510.790	27.864.290	1.672.937	26.191.353	1.071.701	4.980.162
STRETTO DI MESSINA	29.561.394	15.206.560	14.354.834	273.612	14.081.222	-	16.484.563
MARE ADRIATICO CENTRO SETT.	27.100.051	4.650.727	22.449.324	11.307.208	11.142.116	212.926	1.946
MARE ADRIATICO SETTENTR.	25.274.993	8.420.119	16.854.874	7.188.421	9.666.453	513.851	87.737
MAR IONIO	17.529.183	4.256.063	13.273.120	9.771.650	3.501.470	11.841	80.309
MARE ADRIATICO MERIDIONALE	16.819.622	2.803.300	14.016.322	5.124.993	8.891.329	70.256	1.328.394
MAR LIGURE ORIENTALE	16.524.420	1.007.661	15.516.759	392.164	15.124.595	1.476.914	209.108
MAR TIRRENO CENTRO SETT.	13.365.556	3.920.376	9.445.180	3.031.466	6.413.714	100.248	1.747.491
MARE ADRIATICO CENTRALE	11.961.904	4.122.101	7.839.803	1.007.168	6.832.635	167.338	728.715
MARE DI SICILIA OCCIDENTALE	10.158.370	248.983	9.909.387	907.987	9.001.400	25.771	2.356.214
TOTALE	481.525.123	163.807.537	317.717.586	56.800.474	260.917.112	11.296.707	43.440.462
diff.% 2021/2020	8,98%	4,42%	11,49%	15,30%	10,70%	5,70%	33,86%

FONTE: ASSOporti

Il dato complessivo del traffico portuale nazionale 2021 registra un incremento del +8,98%, più accentuato nei comparti delle rinfuse solide e nel carico generale



MAR LIGURE OCCIDENTALE
MARE ADRIATICO ORIENTALE
MARE DI SARDEGNA
MAR TIRRENO SETTENTR.
MARE TIRRENO MERID.IONIO
MARE DI SICILIA ORIENTALE
MAR TIRRENO CENTRALE
STRETTO DI MESSINA
MARE ADRIATICO CENTRO SETT.
MARE ADRIATICO SETTENTR.
MAR IONIO
MARE ADRIATICO MERIDIONALE
MAR LIGURE ORIENTALE
MAR TIRRENO CENTRO SETT.
MARE ADRIATICO CENTRALE
MARE DI SICILIA OCCIDENTALE

Genova, Savona e Vado Ligure
Trieste, Monfalcone
Cagliari-Sarroch, Olbia, Porto Torres G.A., Oristano, Poprto Scuso, Porto Vesme, S.T.Gallura
Livorno, Capraia, Piombino, Porto Ferraio, Rio Marina e Cavo
Gioia Tauro, Crotone, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Vibo Valentia
Augusta, Catania
Napoli, Salero, Castellamare di Stabia
Messina, Milazzo, V.S.Giovanni, R.Calabria, Tremestieri
Ravenna
Venezia, Chioggia
Taranto
Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli
La Spezia, Marina di Carrara
Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta
Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, S.B.del Tronto, Ortona
Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle, Trapani

Come puntualmente evidenziato nelle nostre precedenti analisi, il quadro rappresentato in questo sintetico report, conferma la tenuta dei porti dell' Arco del Centro Nord Adriatico, nonostante gli effetti del Covid19; posizione consolidata soprattutto dagli scali del corner orientale, Trieste e Monfalcone, Koper e Rijeka, i quali a differenza degli altri porti di Venezia, Ravenna ed Ancona, sviluppano una funzione prevalentemente rivolta a servire aree che travalicano i confini delle rispettive economie nazionali e protendono la loro influenza, se pur in forma diversamente articolata, verso i mercati del Centro-Sud e del Centro-Est Europa, aree economiche ad andamento fortemente differenziato rispetto all'area occidentale della UE, in termini di produzione industriale, consumi e PIL.

Ma quali sono i fattori determinanti della ripresa avviata dal 2021? Dall'analisi dei dati macro sull'andamento in tempo reale dei traffici di interscambio sembra che l'attuale modello consolidato della supply-chain sia oramai superato: congestione nei porti di origine (Cina/Far East) e di destinazione (US West & East Coast, Nord Europa), carenza di equipment, forte sbilanciamento tra i flussi di import/export, ritardi delle navi, blank sailings, noli marittimi alle stelle, prezzi delle materie prime in brusco rialzo, inaffidabilità del «just in time», forte incremento dei prezzi dei prodotti energetici, inflazione galoppante e da ultimo la vicenda bellica in Ucraina.

Pare emergere la necessità di un diverso modello di sviluppo, ma le variabili in campo, ancora fortemente instabili non consentono di formulare previsioni sufficientemente attendibili.

Le analisi e le rappresentazioni grafiche del presente lavoro sono state elaborate a cura dei collaboratori associati all' A.I.O.M. avvalendosi delle seguenti primarie fonti disponibili in materia:

- *Autorità di Sistema Portuale e Società di terminal dei porti analizzati;*
- *Assoporti;*
- *Dynamar BV, Alkmaar Netherlands;*
- *Drewry shipping consultants Ltd London;*
- *Alphaliner;*
- *Maersk/APM;*
- *Container Trade Statistics, Woking UK;*
- *Lloyd's List Intelligence unit;*
- *FREIGHTOS BALTIC INDEX ;*
- *F.M.I. /I.M.F.;*
- *O.C.S.E./O.E.C.D.;*
- *W.T.O.;*
- *I.S.T.A.T., EUROSTAT;*
- *Investing com - Fusion Media Ltd - British Virgin Islands;*
- *Confindustria – Roma;*

L'utilizzo dei dati riportati è liberamente consentito, in particolare per fini didattici ed illustrativi, auspicabilmente citando la fonte.

