# flash_report_agosto 2025

*A cura di AIOM*

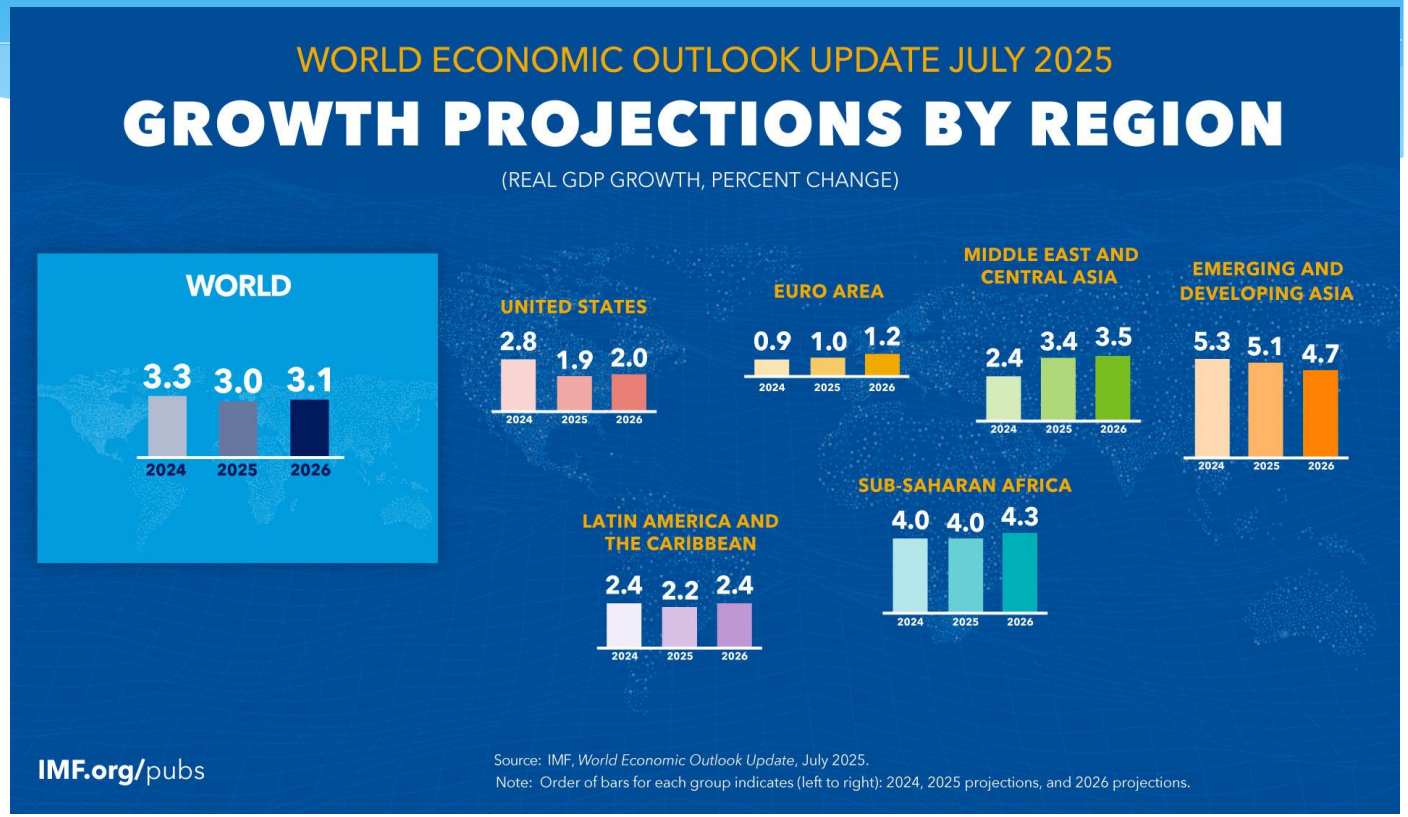
*AGENZIA IMPRENDITORIALE OPERATORI MARITTIMI - F.V.G.*

# INDICE


| | pag. |
|---|---|
| 1. Dati macroeconomici | 03 - 14 |
| 2. Il traffico container | 17 - 29 |
| 3. Il traffico portuale complessivo del Nord Adriatico | 30 - 32 |
| 4. I porti del Friuli Venezia Giulia, Slovenia, Croazia | 33 - 42 |
| 5. I sistemi portuali nazionali | 43 |
| Nota conclusiva | 44 |
| Fonti | 45 |

# I dati del Fondo Monetario Internazionale:

1 dati macroeconomici




**I dati definitivi dell'andamento 2024 delle principali economie e le previsioni riviste a luglio dell'andamento 2025-2026**

**.....**

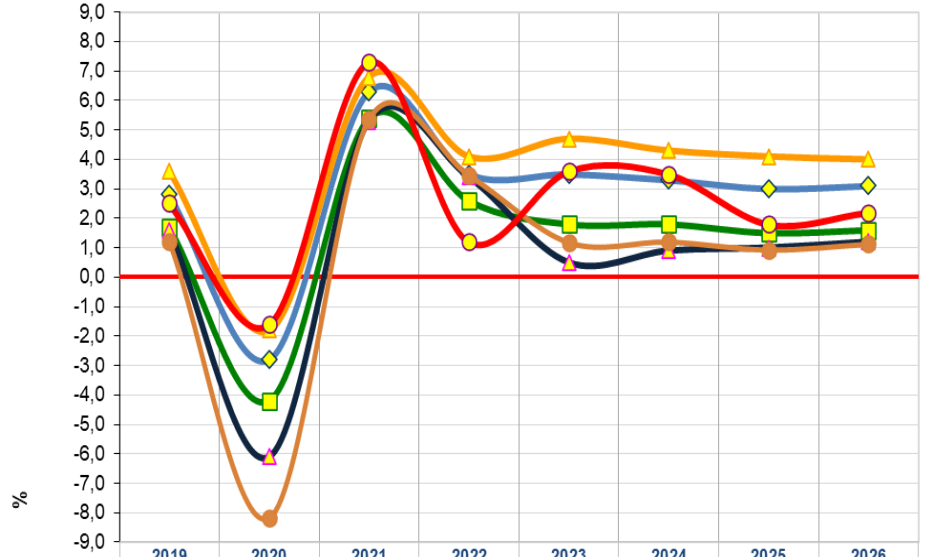
**Nelle pagine seguenti i dati di dettaglio**

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

1.1 dati macroeconomici

| GDP % GROWTH - JULY 2025 FORECAST - I.M.F. DATA | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| % | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
| **WORLD** | **2,8** | **-2,8** | **6,3** | **3,5** | **3,5** | **3,3** | **3,0** | **3,1** |
| **ADVANCED ECONOMIES** | **1,7** | **-4,2** | **5,4** | **2,6** | **1,8** | **1,8** | **1,5** | **1,6** |
| U.S.A. | 2,3 | -2,8 | 5,9 | 1,9 | 2,9 | 2,8 | 1,9 | 2,0 |
| EURO AREA | 1,6 | -6,1 | 5,3 | 3,4 | 0,5 | 0,9 | 1,0 | 1,2 |
| GERMANY | 0,6 | -4,6 | 2,6 | 1,8 | -0,3 | -0,2 | 0,1 | 0,9 |
| FRANCE | 1,9 | -7,9 | 6,4 | 2,5 | 1,6 | 1,1 | 0,6 | 1,0 |
| ITALY | 0,3 | -8,9 | 7,0 | 3,7 | 0,7 | 0,7 | 0,5 | 0,8 |
| SPAIN | 2,0 | -11,3 | 5,5 | 5,8 | 2,7 | 3,2 | 2,5 | 1,8 |
| WEST EUROPE | 1,2 | -8,2 | 5,4 | 3,5 | 1,2 | 1,2 | 0,9 | 1,1 |
| EAST EUROPE | 2,5 | -1,6 | 7,3 | 1,2 | 3,6 | 3,5 | 1,8 | 2,2 |
| JAPAN | -0,4 | -4,3 | 2,2 | 1,0 | 1,4 | 0,2 | 0,7 | 0,5 |
| UNITED KINGDOM | 1,6 | -11,0 | 7,6 | 4,3 | 0,4 | 1,1 | 1,2 | 1,4 |
| OTHER ADV.ECON. | 1,9 | -4,1 | 5,5 | 2,7 | 1,9 | 2,2 | 1,6 | 2,1 |
| **EMERG. & DEV. ECONOMIES** | **3,6** | **-1,8** | 6,8 | 4,1 | 4,7 | 4,3 | 4,1 | 4,0 |
| TURKEY | 0,8 | 1,9 | 11,4 | 5,5 | 5,1 | 3,2 | 3,0 | 3,3 |
| RUSSIA | 1,3 | -3,0 | 5,6 | -1,2 | 4,1 | 4,3 | 0,9 | 1,0 |
| DEVELOPING ASIA | 5,2 | -0,5 | 7,5 | 4,5 | 6,1 | 5,3 | 5,1 | 4,7 |
| LATIN AMERICA & CARIBB. | 0,2 | -6,8 | 7,0 | 4,2 | 2,4 | 2,4 | 2,2 | 2,4 |
| MIDDLE EAST & CENTRAL ASIA. | 1,6 | -2,7 | 4,4 | 5,5 | 2,4 | 2,4 | 3,4 | 3,5 |
| SUB SAHARIAN AFRICA | 3,3 | -1,7 | 4,7 | 4,0 | 3,6 | 4,0 | 4,0 | 4,3 |
| ***INDICE MEDIO GLOBALE*** | ***1,7*** | ***-4,7*** | ***6,0*** | ***3,2*** | ***2,5*** | ***2,3*** | ***1,9*** | ***2,1*** |

**FMI - PREVISIONE LUGLIO 2025 EVOLUZIONE PIL MACRO INDICI**




| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| WORLD | 2,8 | -2,8 | 6,3 | 3,5 | 3,5 | 3,3 | 3,0 | 3,1 |
| ADVANCED ECONOMIES | 1,7 | -4,2 | 5,4 | 2,6 | 1,8 | 1,8 | 1,5 | 1,6 |
| EMERG. & DEV. ECONOMIES | 3,6 | -1,8 | 6,8 | 4,1 | 4,7 | 4,3 | 4,1 | 4,0 |
| EURO AREA | 1,6 | -6,1 | 5,3 | 3,4 | 0,5 | 0,9 | 1,0 | 1,2 |
| WEST EUROPE | 1,2 | -8,2 | 5,4 | 3,5 | 1,2 | 1,2 | 0,9 | 1,1 |
| EAST EUROPE | 2,5 | -1,6 | 7,3 | 1,2 | 3,6 | 3,5 | 1,8 | 2,2 |

periodo

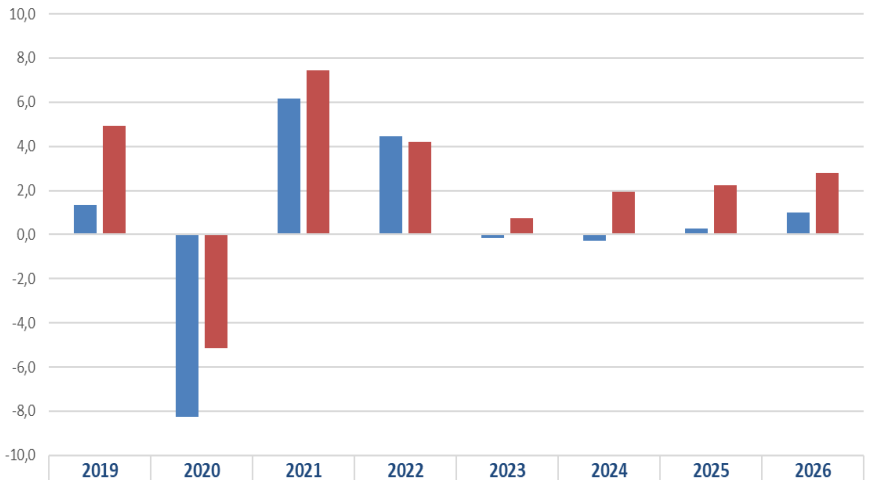
# STIMA ANDAMENTO HINTERLAND CONTAINER TRADE
## Media % paesi stabili e paesi emergenti

1.1.2 dati macroeconomici

| PREVISIONI FMI-LUGLIO 2025- ANDAMENTO PIL PAESI HINTERLAND - VALORI % | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| AREA | PAESE | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
| ECONOMIE STABILI | ITALIA | 0,3 | -8,9 | 7,0 | 3,7 | 0,7 | 0,7 | 0,5 | 0,8 |
| | AUSTRIA | 1,5 | -6,5 | 4,6 | 4,8 | -0,8 | -1,2 | 0,1 | 0,8 |
| | GERMANIA | 1,1 | -3,7 | 2,6 | 1,8 | -0,3 | -0,2 | 0,1 | 0,9 |
| | **MEDIA STABILI** | **1,0** | **-6,4** | **4,7** | **3,4** | **-0,1** | **-0,23** | **0,2** | **0,8** |
| ECONOMIE EMERGENTI | UNGHERIA | 4,9 | -4,5 | 7,1 | 4,6 | -0,9 | 0,5 | 1,4 | 2,6 |
| | REP.CECA | 2,3 | -5,6 | 3,5 | 2,3 | -0,1 | 1,1 | 1,6 | 1,8 |
| | SLOVACCHIA | 2,5 | -3,4 | 3,0 | 1,7 | 1,6 | 2,0 | 1,3 | 1,7 |
| | POLONIA | 4,4 | -2,0 | 6,8 | 5,1 | 0,2 | 2,9 | 3,2 | 3,1 |
| | SLOVENIA | 3,5 | -4,3 | 8,2 | 2,5 | 2,1 | 1,6 | 1,8 | 2,4 |
| | **MEDIA EMERGENTI** | **3,5** | **-4,0** | **5,7** | **3,2** | **0,6** | **1,6** | **1,9** | **2,3** |
| TOTALE | MEDIA AREA | 2,2 | -5,2 | 5,2 | 3,3 | 0,2 | 0,7 | 1,0 | 1,6 |

| STIMA INCREMENTO CONTAINER TRADE - DA MOLTIPLICATORE PIL (1:1,2) - VALORI % | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| AREA | PAESE | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
| ECONOMIE STABILI | ITALIA | 0,4 | -11,6 | 9,1 | 4,8 | 0,9 | 0,8 | 0,6 | 1,0 |
| | AUSTRIA | 2,1 | -8,5 | 6,0 | 6,2 | -1,0 | -1,4 | 0,1 | 1,0 |
| | GERMANIA | 1,5 | -4,8 | 3,4 | 2,3 | -0,4 | -0,2 | 0,1 | 1,1 |
| | **MEDIA STABILI** | **1,4** | **-8,3** | **6,2** | **4,5** | **-0,2** | **-0,3** | **0,3** | **1,0** |
| ECONOMIE EMERGENTI | UNGHERIA | 6,9 | -5,9 | 9,2 | 6,0 | -1,2 | 0,6 | 1,7 | 3,1 |
| | REP.CECA | 3,3 | -7,2 | 4,6 | 3,0 | -0,1 | 1,3 | 1,9 | 2,2 |
| | SLOVACCHIA | 3,5 | -4,4 | 3,9 | 2,2 | 2,1 | 2,4 | 1,6 | 2,0 |
| | POLONIA | 6,2 | -2,6 | 8,8 | 6,6 | 0,3 | 3,5 | 3,8 | 3,7 |
| | SLOVENIA | 4,9 | -5,6 | 10,7 | 3,3 | 2,7 | 1,9 | 2,2 | 2,9 |
| | **MEDIA EMERGENTI** | **4,9** | **-5,1** | **7,4** | **4,2** | **0,8** | **1,9** | **2,2** | **2,8** |
| TOTALE | MEDIA AREA | 3,1 | -6,7 | 6,8 | 4,3 | 0,3 | 0,8 | 1,3 | 1,9 |

STIMA ANDAMENTO % CONTAINER TRADE DA MOLTIPLICATORE PIL - 1:1,2
PAESI STABILI: ITALIA - AUSTRIA - GERMANIA
PAESI EMERGENTI: UNGHERIA - REP.CECA - SLOVACCHIA - POLONIA - SLOVENIA

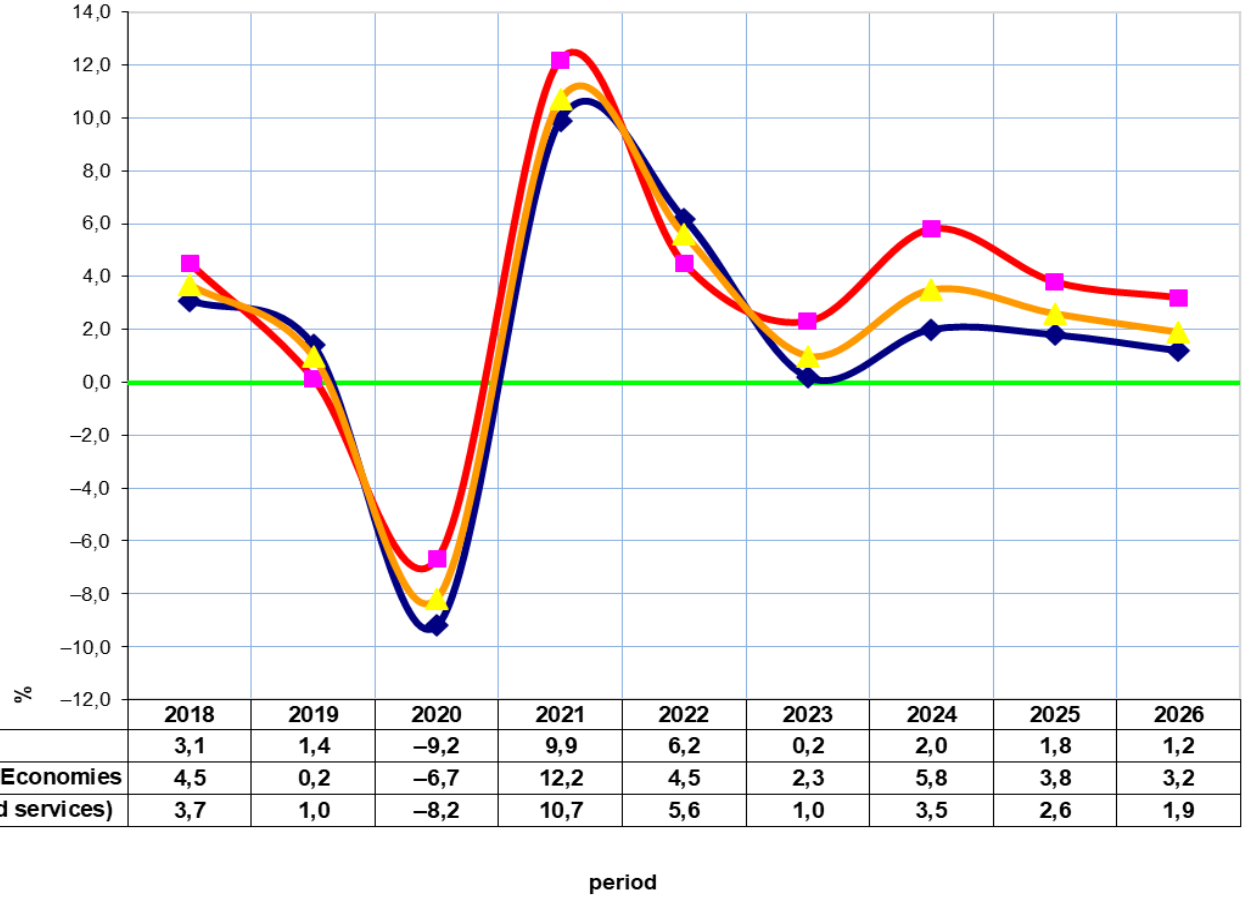



| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MEDIA STABILI | 1,4 | -8,3 | 6,2 | 4,5 | -0,2 | -0,3 | 0,3 | 1,0 |
| MEDIA EMERGENTI | 4,9 | -5,1 | 7,4 | 4,2 | 0,8 | 1,9 | 2,2 | 2,8 |

# ❖ Fondo Monetario Internazionale
# Previsioni andamento interscambio mondiale:

1.2 dati macroeconomici

**WORLD TRADE GROWTH**
**JULY 2025**
**IMF FORECAST**

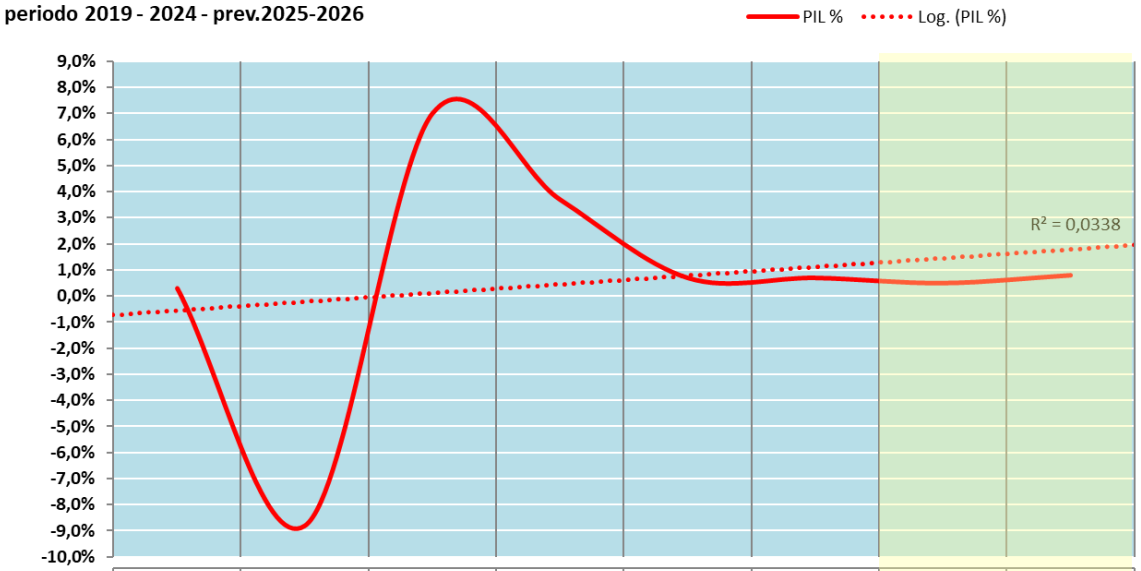



| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Advanced Economies | 3,1 | 1,4 | –9,2 | 9,9 | 6,2 | 0,2 | 2,0 | 1,8 | 1,2 |
| Emerging Market & Developing Economies | 4,5 | 0,2 | –6,7 | 12,2 | 4,5 | 2,3 | 5,8 | 3,8 | 3,2 |
| World Trade Volume (goods and services) | 3,7 | 1,0 | –8,2 | 10,7 | 5,6 | 1,0 | 3,5 | 2,6 | 1,9 |

# DATI ISTAT - FMI

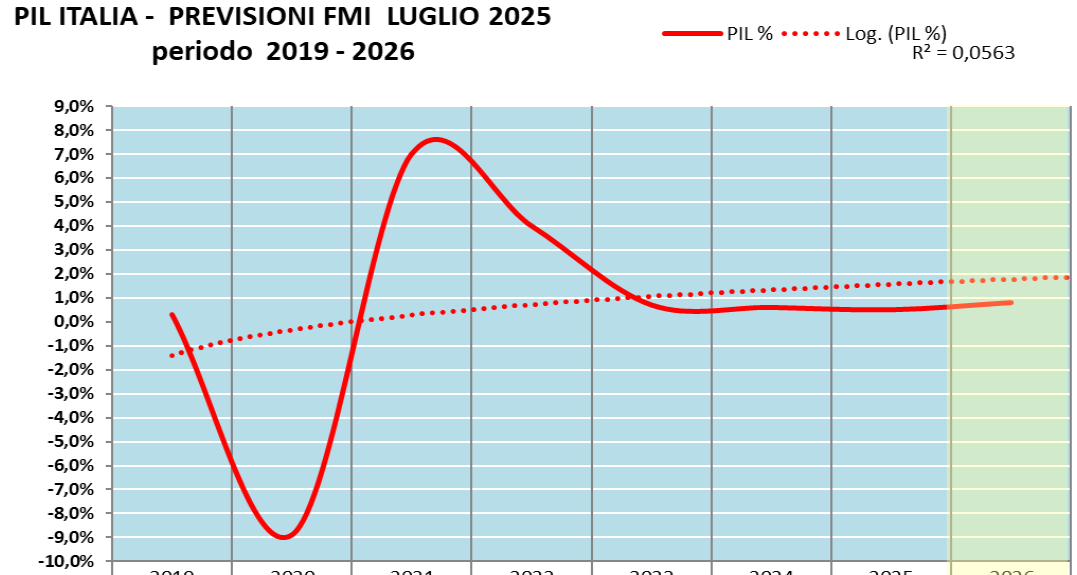
## 1.3 dati macroeconomici

**PIL ITALIA ANDAMENTO TRIMESTRALE ISTAT**
**periodo 2019 - 2024 - prev.2025-2026**




| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| PIL % | 0,3% | -8,8% | 7,0% | 3,7% | 0,7% | 0,7% | 0,5% | 0,8% |

**PIL ITALIA - PREVISIONI FMI LUGLIO 2025**
**periodo 2019 - 2026**

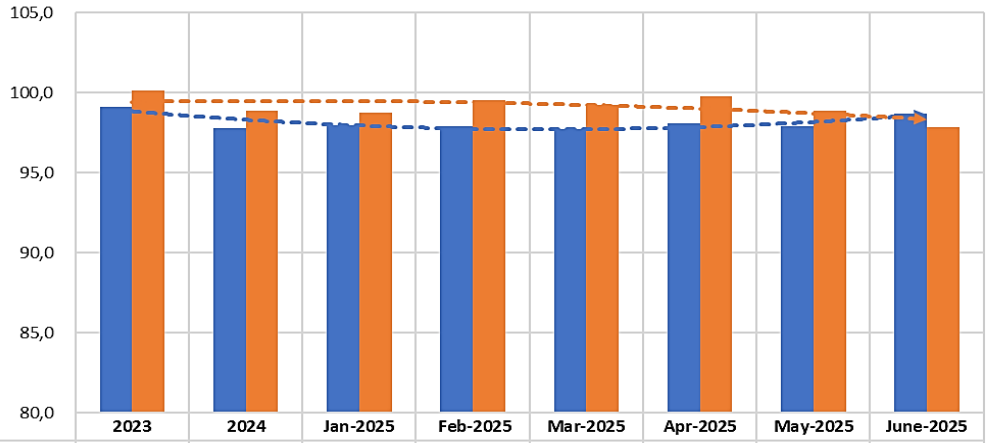



| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| PIL % | 0,3% | -8,9% | 7,0% | 4,0% | 0,7% | 0,6% | 0,5% | 0,8% |

Il Pil italiano è atteso in crescita dello 0,5% nel 2025 e dello 0,8% nel 2026, dopo essere aumentato dello 0,7% nei due anni precedenti.
L'aumento del Pil, nel biennio di previsione, verrebbe sostenuto interamente dalla domanda interna al netto delle scorte (+0,8 e +0,9 punti percentuali rispettivamente), mentre la domanda estera netta fornirebbe un contributo negativo in entrambi gli anni (-0,2 e -0,1 p.p.). Lo scenario previsivo per la domanda estera netta sconta l'ipotesi di un'attenuazione nella seconda parte del 2025 del clima di incertezza relativo all'indirizzo della politica commerciale statunitense. Si ipotizza comunque un impatto negativo dei dazi sul commercio mondiale e sulle prospettive di crescita internazionali.

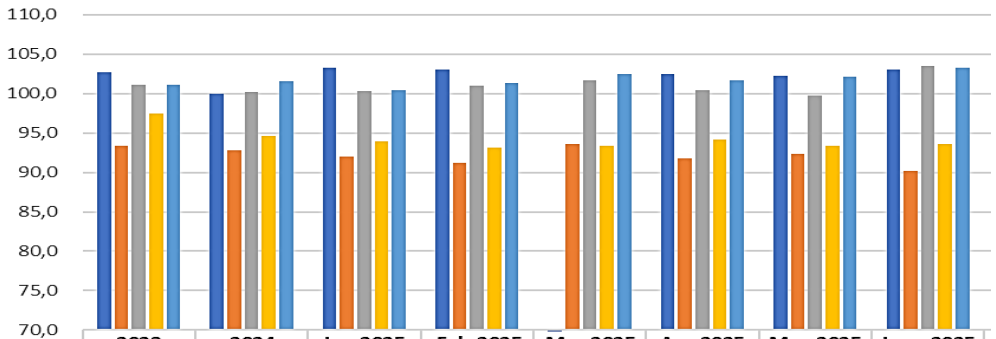
# OCSE
# L'andamento della produzione Industriale nei principali paesi europei

OCSE - ANDAMENTO PRODUZIONE INDUSTRIALE PAESI WEST & EAST EUROPE
RAFFRONTO - 2021=100



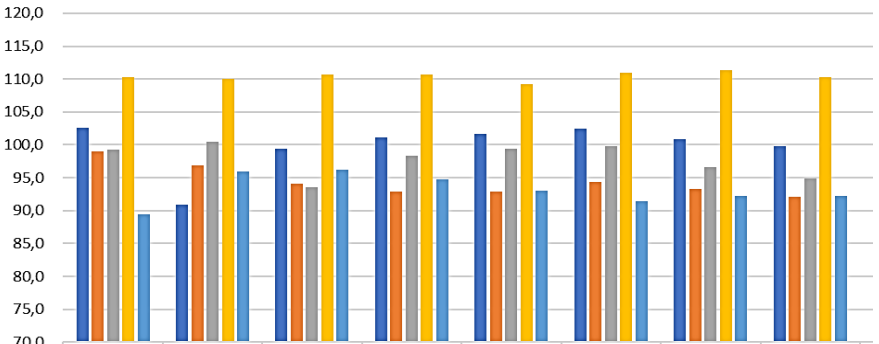

| | 2023 | 2024 | Jan-2025 | Feb-2025 | Mar-2025 | Apr-2025 | May-2025 | June-2025 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MEDIA WEST EUROPE | 99,1 | 97,8 | 98,0 | 97,9 | 97,8 | 98,1 | 97,9 | 98,7 |
| MEDIA EAST EUROPE | 100,1 | 98,9 | 98,8 | 99,6 | 99,2 | 99,8 | 98,9 | 97,9 |

OCSE - ANDAMENTO PRODUZIONE INDUSTRIALE
PAESI WEST EUROPE 2021=100




| | 2023 | 2024 | Jan-2025 | Feb-2025 | Mar-2025 | Apr-2025 | May-2025 | June-2025 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Austria | 102,7 | 100,0 | 103,3 | 103,0 | 0,0 | 102,4 | 102,2 | 103,0 |
| Germany | 93,3 | 92,8 | 92,0 | 91,2 | 93,6 | 91,8 | 92,3 | 90,2 |
| France | 101,1 | 100,1 | 100,3 | 101,0 | 101,6 | 100,4 | 99,7 | 103,5 |
| Italy | 97,5 | 94,6 | 93,9 | 93,1 | 93,3 | 94,2 | 93,4 | 93,6 |
| Spain | 101,1 | 101,6 | 100,4 | 101,3 | 102,5 | 101,6 | 102,1 | 103,2 |

OCSE - ANDAMENTO PRODUZIONE INDUSTRIALE
PAESI EAST EUROPE - 2021=100

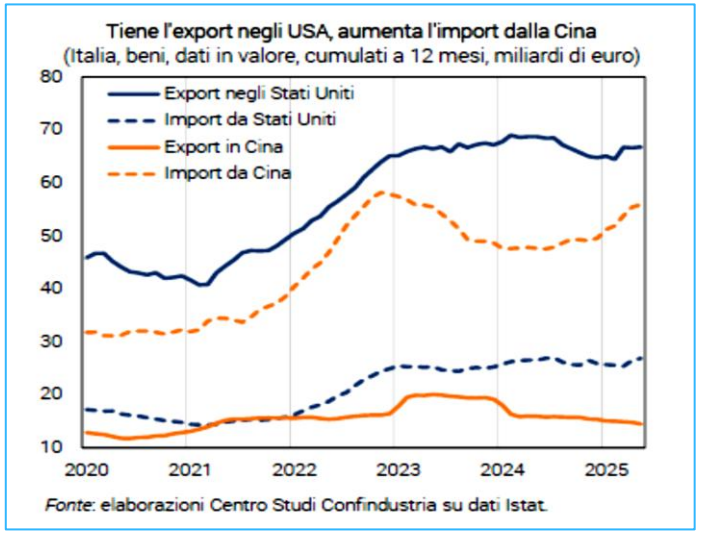


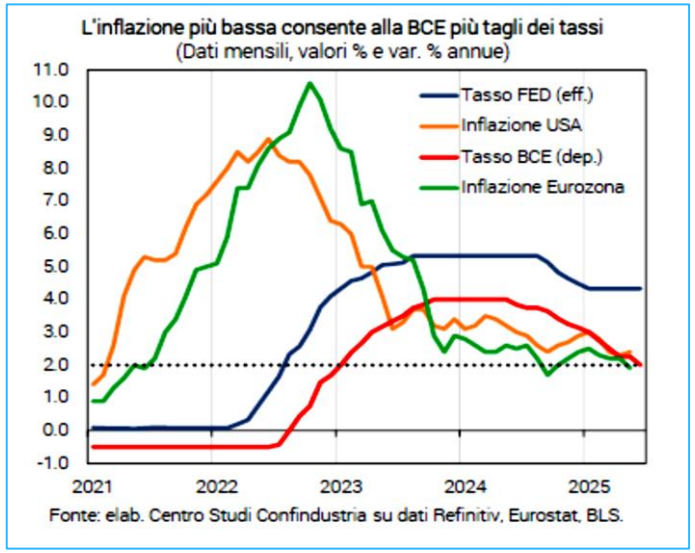

| | 2023 | 2024 | Jan-2025 | Feb-2025 | Mar-2025 | Apr-2025 | May-2025 | June-2025 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Czech Republic | 102,6 | 90,9 | 99,4 | 101,1 | 101,7 | 102,5 | 100,9 | 99,8 |
| Hungary | 99,0 | 96,9 | 94,1 | 92,9 | 92,9 | 94,3 | 93,3 | 92,1 |
| Slovak Republic | 99,3 | 100,5 | 93,5 | 98,4 | 99,4 | 99,8 | 96,6 | 94,9 |
| Poland | 110,3 | 110,1 | 110,7 | 110,7 | 109,2 | 111,0 | 111,4 | 110,3 |
| Slovenia | 89,5 | 96,0 | 96,2 | 94,7 | 93,0 | 91,4 | 92,2 | 92,2 |

## CONFINDUSTRIA
## Nei primi mesi 2025 segnali alterni e contrastanti nei settori produttivi

1.5 dati macroeconomici

Scenario complicato. Gli ulteriori annunci sui dazi USA hanno alzato l'incertezza ed erodono la fiducia: insieme al dollaro svalutato sono negative le premesse per export, consumi, investimenti. Notizie positive vengono dal parziale rientro del prezzo del petrolio, l'inflazione contenuta, il sentiero di tagli dei tassi nell'Eurozona. L'industria italiana appare stagnante nel 2° trimestre, mentre i servizi crescono poco. Tregua per l'energia. Il balzo del prezzo del petrolio a giugno si è rivelato di breve durata, grazie al cessate il fuoco tra Israele e Iran (71 $/barile in media a luglio, da un picco di 79 il mese prima). Le quotazioni, però, restano alte rispetto al calo precedente legato ai dazi (64 dollari in media a maggio). Investimenti deboli. Gli indicatori segnalano indebolimento nel 2° trimestre: le condizioni per investire peggiorano; la fiducia delle imprese recupera a giugno ma su valori bassi (93,9 da 93,1 a maggio), in calo rispetto al 1°; scendono gli ordini di beni strumentali, negativi da mesi (-19,0, da -17,7), anche se le attese tornano positive. Pesa l'alta incertezza, nemica giurata delle decisioni di investimento.



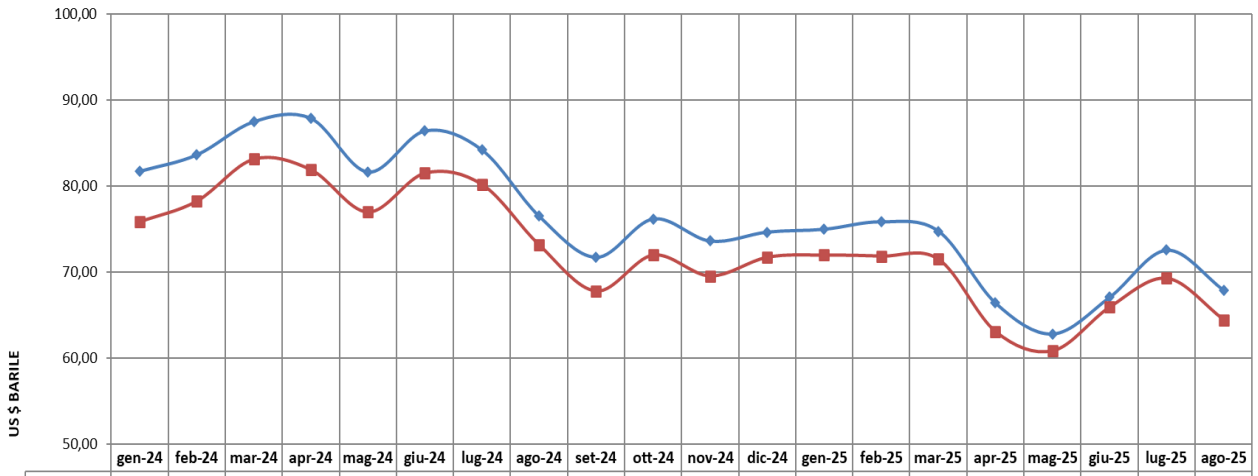


# LA RISALITA DEI PREZZI DEL PETROLIO E DEL BUNKER

1.6 dati macroeconomici

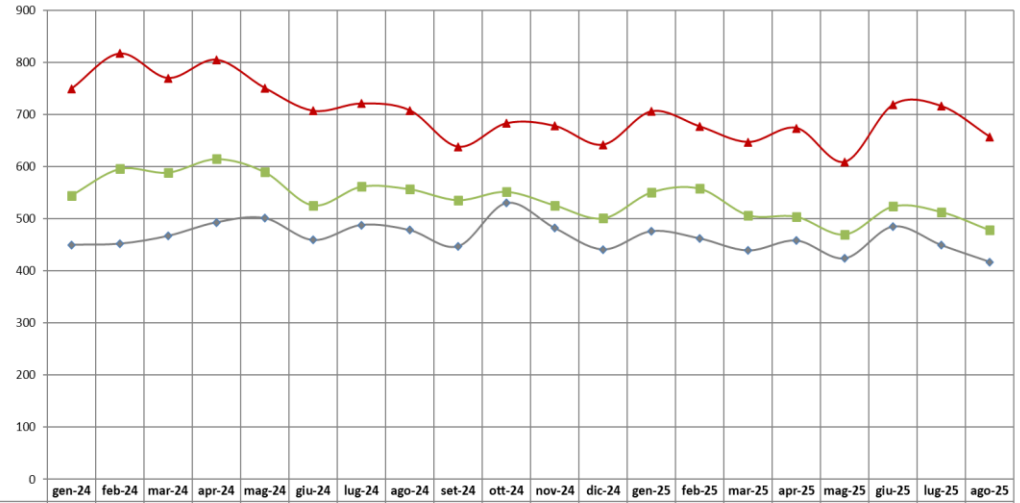
**Di pari passo, anche i prezzi del bunker si sono riposizionati sui valori medi del periodo**

**ANDAMENTO QUOTAZIONI DEL PETROLIO**
**PERIODO GENNAIO 2024-AGOSTO 2025**
*elaborazione AIOM su dati Investging.com*




| | gen-24 | feb-24 | mar-24 | apr-24 | mag-24 | giu-24 | lug-24 | ago-24 | set-24 | ott-24 | nov-24 | dic-24 | gen-25 | feb-25 | mar-25 | apr-25 | mag-25 | giu-25 | lug-25 | ago-25 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| BRENT | 81,71 | 83,62 | 87,48 | 87,86 | 81,62 | 86,41 | 84,18 | 76,48 | 71,70 | 76,17 | 73,59 | 74,64 | 74,97 | 75,84 | 74,74 | 66,37 | 62,78 | 67,06 | 72,53 | 67,86 |
| WTI | 75,85 | 78,26 | 83,17 | 81,93 | 76,99 | 81,54 | 80,21 | 73,16 | 67,77 | 71,97 | 69,53 | 71,72 | 71,97 | 71,85 | 71,48 | 63,03 | 60,79 | 65,90 | 69,26 | 64,41 |

**ANDAMENTO MEDIO MENSILE PREZZI BUNKER MARITTIMO**
**PERIODO GENNAIO 2024 - AGOSTO 2025** US $/TON - BASE ROTTERDAM

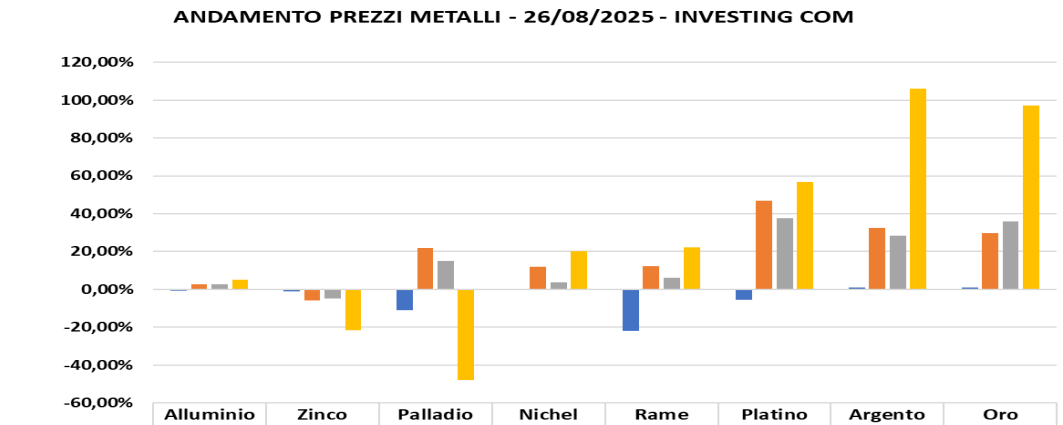



| | gen-24 | feb-24 | mar-24 | apr-24 | mag-24 | giu-24 | lug-24 | ago-24 | set-24 | ott-24 | nov-24 | dic-24 | gen-25 | feb-25 | mar-25 | apr-25 | mag-25 | giu-25 | lug-25 | ago-25 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HEAVI FUEL OIL | 450 | 452 | 467 | 493 | 501 | 459 | 488 | 478 | 447 | 530 | 482 | 441 | 476 | 462 | 439 | 458 | 424 | 485 | 449 | 417 |
| VERY LOW SULPHUR FUEL | 545 | 596 | 589 | 615 | 590 | 526 | 562 | 557 | 536 | 552 | 526 | 501 | 551 | 558 | 507 | 504 | 470 | 524 | 513 | 478 |
| MARINE GAS OIL | 749 | 817 | 770 | 805 | 751 | 707 | 721 | 708 | 638 | 683 | 678 | 642 | 706 | 677 | 647 | 674 | 609 | 719 | 716 | 657 |

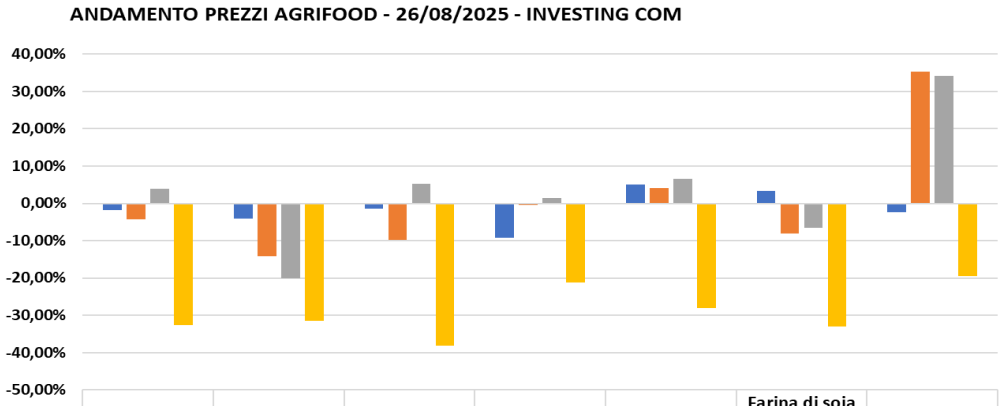
Le quotazioni del petrolio che tendevano lievemente a rientrare già dal mese di marzo, dopo un temporaneo picco a luglio, ad agosto registrano nuovamente un calo e sono prevalentemente influenzate dall'andamento alterno della crisi medio-orientale e in particolare dalle tensioni Iran - USA

# E L'ANDAMENTO DELLE QUOTAZIONI DELLE MATERIE PRIME

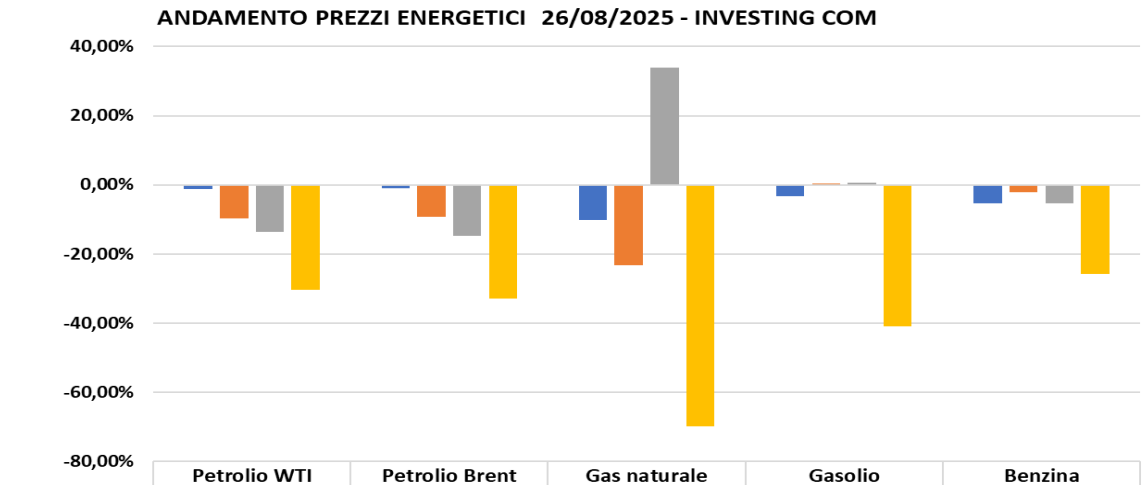
1.7 dati macroeconomici




| | Alluminio | Zinco | Palladio | Nichel | Rame | Platino | Argento | Oro |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 Mese | -0,72% | -1,08% | -10,92% | 0,18% | -21,86% | -5,53% | 0,87% | 0,89% |
| Year to date | 2,57% | -5,96% | 21,89% | 11,86% | 12,26% | 47,00% | 32,34% | 29,60% |
| 1 anno | 2,65% | -4,82% | 15,15% | 3,81% | 6,17% | 37,50% | 28,46% | 35,94% |
| 3 anni | 4,95% | -21,44% | -48,00% | 20,19% | 22,27% | 56,70% | 105,93% | 97,10% |




| | Frumento | Riso Grezzo | Mais | Avena | Semi di Soia | Farina di soia americana | Olio di soia |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 Mese | -1,83% | -4,00% | -1,34% | -9,14% | 5,01% | 3,41% | -2,43% |
| Year to date | -4,19% | -14,11% | -9,84% | -0,48% | 4,13% | -8,11% | 35,33% |
| 1 anno | 3,96% | -20,01% | 5,25% | 1,51% | 6,66% | -6,49% | 34,20% |
| 3 anni | -32,67% | -31,45% | -38,19% | -21,27% | -27,99% | -32,92% | -19,58% |




| | Petrolio WTI | Petrolio Brent | Gas naturale | Gasolio | Benzina |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 Mese | -1,26% | -0,92% | -10,26% | -3,32% | -5,33% |
| Year to date | -9,70% | -9,15% | -23,18% | 0,42% | -2,16% |
| 1 anno | -13,59% | -14,76% | 33,86% | 0,68% | -5,36% |
| 3 anni | -30,36% | -32,85% | -69,89% | -40,89% | -25,85% |

Uno sguardo alle quotazioni delle principali materie prime, rilevate in data 26/08/2025, 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

# INTERSCAMBIO COMMERCIALE CONTAINER - IMPORT / EXPORT GLOBALE ED EUROPA



| INTERSCAMBIO COMMERCIALE IN CONTAINER - 2022-2024 GLOBALE - TEUx1000 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **EXPORT + IMPORT** | **2022** | **2023** | **2024** | **DIFF.%** | **CAGR%** |
| TRAFFICO INTERCONTINENTALE | 112.326 | 114.113 | 121.835 | 6,77% | 4,15% |
| TRAFFICO INTER-REGIONALE | 61.136 | 58.363 | 61.323 | 5,07% | 0,15% |
| **TOTALE** | **173.462** | **172.476** | **183.158** | **6,19%** | **2,76%** |

*fonte: Dynamar*

| INTERSCAMBIO COMMERCIALE IN CONTAINER-2022-2024 EUROPA-TEUx1000 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | **2022** | **2023** | **2024** | **DIFF.%** | **CAGR%** |
| TRAFFICO IN IMPORT | 24.246 | 25.467 | 27.210 | 6,84% | 5,94% |
| TRAFFICO IN EXPORT | 20.952 | 19.686 | 19.532 | -0,78% | -3,45% |
| TRAFFICO INTRA-EUROPEO | 8.182 | 7.528 | 8.125 | 7,93% | -0,35% |
| **TOTALE** | **53.380** | **52.681** | **54.867** | **4,15%** | **1,38%** |

*fonte: Dynamar*

| TRAFFICO IN CONTAINER - EUROPA- IMPORT - 2022-2024 - TEUx1000 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **IN IMPORT DA** | **2022** | **2023** | **2024** | **DIFF.%** | **CAGR%** |
| FAR EAST | 15.382 | 16.581 | 18.045 | 8,83% | 8,31% |
| NORD AMERICA | 2.596 | 2.534 | 2.624 | 3,55% | 0,54% |
| AUSTRALASIA | 184 | 169 | 181 | 7,10% | -0,82% |
| MEDIO ORIENTE | 3.077 | 3.219 | 3.190 | -0,90% | 1,82% |
| AFRICA SUB SAHARIANA | 946 | 954 | 1.023 | 7,23% | 3,99% |
| AMERICA LATINA | 2.061 | 2.010 | 2.147 | 6,82% | 2,07% |
| **TOTALE** | **24.246** | **25.467** | **27.210** | **6,84%** | **5,94%** |

*fonte: Dynamar*

| TRAFFICO IN CONTAINER - EUROPA- EXPORT - 2022-2024 - TEUx1000 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **IN EXPORT VERSO** | **2022** | **2023** | **2024** | **DIFF.%** | **CAGR%** |
| FAR EAST | 6.731 | 6.466 | 6.238 | -3,53% | -3,73% |
| NORD AMERICA | 5.527 | 4.931 | 5.226 | 5,98% | -2,76% |
| AUSTRALASIA | 710 | 618 | 632 | 2,27% | -5,65% |
| MEDIO ORIENTE | 3.845 | 3.878 | 3.440 | -11,29% | -5,41% |
| AFRICA SUB SAHARIANA | 2.214 | 2.125 | 2.128 | 0,14% | -1,96% |
| AMERICA LATINA | 1.925 | 1.668 | 1.868 | 11,99% | -1,49% |
| **TOTALE** | **20.952** | **19.686** | **19.532** | **-0,78%** | **-3,45%** |

*fonte: Dynamar*

Nel 2024 l'interscambio commerciale in container a livello globale ha registrato un incremento del 6,19% rispetto al 2023 e, rispettivamente, del +6,77% nei flussi intercontinentali e del +5,07% in quelli inter-regionali.

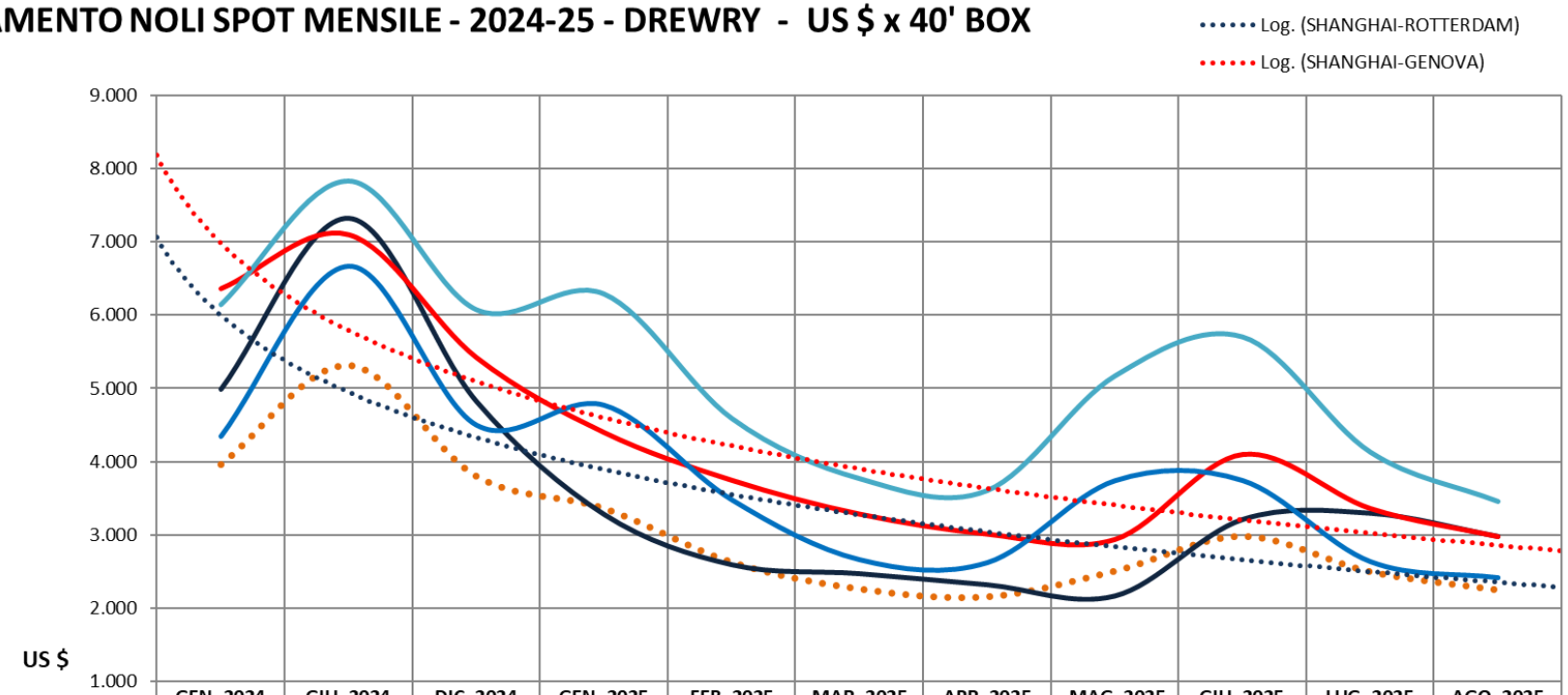
L'interscambio riferito all' Europa ha registrato un incremento complessivo del +1,38%, con una rilevante crescita nell'import, +5,94% e un calo nell'export, -3,45%, anche i flussi intraeuropei hanno registrato un calo del -0,35%%

# L'ANDAMENTO DEI NOLI - PRIMI SEGNALI DI RIENTRO

## Più accentuate le riduzioni sul Transpacifico, sul Nord Europa, e sul Mediterraneo, che ora risulta competitivo con Nord Europa



**ANDAMENTO NOLI SPOT MENSILE - 2024-25 - DREWRY - US $ x 40' BOX**

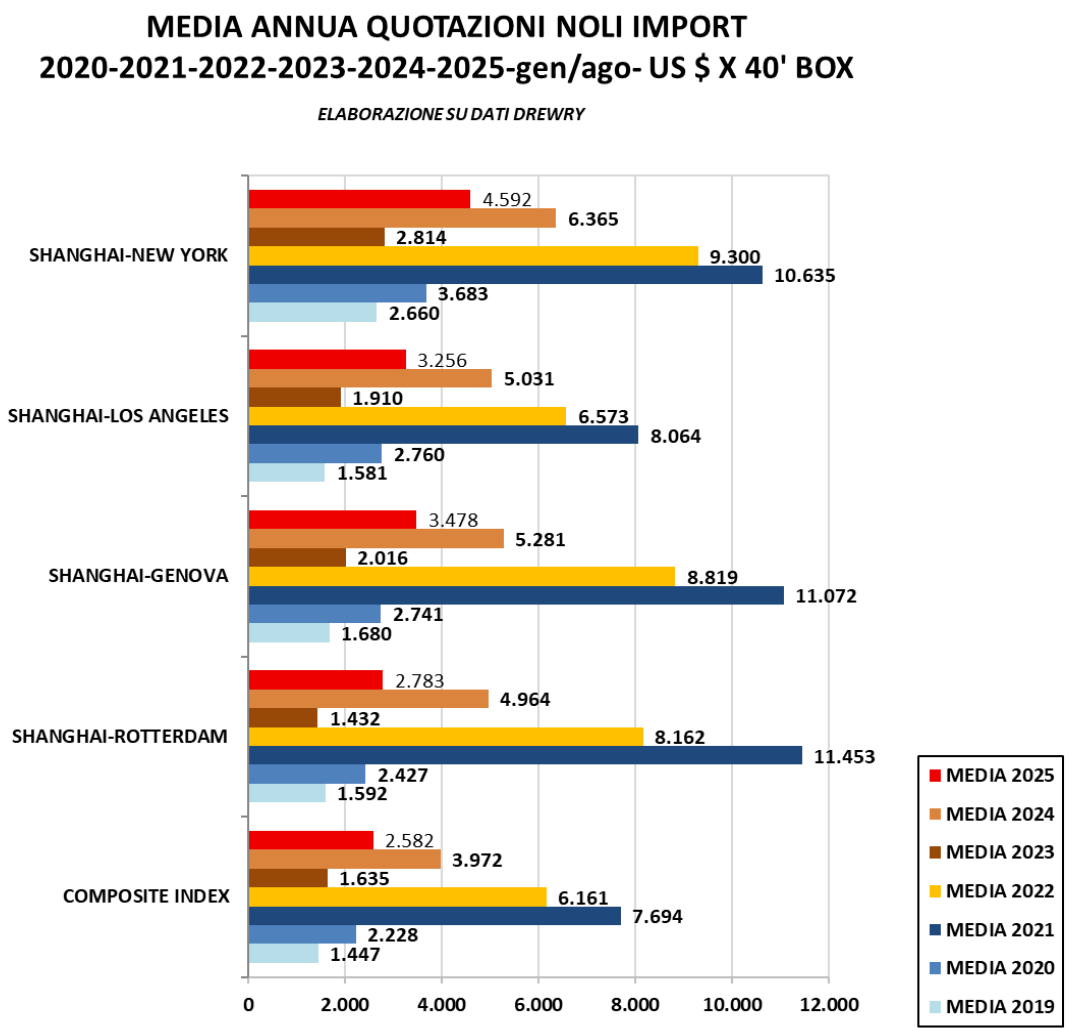



| | GEN_2024 | GIU_2024 | DIC_2024 | GEN_2025 | FEB_2025 | MAR_2025 | APR_2025 | MAG_2025 | GIU_2025 | LUG_2025 | AGO_2025 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| COMPOSITE INDEX | 3.964 | 5.318 | 3.803 | 3.364 | 2.629 | 2.264 | 2.157 | 2.508 | 2.983 | 2.499 | 2.250 |
| SHANGHAI-ROTTERDAM | 4.984 | 7.322 | 4.819 | 3.274 | 2.586 | 2.463 | 2.312 | 2.159 | 3.204 | 3.290 | 2.973 |
| SHANGHAI-GENOVA | 6.365 | 7.102 | 5.424 | 4.400 | 3.747 | 3.286 | 3.012 | 2.939 | 4.100 | 3.362 | 2.978 |
| SHANGHAI-LOS ANGELES | 4.344 | 6.673 | 4.499 | 4.771 | 3.477 | 2.658 | 2.617 | 3.738 | 3.741 | 2.632 | 2.412 |
| SHANGHAI-NEW YORK | 6.143 | 7.827 | 6.074 | 6.288 | 4.593 | 3.774 | 3.611 | 5.172 | 5.703 | 4.135 | 3.463 |

Dopo i rincari di maggio e giugno causati dalla crisi medio-orientale, si riscontra una tendenza al rientro, più accentuata sul Trans-Pacifico e sul Mediterraneo, che ritorna a essere competitivo con il Nord Europa

# L'ANDAMENTO DEI NOLI – PRIMI SEGNALI DI RIENTRO

1.10 dati macroeconomici




Il grafico a lato riassume le quotazioni medie dei noli sulle principali direttrici con la Cina nel periodo 2019-2025, le maggiori oscillazioni si sono registrate sul Nord Europa, seguito dal Mediterraneo; più stabile la West Coast degli USA.

# Nord Europa



| 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% | 14.223.508 | 18,22% | 5.018.900 | 5,19% |
| 2022 | 14.455.155 | -5,50% | 8.282.872 | -5,10% | 13.484.120 | -5,20% | 4.570.000 | -8,94% |
| 2023 | 13.446.709 | -6,98% | 7.755.000 | -6,37% | 12.488.400 | -7,38% | 4.176.980 | -8,60% |
| 2024 | 13.823.217 | 2,80% | 7.824.795 | 0,90% | 13.500.000 | 8,10% | 4.444.813 | 6,41% |
| CAGR 2010-2024 | | 1,55% | | -0,06% | | 3,39% | | -0,65% |

| 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% | - | - | 42.464.512 | -7,40% |
| 2021 | 713.000 | 68,46% | 3.024.600 | 28,74% | - | - | 47.004.468 | 10,69% |
| 2022 | 778.400 | 9,17% | 3.102.000 | 2,56% | - | - | 44.672.547 | -4,96% |
| 2023 | 587.000 | -24,59% | 2.616.000 | -15,67% | - | - | 41.070.089 | -8,06% |
| 2024 | 563.750 | -3,96% | 3.104.000 | 18,65% | - | - | 43.260.575 | 5,33% |
| CAGR 2010-2024 | | 3,14% | | 1,98% | | -100,00% | | 1,08% |

L'andamento dei volumi nei porti del range del Nord Europa, che nel 2023 aveva segnato un decremento del -8,06%, nel 2024 ha registrato un incremento del +5,33%, recuperando in parte il calo registrato nei due anni precedenti.

Il CAGR del periodo 2010-2024 si attesta sul+1,08%

*Nota:*
*dal 2020 le statistiche di Zeebrugge sono state incluse nei dati di Anversa*

# 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 | |
| 2011 | 2.033.549 | 4,4% | 944.047 | -1,0% | 170.427 | -13,2% | 1.847.102 | 5,0% | 1.320.000 | |
| 2012 | 1.756.429 | -13,6% | 1.062.408 | 12,5% | 75.282 | -55,8% | 2.064.806 | 11,8% | 1.247.218 | |
| 2013 | 1.720.383 | -2,1% | 1.097.740 | 3,3% | 74.080 | -1,6% | 1.988.013 | -3,7% | 1.300.432 | |
| 2014 | 1.893.299 | 10,1% | 1.173.919 | 6,9% | 81.755 | 10,4% | 2.172.944 | 9,3% | 1.303.017 | |
| 2015 | 1.965.240 | 3,8% | 1.220.000 | 3,9% | 82.667 | 1,1% | 2.242.902 | 3,2% | 1.300.442 | |
| 2016 | 2.236.960 | 13,8% | 1.225.000 | 0,4% | 49.149 | -40,5% | 2.297.917 | 2,5% | 1.272.425 | |
| 2017 | 2.968.757 | 32,7% | 1.250.000 | 2,0% | 44.057 | -10,4% | 2.662.187 | 15,9% | 1.473.571 | |
| 2018 | 3.472.900 | 17,0% | 1.390.000 | 11,2% | 66.600 | 51,2% | 2.609.138 | -2,0% | 1.485.623 | |
| 2019 | 3.324.650 | -4,3% | 1.454.621 | 4,6% | 65.266 | -2,0% | 2.615.375 | 0,2% | 1.409.381 | |
| 2020 | 2.958.000 | -11,0% | 1.317.670 | -9,4% | 146.100 | 123,9% | 2.352.769 | -10,0% | 1.174.000 | |
| 2021 | 3.530.800 | 19,4% | 1.490.000 | 13,1% | 223.265 | 52,8% | 2.557.847 | 8,7% | 1.375.626 | |
| 2022 | 3.522.300 | -0,2% | 1.530.000 | 2,7% | 266.591 | 19,4% | 2.532.532 | -1,0% | 1.262.496 | |
| 2023 | 3.280.000 | -6,9% | 1.336.700 | -12,6% | 346.612 | 30,0% | 2.394.335 | -5,5% | 1.139.088 | |
| 2024 | 3.885.700 | 18,5% | 1.418.800 | 6,1% | 372.686 | 7,5% | 2.447.815 | 2,2% | 1.238.258 | |
| CAGR 2010-2024 | | 5,6% | | 4,1% | | 1,2% | | 3,5% | | |

| Anno | Livorno | | Napoli | | Salerno | | TOTALE | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | tot | % | tot | % | tot | % | tot | % |
| 2010 | 635.270 | 7,3% | 532.432 | 7,3% | 274.940 | -2,2% | 7.584.956 | 11,2% |
| 2011 | 637.798 | 0,4% | 526.768 | -1,1% | 235.209 | -14,5% | 7.714.900 | 1,7% |
| 2012 | 549.000 | -13,9% | 546.818 | 3,8% | 208.591 | -11,3% | 7.510.552 | -2,6% |
| 2013 | 559.180 | 1,9% | 477.020 | -12,8% | 263.405 | 26,3% | 7.480.253 | -0,4% |
| 2014 | 577.471 | 3,3% | 431.682 | -9,5% | 320.044 | 21,5% | 7.954.131 | 6,3% |
| 2015 | 780.874 | 35,2% | 438.280 | 1,5% | 359.328 | 12,3% | 8.389.733 | 5,5% |
| 2016 | 800.475 | 2,5% | 483.481 | 10,3% | 388.572 | 8,1% | 8.753.979 | 4,3% |
| 2017 | 734.085 | -8,3% | 509.876 | 5,5% | 454.686 | 17,0% | 10.097.219 | 15,3% |
| 2018 | 748.033 | 1,9% | 563.133 | 10,4% | 452.095 | -0,6% | 10.787.522 | 6,8% |
| 2019 | 789.833 | 5,6% | 681.929 | 21,1% | 413.227 | -8,6% | 10.754.282 | -0,3% |
| 2020 | 716.233 | -9,3% | 643.540 | -5,6% | 377.886 | -8,6% | 9.686.198 | -9,9% |
| 2021 | 791.356 | 10,5% | 652.599 | 1,4% | 419.102 | 10,9% | 11.040.595 | 14,0% |
| 2022 | 751.811 | -5,0% | 687.005 | 5,3% | 361.884 | -13,7% | 10.914.619 | -1,1% |
| 2023 | 669.483 | -11,0% | 595.740 | -13,3% | 345.949 | -4,4% | 10.107.907 | -7,4% |
| 2024 | 663.622 | -0,9% | 646.409 | 8,5% | 358.316 | 3,6% | 11.031.606 | 9,1% |
| CAGR 2010-2024 | | 2,0% | | 1,9% | | 3,9% | | 2,7% |

Il Mediterraneo Occidentale nel 2024 cresce del 9,1% recuperando ampiamente le perdite del 2023 e nel periodo 2010-2024 segna un trend medio annuo di crescita del +2,7%

# Mediterraneo Centrale + Tangeri



| Anno | Algeciras | | Valencia | | Cagliari | | Gioia Tauro | | Malta Free P. | | Tangier | | TOTALE | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | tot | inc.% | 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% | - | | 12.811.974 | 1,9% |
| 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% | - | | 13.208.002 | 3,1% |
| 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% | - | | 14.462.930 | 9,5% |
| 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 | | 17.658.454 | 22,1% |
| 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% | 18.661.452 | 5,7% |
| 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% | 18.449.120 | -1,1% |
| 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% | 18.958.462 | 2,8% |
| 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% | 18.596.809 | -1,9% |
| 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% | 19.284.918 | 3,7% |
| 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% | 20.745.184 | 21,1% |
| 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% | 21.953.389 | 18,4% |
| 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% | 23.819.603 | 8,5% |
| 2022 | 4.762.808 | -0,7% | 5.076.200 | -9,7% | 140.216 | 27,8% | 3.378.483 | 7,4% | 2.880.900 | -3,0% | 7.596.845 | 5,9% | 23.835.452 | 0,1% |
| 2023 | 4.733.400 | -0,6% | 4.804.000 | -5,4% | 122.737 | -12,5% | 3.548.827 | 5,0% | 2.900.000 | 0,7% | 8.614.400 | 13,4% | 24.723.364 | 3,7% |
| 2024 | 4.709.450 | -0,5% | 5.475.773 | 14,0% | 196.539 | 60,1% | 3.940.447 | 11,0% | 2.960.900 | 2,1% | 10.241.392 | 18,9% | 27.524.501 | 11,3% |
| **CAGR 2010-2024** | | **3,8%** | | **1,9%** | | **-7,4%** | | **2,3%** | | **1,6%** | | **13,7%** | | **5,6%** |

I principali hub di transhipment del Mediterraneo Centrale registrano nel periodo 2010-2024 andamenti alterni dovuti all'alta incidenza in questi porti delle operazioni di trasbordo, con tassi annui medi di crescita che variano dal +1,9% al 22% 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 centrale; il settore nel complesso registra nel periodo 2010-2024 un tasso di crescita media annua del 5,6%

# Porti nazionali – complessivo

## 2.3 Il traffico container

| ARCHI | PORTI | MOVIMENTO CONTENITORI NEI PRINCIPALI PORTI ITALIANI | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Sbarchi + imbarchi + trasbordi - dati in TEU | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| 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 | 266.591 | 346.612 | 372.686 |
| | 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 | 2.532.532 | 2.394.335 | 2.447.817 |
| | 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 | 1.262.496 | 1.139.088 | 1.238.258 |
| | Marina di Carrara | 7.793 | 5.455 | 99 | 356 | 384 | 68 | 32.780 | 52.452 | 57.999 | 81.156 | 86.332 | 101.288 | 101.685 | 103.519 | 103.297 |
| | 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 | 751.811 | 669.414 | 663.622 |
| | Piombino | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 61 | 69 | 58 |
| | Civitavecchia-Gaeta | 41.536 | 38.165 | 50.965 | 54.019 | 64.387 | 66.731 | 74.208 | 94.401 | 108.402 | 112.249 | 106.695 | 100.248 | 112.200 | 102.185 | 106.592 |
| 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 | 684.111 | 595.740 | 646.409 |
| | 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 | 361.884 | 345.949 | 358.316 |
| | 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 | 3.380.053 | 3.548.830 | 3.940.452 |
| BASSO AD-IONIO | Taranto | 581.936 | 604.404 | 263.461 | 197.317 | 148.519 | - | 375 | - | - | - | 5.512 | 11.841 | 26.269 | 40.625 | 16.114 |
| | Brindisi | 1.107 | 485 | 97 | 566 | 407 | 329 | 1.857 | 1.106 | 12 | 105 | - | - | 383 | - | - |
| | Bari | 680 | 11.121 | 29.398 | 31.436 | 35.932 | 60.063 | 71.593 | 68.695 | 68.262 | 82.627 | 71.233 | 70.254 | 65.729 | 73.948 | 73.554 |
| | Manfredonia | - | - | - | - | - | - | - | - | 13 | 10 | 15 | 2 | - | - | 20 |
| 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 | 165.346 | 173.152 | 151.660 |
| | 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 | 228.435 | 216.981 | 201.776 |
| | Chioggia | - | - | - | - | - | - | - | - | 69 | 56 | 46 | 37 | 36 | - | 1 |
| | 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 | 533.991 | 491.118 | 478.837 |
| | Portonogaro | 40 | - | 40 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | Monfalcone | 1.166 | 591 | 812 | 814 | 753 | 714 | 980 | 866 | 1.088 | 902 | 694 | 1.493 | 1.961 | 421 | 333 |
| | 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 | 877.805 | 852.193 | 842.200 |
| 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 | 51.666 | 53.212 | 13.289 |
| | Augusta-Pozzallo | 78 | - | 200 | 203 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 48.629 |
| | 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 | 13.962 | 15.201 | 16.394 |
| | Trapani | 7.088 | | | | | | | | | | 10.580 | 11.664 | 10.950 | 10.516 | 10.242 |
| | 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 | 140.216 | 122.737 | 196.539 |
| 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 | 11.570.173 | 11.295.845 | 11.927.095 |
| 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% | 2,42% | -2,37% | 5,59% |

# Porti nazionali – classifica

## 2.3.1 Il traffico container

| ARCHI PORTUALI - TEU | | | diff.% | CAGR 2010-2024 |
|---|---|---|---|---|
| CLASSIFICA | 2023 | 2024 | | |
| 1 BASSO TIRRENO | 4.490.519 | 4.945.177 | 10,12% | 1,09% |
| 2 LIGURE-NORD TIRRENO | 4.755.222 | 4.932.330 | 3,72% | 1,97% |
| 3 CENTRO-NORD ADRIATICO | 1.733.865 | 1.674.807 | -3,41% | 3,87% |
| 4 ISOLE | 201.666 | 285.093 | 41,37% | -8,67% |
| 5 BASSO ADRIATICO-IONIO | 114.573 | 89.688 | -21,72% | -13,07% |
| TOTALE | 11.295.845 | 11.927.095 | 5,59% | 1,31% |

L'andamento generale del traffico container nei principali porti italiani nel 2024 segna una crescita rispetto al 2023 del 5,59%, con cali nei versanti del basso Adriatico-Ionio e del Centro-Nord-Adriatico; rilevante il balzo del porto di Gioia Tauro nel 2024, grazie proprio agli effetti della crisi del Mar Rosso, con le deviazioni dei collegamenti con il Far East via Capo di Buona Speranza, fatto che ha riversato più carico sui porti di transhipment Centro-Mediterranei.

| PORTI NAZIONALI - TEU | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | CLASSIFICA | diff.% | 2024 | 2023 | 2022 |
| 1 | Gioia Tauro | 11,04% | 3.940.452 | 3.548.830 | 3.380.053 |
| 2 | Genova | 2,23% | 2.447.817 | 2.394.335 | 2.532.532 |
| 3 | La Spezia | 8,71% | 1.238.258 | 1.139.088 | 1.262.496 |
| 4 | Trieste | -1,17% | 842.200 | 852.193 | 877.805 |
| 5 | Livorno | -0,87% | 663.622 | 669.414 | 751.811 |
| 6 | Napoli | 8,51% | 646.409 | 595.740 | 684.111 |
| 7 | Venezia | -2,50% | 478.837 | 491.118 | 533.991 |
| 8 | Savona-Vado | 7,52% | 372.686 | 346.612 | 266.591 |
| 9 | Salerno | 3,57% | 358.316 | 345.949 | 361.884 |
| 10 | Ravenna | -7,01% | 201.776 | 216.981 | 228.435 |
| 11 | Cagliari-Sarroch | 60,13% | 196.539 | 122.737 | 140.216 |
| 12 | Ancona | -12,41% | 151.660 | 173.152 | 165.346 |
| 13 | Civitavecchia | 4,31% | 106.592 | 102.185 | 112.200 |
| 14 | Marina di Carrara | -0,21% | 103.297 | 103.519 | 101.685 |
| 15 | Bari | -0,53% | 73.554 | 73.948 | 65.729 |
| 16 | Augusta-Pozzallo | - | 48.629 | - | - |
| 17 | Palermo | 7,85% | 16.394 | 15.201 | 13.962 |
| 18 | Taranto | -60,33% | 16.114 | 40.625 | 26.269 |
| 19 | Catania | -75,03% | 13.289 | 53.212 | 51.666 |
| 20 | Trapani | -2,61% | 10.242 | 10.516 | 10.950 |
| 21 | Monfalcone | -20,90% | 333 | 421 | 1.961 |
| 22 | Piombino | -15,94% | 58 | 69 | 61 |
| 23 | Manfredonia | - | 20 | - | - |
| 24 | Chioggia | - | 1 | - | 36 |
| TOTALE | | 5,59% | 11.927.095 | 11.295.845 | 11.569.790 |

# Centro-Nord Adriatico

## 2.4 Il traffico container

| NORD ADRIATICO - EAST CORNER - PERIODO 2010-2024 - 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% | 945.007 | -1,5% | 344.091 | 12,8% | **2.065.120** | 231 | 0,5% |
| 2021 | 757.243 | -2,4% | 997.574 | 5,6% | 356.068 | 3,5% | **2.110.885** | 236 | 2,2% |
| 2022 | 877.795 | 15,9% | 1.017.788 | 2,0% | 520.866 | 46,3% | **2.416.449** | 270 | 14,5% |
| 2023 | 852.193 | -2,9% | 1.066.093 | 4,7% | 522.938 | 0,4% | **2.441.224** | 273 | 1,0% |
| 2024 | 841.867 | -1,2% | 1.133.340 | 6,3% | 501.797 | -4,0% | **2.477.004** | 277 | 1,5% |
| incr.% medio annuo | | 8,14% | | 6,38% | | 9,71% | incr.% medio annuo | | 7,54% |

| NORD ADRIATICO - WEST CORNER - PERIODO 2010-2024 - 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% |
| 2022 | 533.991 | 3,9% | 228.435 | 7,3% | 165.346 | -1,2% | **927.772** | 135 | 3,8% |
| 2023 | 491.118 | -8,0% | 216.981 | -5,0% | 173.152 | 4,7% | **881.251** | 128 | -5,0% |
| 2024 | 478.837 | -2,5% | 201.776 | -7,0% | 151.660 | -12,4% | **832.273** | 121 | -5,6% |
| incr.% medio annuo | | 1,41% | | 0,68% | | 2,29% | incr.% medio annuo | | 1,38% |

Il trend del Centro-Nord Adriatico segna un incremento medio annuo del +5,41% nel periodo 2010-2024. Rilevante il diverso andamento dei due versanti:

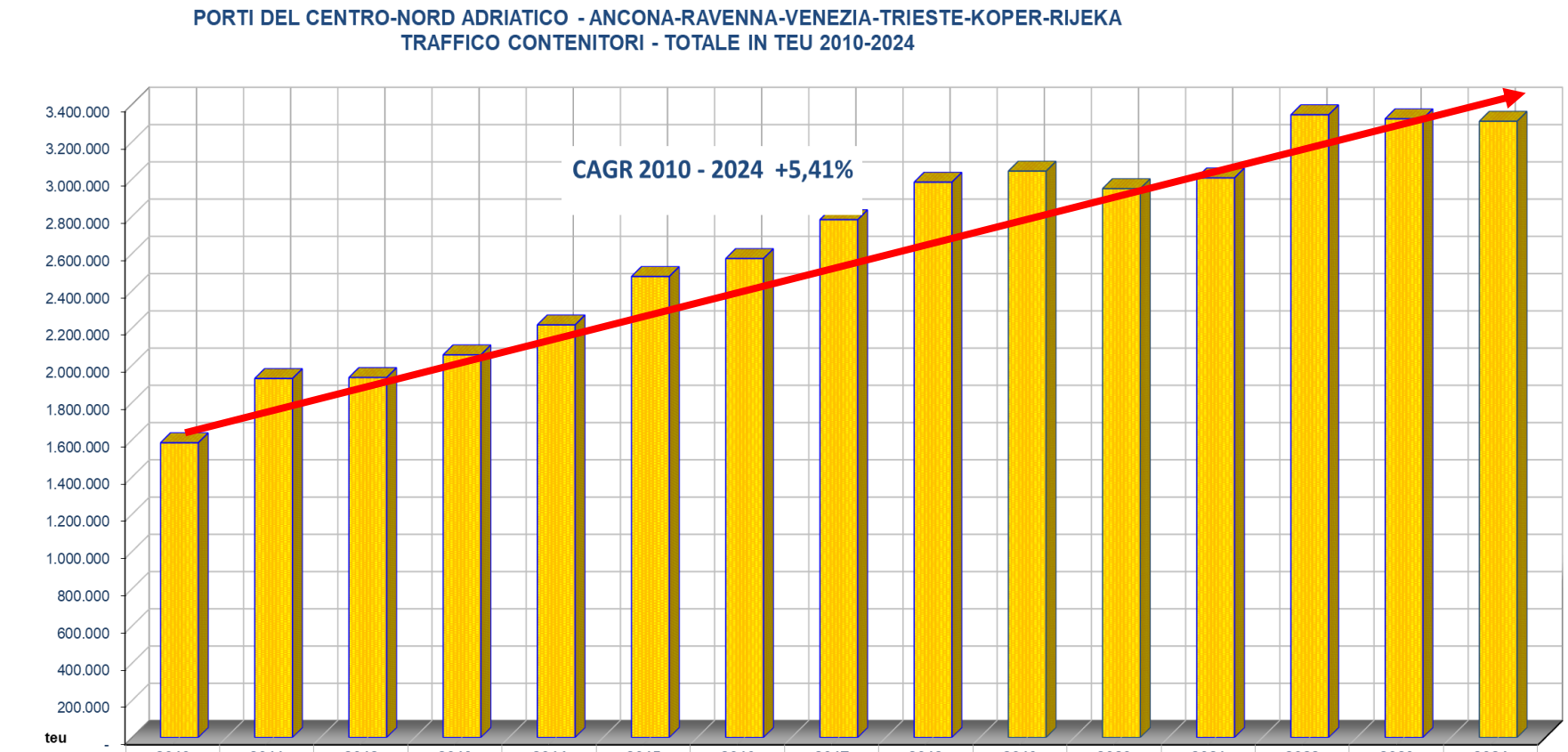
+ 7,54% il corner East

+ 1,38% il corner West

| CENTRO-NORD ADRIATICO-2010-2024 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 | **2.947.341** | 186 | -3,09% |
| 2021 | **3.004.963** | 190 | 1,96% |
| 2022 | **3.344.221** | 211 | 11,29% |
| 2023 | **3.322.475** | 210 | -0,65% |
| 2024 | **3.309.277** | 209 | -0,40% |
| | | incr.% medio annuo | 5,41% |

# Centro-Nord Adriatico

## 2.5 Il traffico container




| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TOTALE TEU | 1.582.819 | 1.927.759 | 1.933.194 | 2.054.726 | 2.215.741 | 2.475.650 | 2.571.837 | 2.780.780 | 2.981.931 | 3.041.456 | 2.947.341 | 3.004.963 | 3.344.221 | 3.322.475 | 3.309.277 |

Crescita globale dell' arco Centro Nord Adriatico nel periodo 2010 – 2024,

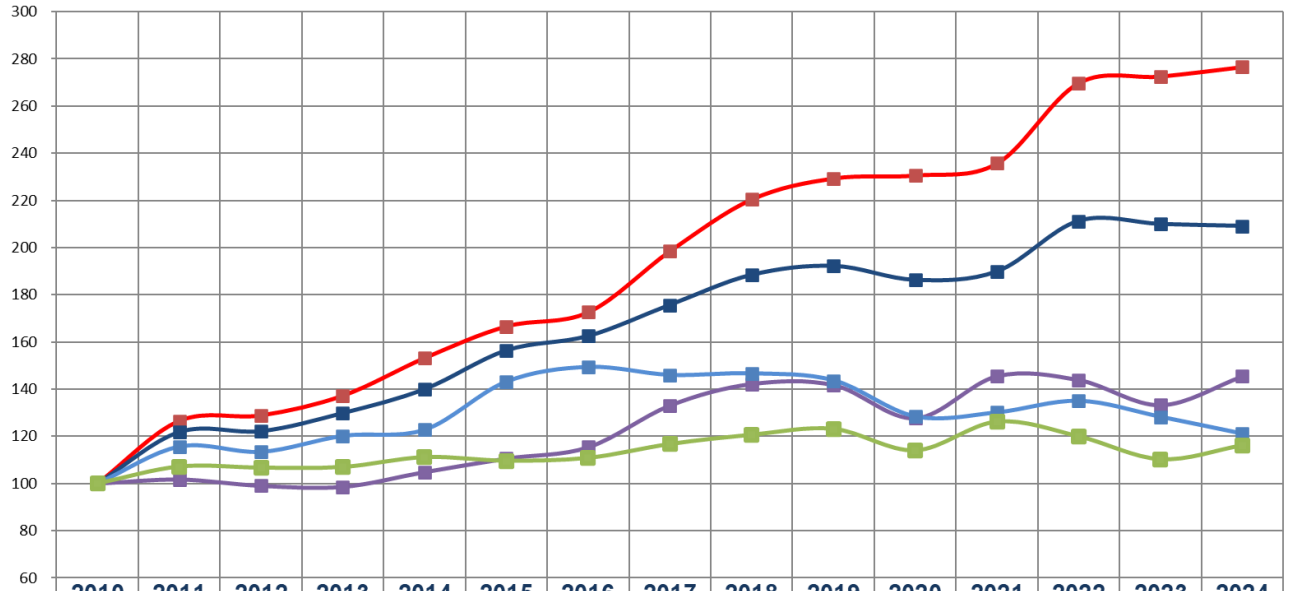
# Dinamica tendenziale comparti



Nonostante gli effetti della crisi del Mar Rosso, la dinamica del Nord Adriatico mantiene la tendenza consolidata, rilevabile dal grafico dell'indice di crescita al 2024 (2010=100) raffrontato con quello degli altri comparti considerati:

- Nord-Est Adriatico 277
- Nord Adriatico 209
- Ovest Mediterraneo 145
- Nord-Ovest Adriatico 121
- Nord Europa 116

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



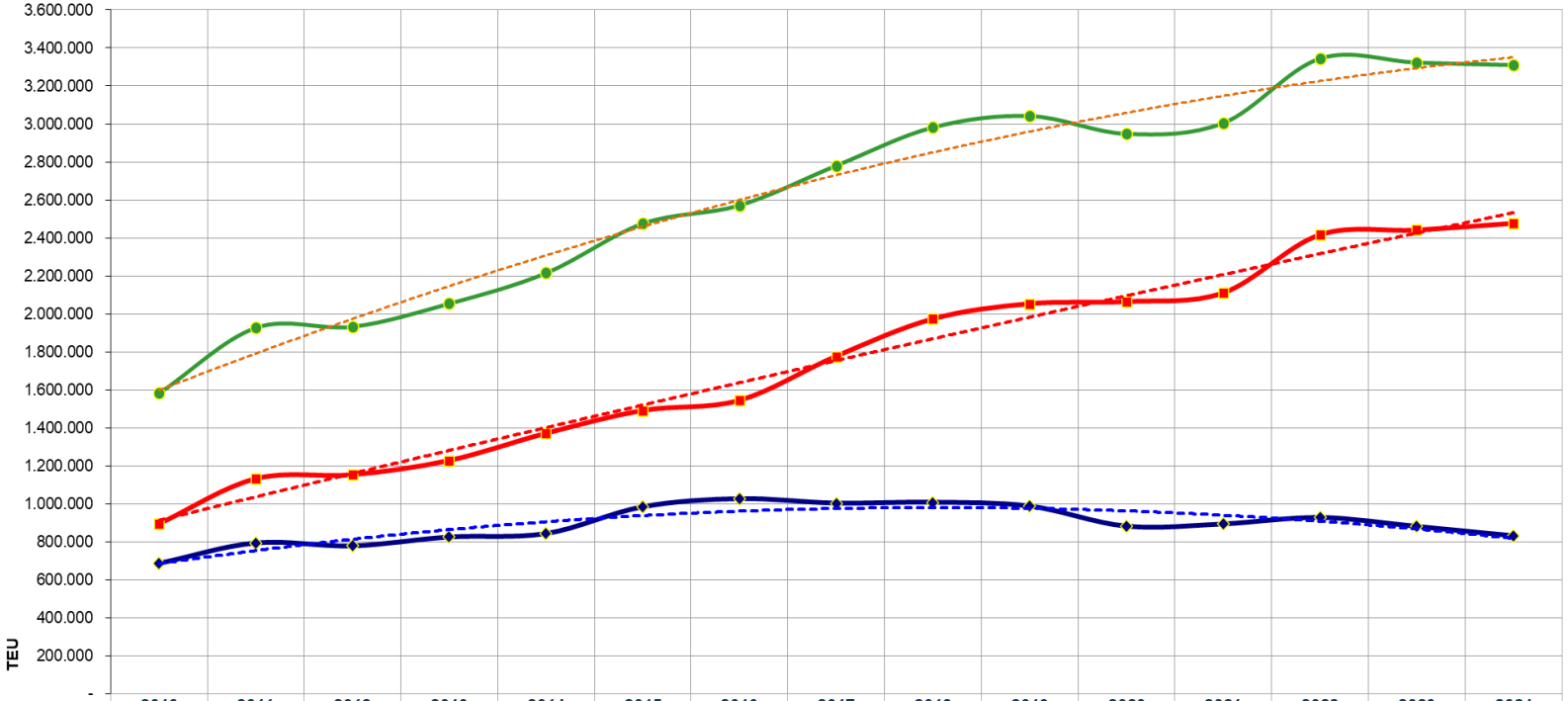

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NORD-EST-ADRIATICO | 100 | 127 | 129 | 137 | 153 | 167 | 173 | 199 | 220 | 229 | 231 | 236 | 270 | 273 | 277 |
| NORD ADRIATICO TOTALE | 100 | 122 | 122 | 130 | 140 | 156 | 162 | 176 | 188 | 192 | 186 | 190 | 211 | 210 | 209 |
| OVEST-MEDITERRANEO | 100 | 102 | 99 | 99 | 105 | 111 | 115 | 133 | 142 | 142 | 128 | 146 | 144 | 133 | 145 |
| NORD-OVEST-ADRIATICO | 100 | 116 | 113 | 120 | 123 | 143 | 149 | 146 | 147 | 144 | 128 | 130 | 135 | 128 | 121 |
| NORD-EUROPA | 100 | 107 | 107 | 107 | 111 | 110 | 111 | 117 | 121 | 123 | 114 | 126 | 120 | 110 | 116 |

# Dinamica volumi - N. Adriatico



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

TRAFFICO CONTENITORI-CLUSTER WEST & EAST ADRIATICO VOLUMI 2010-2024
(ANCONA, RAVENNA, VENEZIA - TRIESTE, KOPER, RIJEKA)

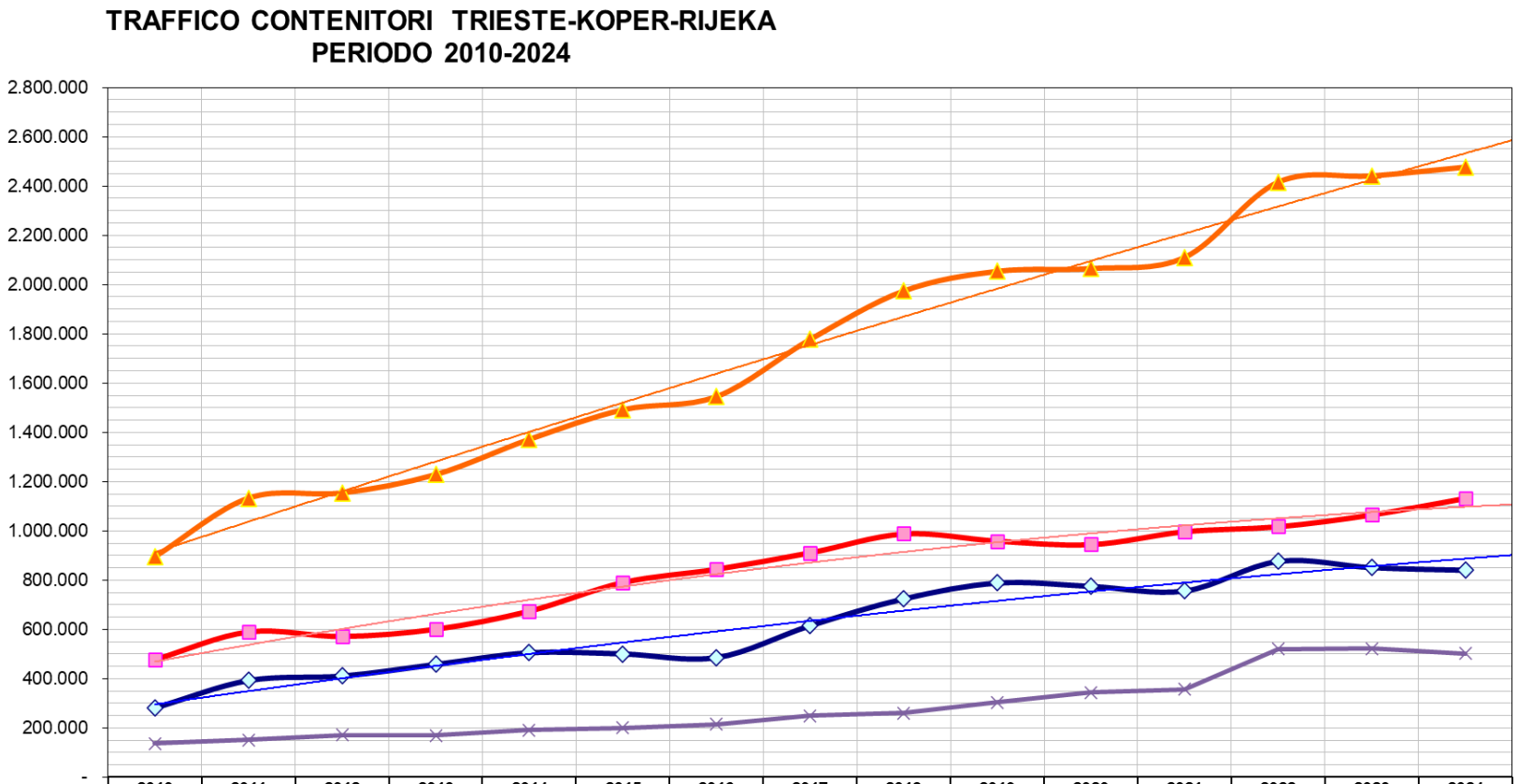



| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| West-A | 687.397 | 794.573 | 779.258 | 825.745 | 843.685 | 983.590 | 1.026.232 | 1.003.124 | 1.007.631 | 987.401 | 882.221 | 894.078 | 927.772 | 881.251 | 832.273 |
| East-A | 895.422 | 1.133.186 | 1.153.936 | 1.228.981 | 1.372.056 | 1.492.060 | 1.545.605 | 1.777.656 | 1.974.300 | 2.054.055 | 2.065.120 | 2.110.885 | 2.416.449 | 2.441.224 | 2.477.004 |
| Totale | 1.582.819 | 1.927.759 | 1.933.194 | 2.054.726 | 2.215.741 | 2.475.650 | 2.571.837 | 2.780.780 | 2.981.931 | 3.041.456 | 2.947.341 | 3.004.963 | 3.344.221 | 3.322.475 | 3.309.277 |

# 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 nell'ultimo triennio.
Koper nel 2024 segna un ulteriore incremento mentre Trieste dal 2023 accusa un lieve rallentamento



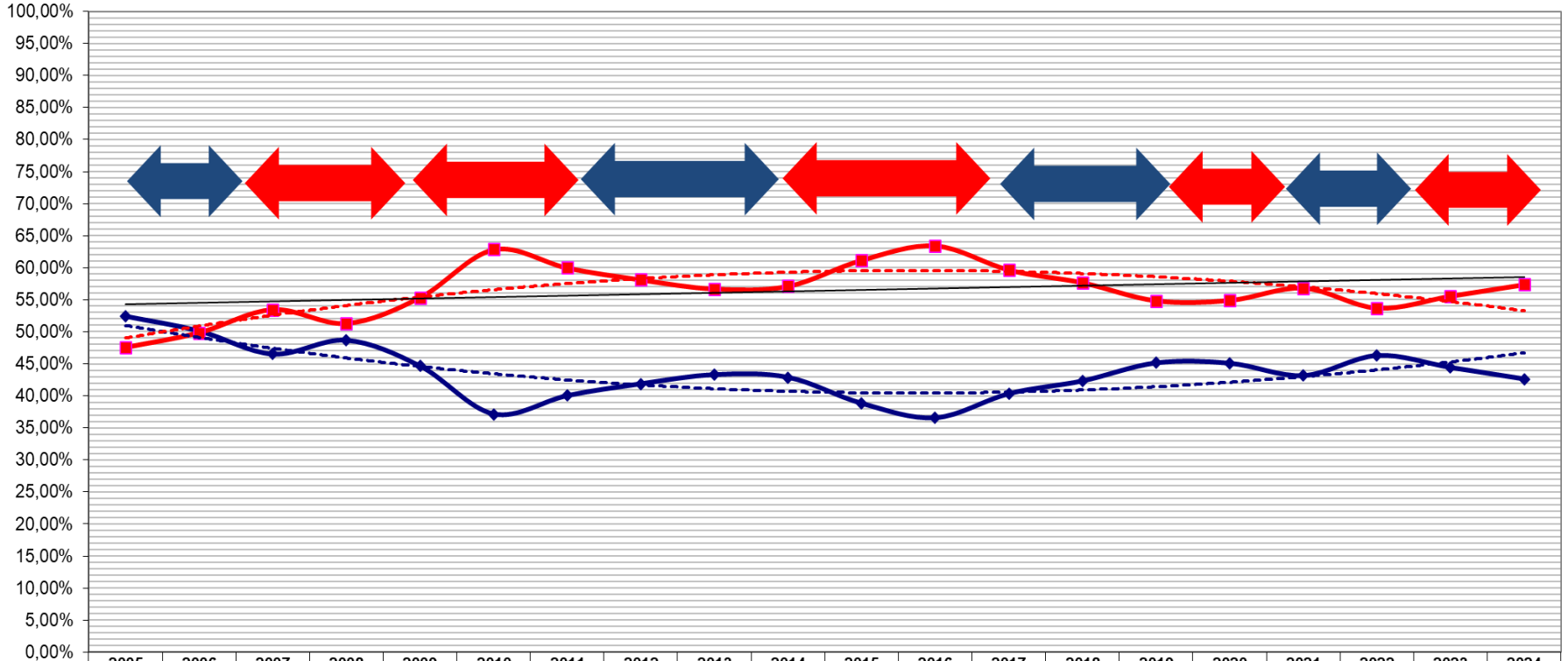

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Trieste-teu | 281.643 | 393.195 | 411.247 | 458.597 | 506.019 | 501.222 | 486.499 | 616.153 | 725.426 | 789.640 | 776.022 | 757.243 | 877.795 | 852.193 | 841.867 |
| Koper-teu | 476.731 | 589.314 | 570.744 | 600.441 | 674.033 | 790.736 | 844.758 | 911.528 | 988.499 | 959.356 | 945.007 | 997.574 | 1.017.788 | 1.066.093 | 1.133.340 |
| Rijeka-teu | 137.048 | 150.677 | 171.945 | 169.943 | 192.004 | 200.102 | 214.348 | 249.975 | 260.375 | 305.059 | 344.091 | 356.068 | 520.866 | 522.938 | 501.797 |
| Totale | 895.422 | 1.133.186 | 1.153.936 | 1.228.981 | 1.372.056 | 1.492.060 | 1.545.605 | 1.777.656 | 1.974.300 | 2.054.055 | 2.065.120 | 2.110.885 | 2.416.449 | 2.441.224 | 2.477.004 |

# Ripartizione volumi – Trieste - Koper

2.5.4 Il traffico container

Particolarmente significativo l'andamento dello share % di ripartizione del traffico tra i due porti nel periodo 2005- 2024, aspetto che consente di rilevare la rispettiva competitività in ragione della tendenza complessiva di crescita del comparto

**RIPARTIZIONE TEU TRIESTE-KOPER DALL'ANNO DEL SORPASSO 2005 AL 2024 - Somma=100**




| | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Trieste | 52,46% | 50,15% | 46,52% | 48,70% | 44,66% | 37,14% | 40,02% | 41,88% | 43,30% | 42,88% | 38,80% | 36,54% | 40,33% | 42,33% | 45,15% | 45,09% | 43,15% | 46,31% | 44,42% | 42,62% |
| Koper | 47,54% | 49,85% | 53,48% | 51,30% | 55,34% | 62,86% | 59,98% | 58,12% | 56,70% | 57,12% | 61,20% | 63,46% | 59,67% | 57,67% | 54,85% | 54,91% | 56,85% | 53,69% | 55,58% | 57,38% |

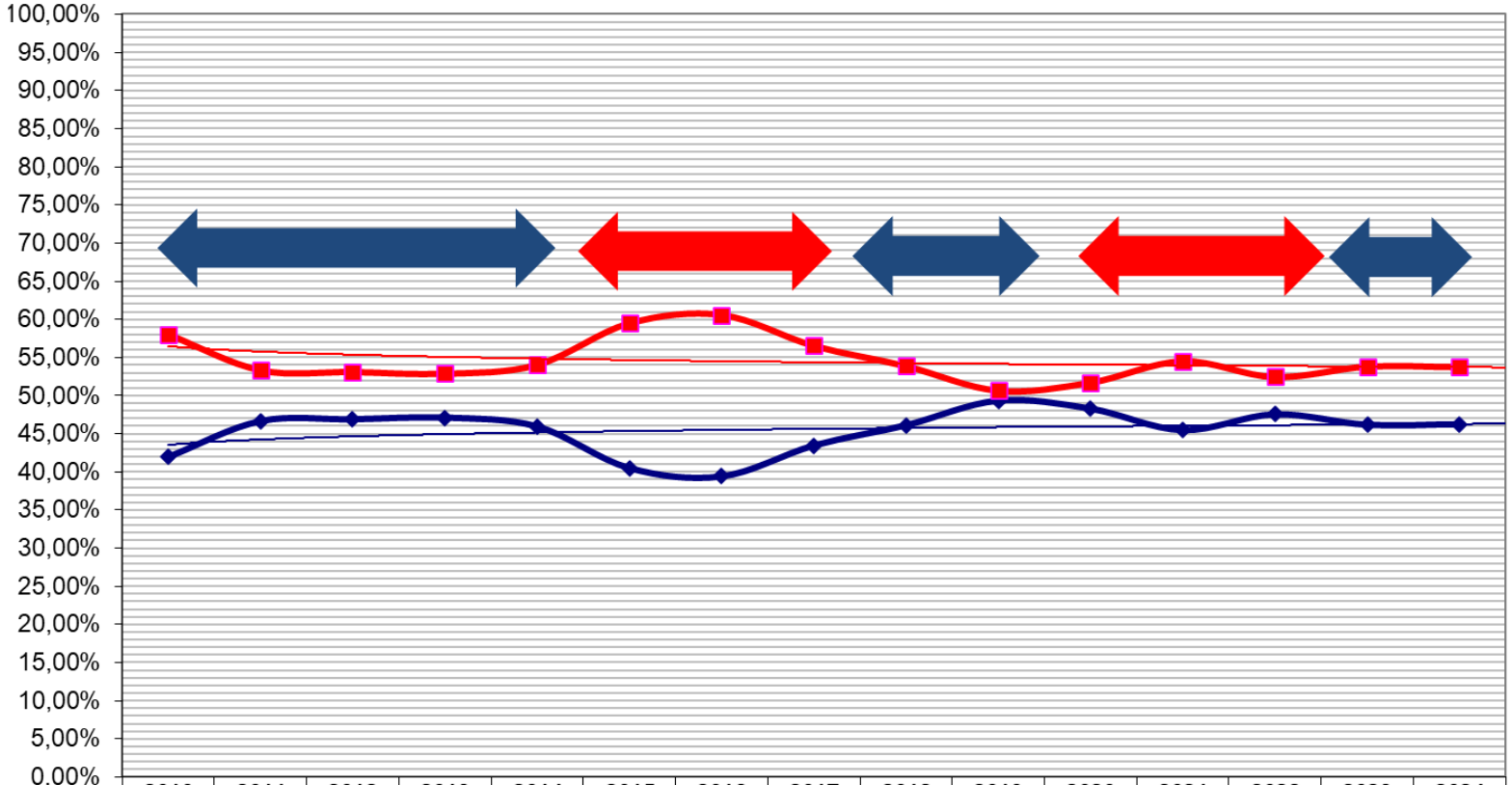
periodo

# Ripartizione volumi – Trieste - Koper



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 2020-2024 si è accentuata, a Trieste è passata dal 11% del periodo fino al 2019 al 25% nel 2024, a Koper oscilla indicativamente tra il 26% e il 28%

**RIPARTIZIONE CARICO IN CONTAINER TRIESTE-KOPER**
**DAL 2010- AL 2024 - Somma=100**

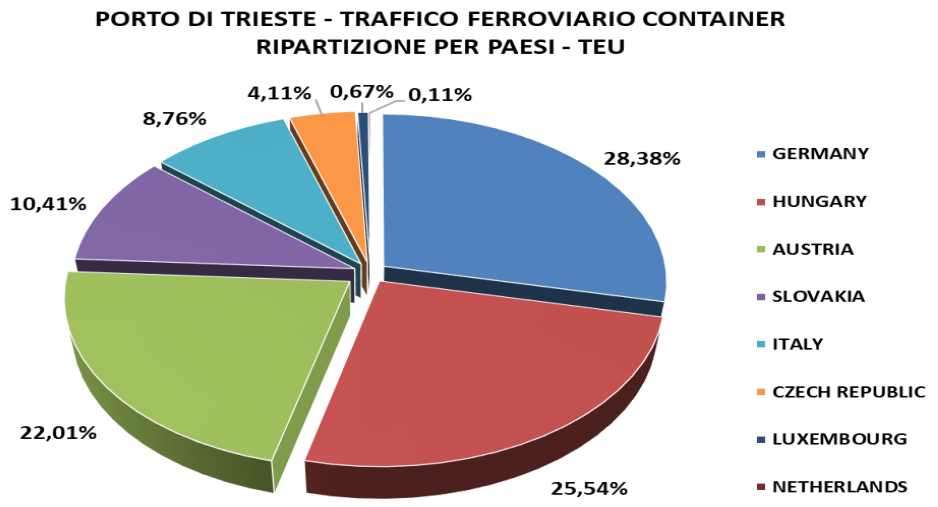


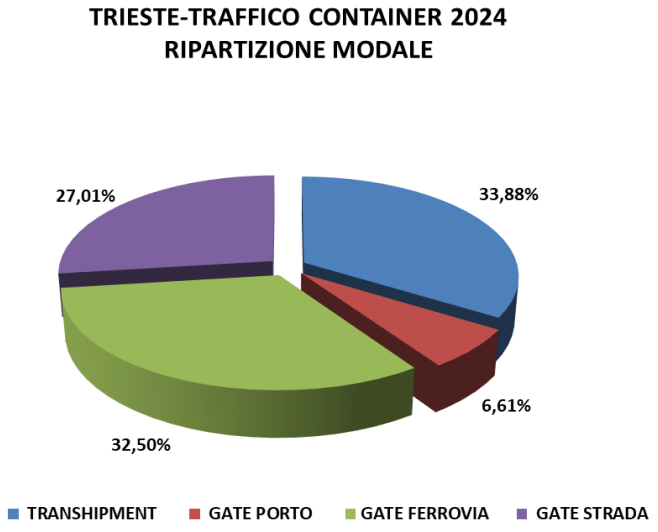

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Trieste | 41,98% | 46,66% | 46,89% | 47,11% | 45,96% | 40,52% | 39,42% | 43,46% | 46,12% | 49,33% | 48,29% | 45,47% | 47,54% | 46,18% | 46,25% |
| Koper | 58,02% | 53,34% | 53,11% | 52,89% | 54,04% | 59,48% | 60,58% | 56,54% | 53,88% | 50,67% | 51,71% | 54,53% | 52,46% | 53,82% | 53,75% |

periodo

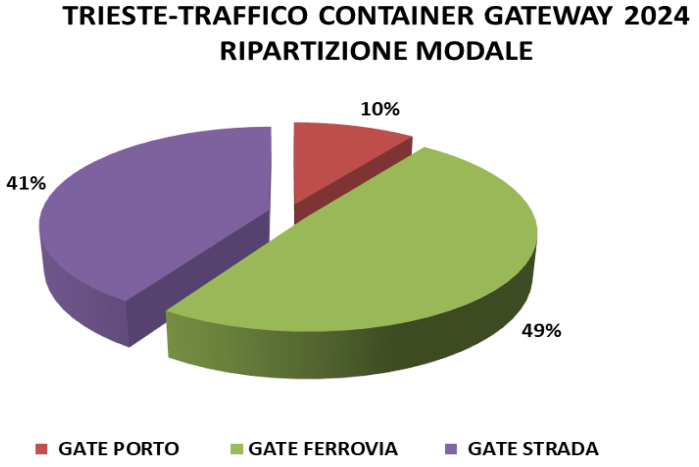
# Trieste - Traffico container ripartizione modale e quote di mercato

2.5.6 Il traffico container




Rilevante la quota di traffico container del porto di Trieste trasbordata verso altri porti del bacino Adriatico via feeder (Venezia, Ravenna e Ancona) grazie alla funzione di hub per i servizi diretti con il Far East con navi di grande capacità. Nel traffico ferroviario LA Germania occupa la prima posizione, seguita da Ungheria, Austria, Slovacchia, Nord Italia, Rep. Ceca, Lussemburgo e Olanda.
Al netto del traffico in transhipment, il traffico ferroviario al gate terrestre rappresenta il 49% del totale

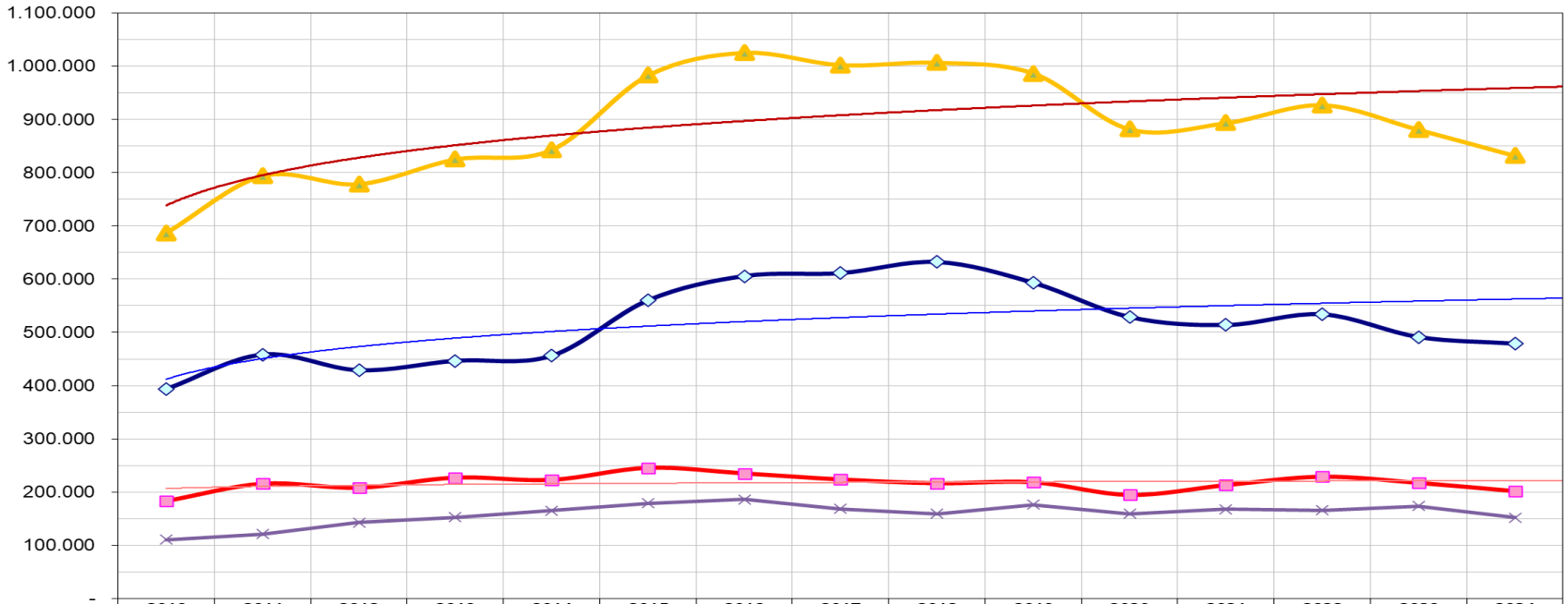


# Dinamica volumi: Venezia-Ravenna-Ancona

2.5.7 Il traffico container

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 quadriennio, nel 2024 in particolare causa la crisi del Mar Rosso e i conseguenti dirottamenti via Capo di Buona Speranza

**TRAFFICO CONTENITORI VENEZIA-RAVENNA-ANCONA**
**PERIODO 2010 - 2024**




| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Venezia | 393.425 | 458.363 | 428.893 | 446.591 | 456.068 | 560.301 | 605.875 | 611.383 | 632.250 | 593.070 | 528.676 | 513.814 | 533.991 | 491.118 | 478.837 |
| Ravenna | 183.577 | 215.536 | 208.152 | 226.760 | 222.735 | 244.813 | 234.511 | 223.369 | 216.320 | 218.138 | 194.868 | 212.926 | 228.435 | 216.981 | 201.776 |
| Ancona | 110.395 | 120.674 | 142.213 | 152.394 | 164.882 | 178.476 | 185.846 | 168.372 | 159.061 | 176.193 | 158.677 | 167.338 | 165.346 | 173.152 | 151.660 |
| Totale | 687.397 | 794.573 | 779.258 | 825.745 | 843.685 | 983.590 | 1.026.23 | 1.003.12 | 1.007.63 | 987.401 | 882.221 | 894.078 | 927.772 | 881.251 | 832.273 |

# Nord Adriatico – primo semestre 2025

## 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 | 877.795 | 1.017.788 | 520.866 | 533.991 | 228.435 | 3.178.875 |
| 2023 | 852.193 | 1.066.093 | 522.938 | 491.118 | 216.981 | 3.149.323 |
| 2024 | 841.867 | 1.133.340 | 501.797 | 478.837 | 201.776 | 3.157.617 |
| 2025/I°SEM | 383.008 | 623.731 | 275.510 | 252.442 | 111.232 | 1.645.923 |
| incr/decr.% | -1,75% | 13,80% | 18,60% | 5,18% | 3,47% | 8,44% |
| ARCO NORD-EST - (Trieste, Koper, Rijeka) | | | | | 1.282.249 | 9,57% |
| ARCO NORD-OVEST - (Venezia, Ravenna) | | | | | 363.674 | 4,65% |

I dati del primo semestre 2025, presentano dei valori ancora anomali rispetto al medesimo semestre del 2024, che era stato caratterizzato dalla prima fase dei dirottamenti via Capo di Buona Speranza, peraltro confermano la ripresa del traffico container in tutti i porti del Nord Adriatico, con l'unica eccezione di Trieste che accusa la sospensione del servizio Maersk a partire da aprile, causa la rottura dell'alleanza 2M con MSC e la nascita del nuovo accordo Gemini con Hapag Lloyd, servizio che scala solamente Koper e Rijeka; fatto questo che nel secondo trimestre ha favorito in particolare Koper e anche Rijeka, se pur ancora marginalmente, in quanto il nuovo terminal di Riva Zagabria gestito dal gruppo Maersk è previsto essere operativo da settembre.

# L'arco Centro-Nord Adriatico



## I dati aggregati per macro-categorie dei porti dell'intero Arco Centro-Nord Adriatico periodo 2010-2024

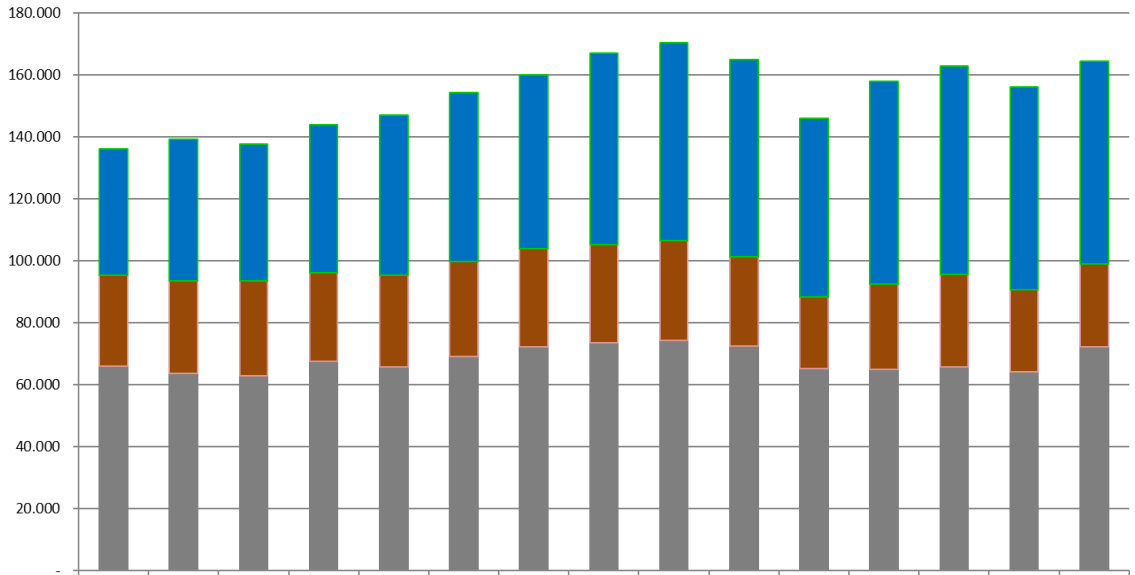
| Totale Centro-Nord Adriatico | | traffico per grandi settori - tonx1000 | | | | contenitori | passeggeri |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | carichi secchi | | | | |
| anno | complessivo | rinf. liquide | tot. | rinf. solide | gen. cargo | TEU | nr. |
| 2010 | 136.148 | 65.892 | 70.255 | 29.337 | 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 | 157.492 | 64.779 | 93.238 | 27.579 | 65.659 | 3.006.493 | 1.182.250 |
| 2022 | 162.911 | 65.763 | 97.148 | 29.872 | 67.277 | 3.346.238 | 2.296.265 |
| 2023 | 156.258 | 64.071 | 92.187 | 26.445 | 65.741 | 3.322.898 | 2.728.378 |
| 2024 | 164.549 | 72.060 | 92.489 | 26.976 | 65.512 | 3.309.311 | 2.617.023 |
| diff.% | 5,31% | 12,47% | 0,33% | 2,01% | -0,35% | -0,41% | -4,08% |
| CAGR | 1,36% | 0,64% | 1,98% | -0,60% | 3,42% | 5,40% | -3,02% |
| Porti: | | Ancona, Ravenna, Venezia, Chioggia, Trieste, Monfalcone, Porto Nogaro, Koper e Rijeka | | | | | |

Nei dati generali aggregati i porti del Centro-Nord Adriatico segnano un incremento generale del +5,31%, buoni i risultati nel carico generale e rifuse liquide, in recupero le rinfuse solide, in lieve calo il general carco, il traffico contenitori e passeggeri.

**PORTI CENTRO- NORD ADRIATICO - ANDAMENTO TRAFFICO 2010-2024**

**Ancona, Ravenna Chioggia, Venezia, Porto Nogaro, Monfalcone, Trieste, Koper e Rijeka**

**dati in tonx1000**




| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| gen. cargo | 40.918 | 45.679 | 44.042 | 47.745 | 51.908 | 54.605 | 56.004 | 61.827 | 63.775 | 63.691 | 57.937 | 65.659 | 67.277 | 65.741 | 65.512 |
| rinf. solide | 29.337 | 29.972 | 30.679 | 28.573 | 29.494 | 30.529 | 31.898 | 31.719 | 32.284 | 29.005 | 23.052 | 27.579 | 29.872 | 26.445 | 26.976 |
| rinf. liquide | 65.892 | 63.578 | 62.870 | 67.549 | 65.737 | 69.085 | 72.047 | 73.603 | 74.313 | 72.390 | 65.151 | 64.779 | 65.763 | 64.071 | 72.060 |

# 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 |
| 2022 | 98.417 | 48.941 | 49.476 | 9.259 | 40.218 | 2.418.430 | 720.352 |
| 2023 | 95.498 | 48.361 | 47.137 | 7.552 | 39.584 | 2.441.647 | 759.656 |
| 2024 | 102.796 | 55.422 | 47.374 | 7.155 | 40.218 | 2.477.037 | 702.928 |
| diff.% | 7,64% | 14,60% | 0,50% | -5,26% | 1,60% | 1,45% | -7,47% |
| CAGR | 2,04% | 1,57% | 2,63% | -3,07% | 4,45% | 7,53% | 6,51% |
| 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 | 64.349 | 17.188 | 47.688 | 19.569 | 28.119 | 894.115 | 830.847 |
| 2022 | 64.494 | 16.823 | 47.672 | 20.613 | 27.059 | 927.808 | 1.575.913 |
| 2023 | 60.760 | 15.711 | 45.050 | 18.893 | 26.157 | 881.251 | 1.968.722 |
| 2024 | 61.753 | 16.639 | 45.115 | 19.821 | 25.294 | 832.274 | 1.914.095 |
| diff.% | 1,63% | 5,91% | 0,14% | 4,91% | -3,30% | -5,56% | -2,77% |
| CAGR | 0,27% | -2,33% | 1,46% | 0,26% | 2,46% | 1,92% | -4,80% |
| Porti: | | Ancona, Ravenna, Chioggia, Venezia | | | | | |

I dati aggregati per macro-categorie dei due versanti dei porti dell'intero Arco Centro-Nord Adriatico, nel periodo 2010-2024.

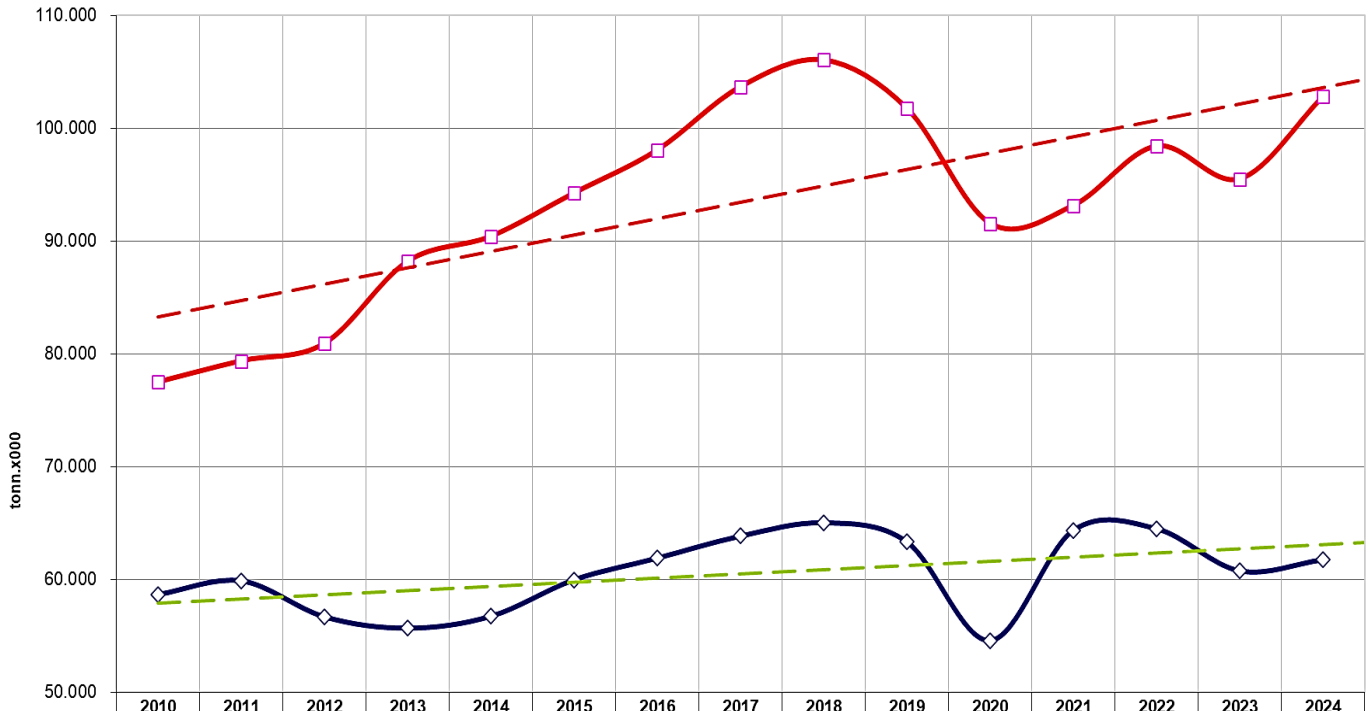
Più accentuati i recuperi nel settore Nord Est, mentre il settore Nord Ovest registra un dato negativo nel comparto contenitori.

# Nord Adriatico

## 3.2 La dinamica dei due versanti N.A.

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 2010-2024

**Arco Centro-Nord Adriatico - andamento versanti portuali Nord Est e Nord Ovest traffico complessivo 2010-2024 - dati in tonx1000**



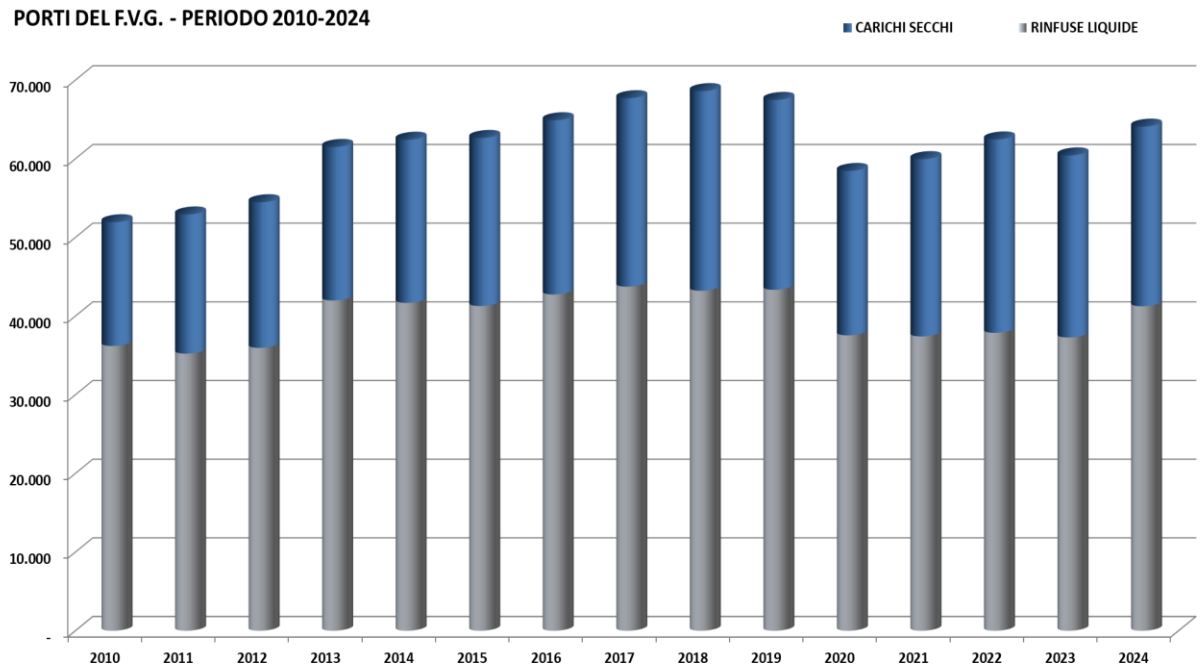

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord-Est Adriatico | 77.482 | 79.358 | 80.902 | 88.186 | 90.404 | 94.253 | 98.062 | 103.677 | 106.047 | 101.758 | 91.559 | 93.143 | 98.417 | 95.498 | 102.796 |
| Nord-Ovest Adriatico | 58.666 | 59.875 | 56.689 | 55.681 | 56.734 | 59.966 | 61.887 | 63.840 | 65.026 | 63.330 | 54.580 | 64.349 | 64.494 | 60.760 | 61.753 |

# Nord Adriatico



| Porti F.V.G. | | traffico per grandi settori - tonn.x 000 | | | | contenitori | passeggeri |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| anno | complessivo | rinf.liquide | carichi secchi | | | | |
| | | | totale | rinf.solide | gen. cargo | TEU | nr. |
| 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 |
| 2022 | 62.449 | 37.882 | 24.567 | 1.449 | 23.117 | 879.756 | 544.391 |
| 2023 | 60.421 | 37.293 | 23.129 | 870 | 22.258 | 852.616 | 571.053 |
| 2024 | 64.079 | 41.262 | 22.818 | 441 | 22.376 | 842.200 | 513.978 |
| diff.% | 6,05% | 10,64% | -1,34% | -49,35% | 0,53% | -1,22% | -9,99% |
| CAGR | 1,51% | 0,94% | 2,70% | -12,15% | 3,95% | 8,11% | 15,64% |
| Porti: | Trieste, Monfalcone, Porto Nogaro | | | | | | |

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



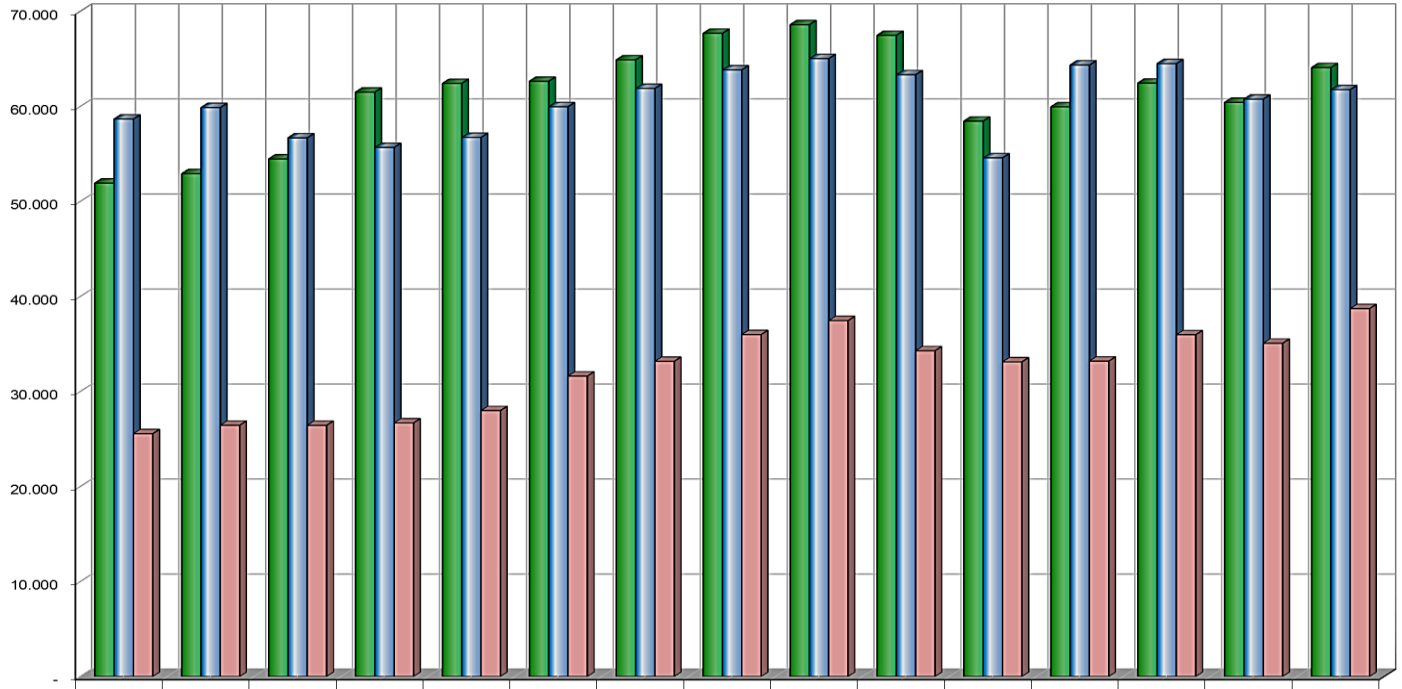

Ancora rilevante il calo nel settore delle rinfuse solide, il comparto contenitori segna pure una lieve flessione congiunturale, in netta ripresa il settore Ro-Ro a Trieste

# Nord Adriatico

## 4.1 I porti del Friuli Venezia Giulia

Il grafico a lato evidenzia la dinamica del dato complessivo dei tre porti regionali di Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro, rispetto al gruppo degli altri porti adriatici nazionali (Venezia, Chioggia, Ravenna, Ancona) ed ai due esteri aggregati.
Nel 2024, il cluster regionale riconquista la prima posizione di vantaggio sugli altri porti nazionali, infatti la crisi del Mar Rosso ha prodotto maggiori effetti nel comparto dei traffici nazionali

**Arco C.N.Adriatico - confronto dinamica tra porti del FVG, porti nazionali, Koper e Rijeka - tonx1000 - periodo 2010-2024**



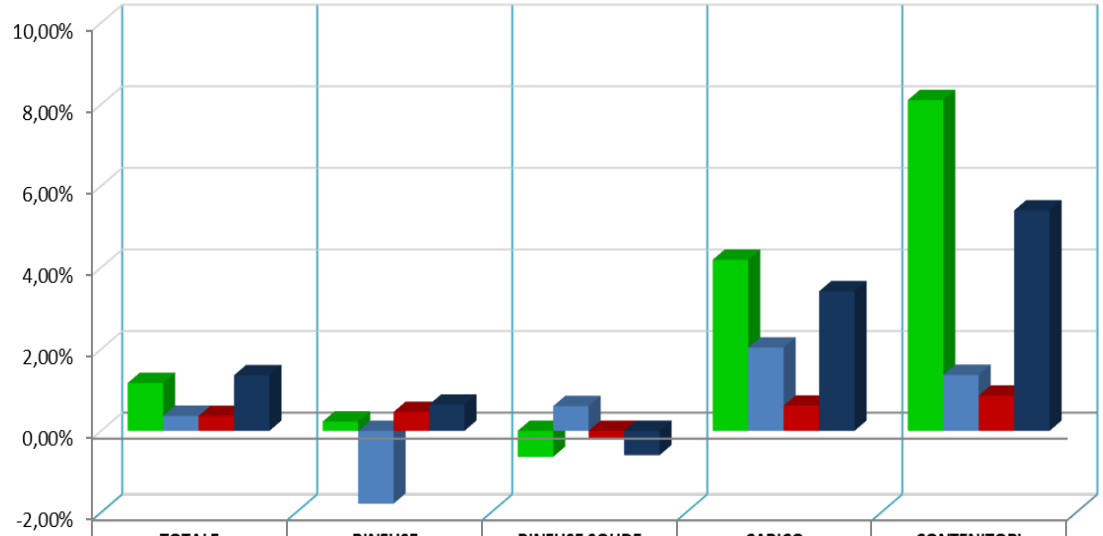

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Porti F.V.G. | 51.926 | 52.916 | 54.468 | 61.498 | 62.416 | 62.640 | 64.892 | 67.695 | 68.594 | 67.477 | 58.447 | 59.948 | 62.449 | 60.421 | 64.079 |
| Altri porti naz. | 58.666 | 59.875 | 56.689 | 55.681 | 56.734 | 59.966 | 61.887 | 63.840 | 65.026 | 63.330 | 54.580 | 64.349 | 64.494 | 60.760 | 61.753 |
| Koper + Rijeka | 25.555 | 26.442 | 26.435 | 26.687 | 27.988 | 31.612 | 33.170 | 35.982 | 37.453 | 34.281 | 33.112 | 33.195 | 35.968 | 35.077 | 38.717 |

# Nord Adriatico

## 4.2 indici di crescita per macro-settori

Nel periodo 2010-2024 i porti regionali-fvg nei comparti del carico generale e dei contenitori registrano indici di crescita media annua al di sopra della media generale del sistema Centro Nord Adriatico e più marcata rispetto agli altri porti nazionali ed esteri; dati in negativo nei comparti delle rinfuse solide, settore quest'ultimo in perdita anche nei porti esteri.

**PORTI CENTRO-NORD ADRIATICO**
**GRAFICO MATRICE INDICI DI CRESCITA MEDIA ANNUA (CAGR) MACRO SETTORI**
**periodo 2010-2024**

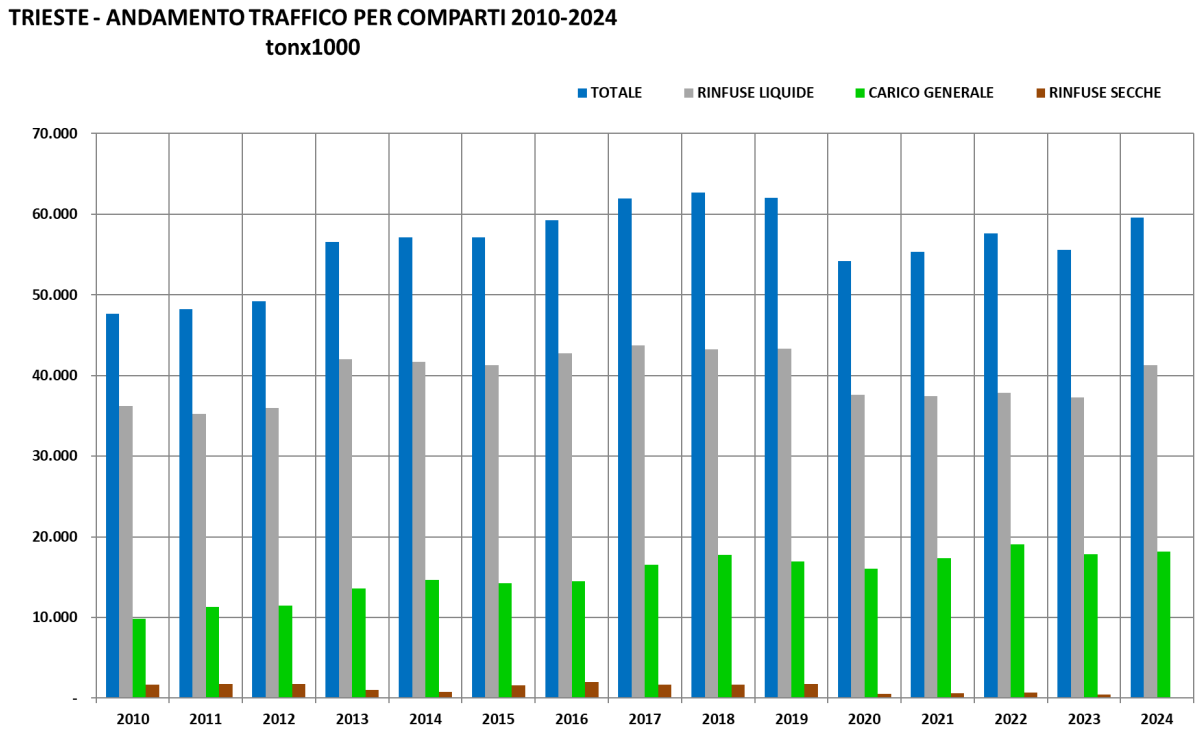



| | TOTALE GENERALE | RINFUSE LIQUIDE | RINFUSE SOLIDE | CARICO GENERALE | CONTENITORI |
|---|---|---|---|---|---|
| PORTI REGIONALI | 1,17% | 0,23% | -0,64% | 4,19% | 8,1% |
| ALTRI PORTI NAZIONALI | 0,37% | -1,79% | 0,61% | 2,04% | 1,37% |
| PORTI ESTERI | 0,37% | 0,46% | -0,19% | 0,62% | 0,86% |
| TOTALE ARCO C.N.ADRIATICO | 1,36% | 0,64% | -0,60% | 3,42% | 5,40% |

# Nord Adriatico

## 4.3 - I porti del F.V.G. - Trieste

| Trieste | | traffico per grandi settori - tonn.x 000 | | | | contenitori | passeggeri |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | carichi secchi | | | | |
| anno | complessivo | rinf.liquide | totale | rinf.solide | gen. cargo | TEU | nr. |
| 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 |
| 2022 | 57.593 | 37.882 | 19.711 | 650 | 19.060 | 877.795 | 448.763 |
| 2023 | 55.572 | 37.293 | 18.279 | 444 | 17.835 | 852.195 | 478.970 |
| 2024 | 59.541 | 41.262 | 18.279 | 121 | 18.158 | 841.867 | 513.951 |
| diff.% | 7,14% | 10,64% | 0,00% | -72,72% | 1,81% | -1,21% | 7,30% |
| CAGR | 1,61% | 0,94% | 3,41% | -16,97% | 4,51% | 8,14% | 15,66% |




Nel 2024 Trieste registra un incremento del +7,14% nel dato generale, risultato dovuto principalmente alla ripresa del traffico petrolifero e alla crescita del traffico Ro-Ro. Permangono i cali delle rinfuse solide, dopo la chiusura della Ferriera e in misura minore dei contenitori, anche causa la crisi del Mar Rosso

# Nord Adriatico

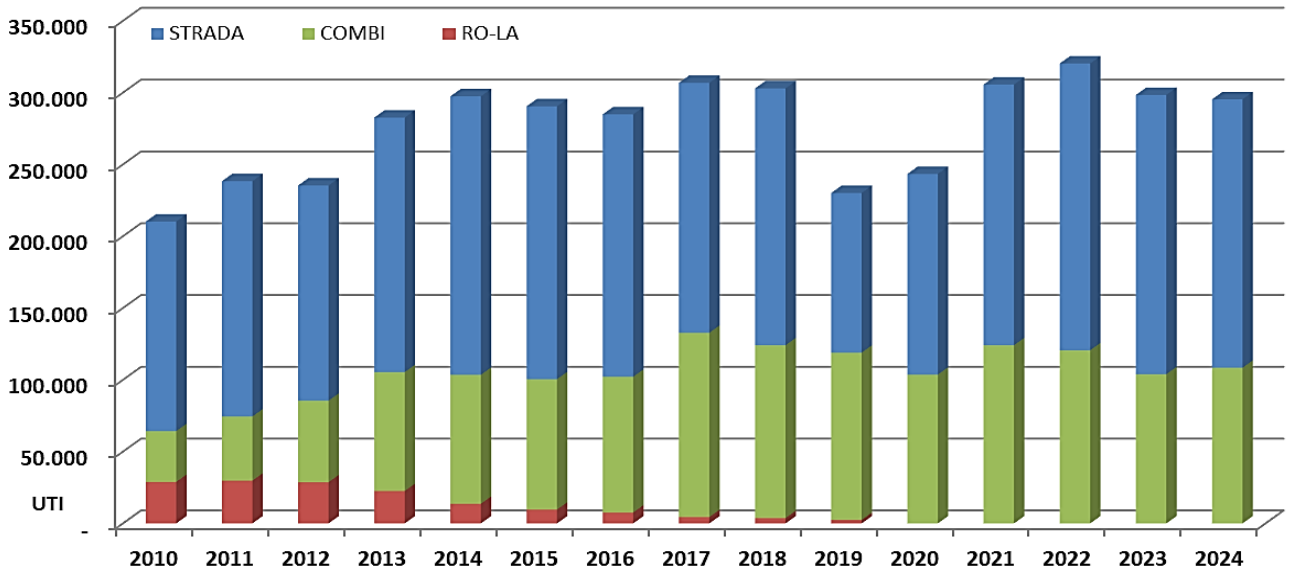
## 4.3.1 - I porti del F.V.G. – Trieste - traffico Ro-Ro

TABELLA TRAFFICO MARITTIMO RO-RO PORTO DI TRIESTE (TURCHIA,GRECIA,ALBANIA)

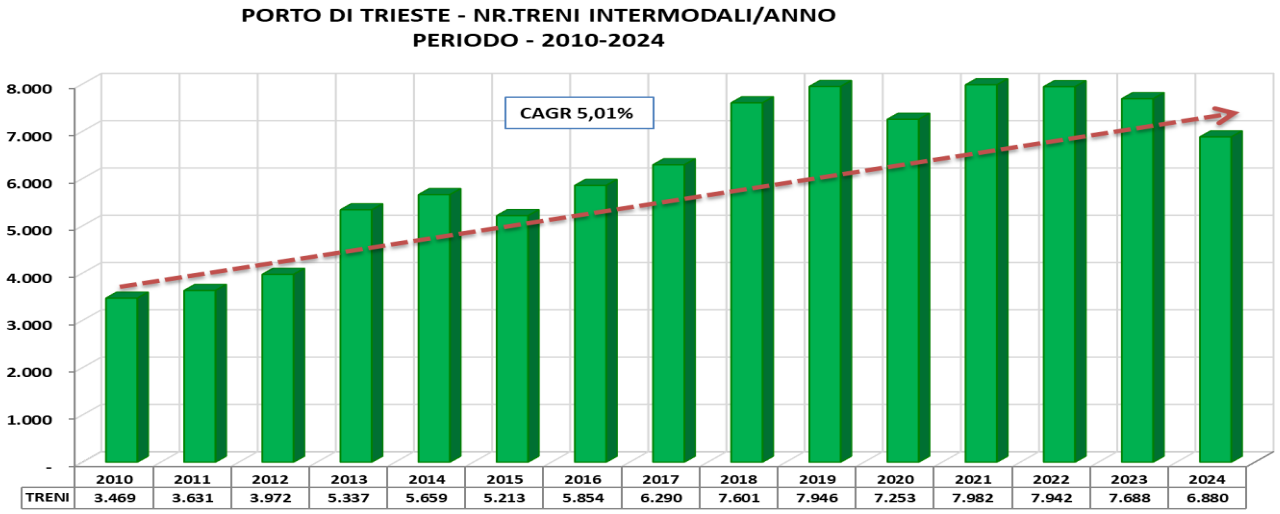
| ANNO | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | CAGR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NR.VEICOLI IN/OUT | 213.334 | 223.726 | 212.633 | 271.519 | 296.700 | 293.722 | 290.089 | 302.516 | 299.343 | 227.805 | 243.528 | 305.804 | 320.327 | 298.570 | 295.386 | 2,6% |
| 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 | 8.804.152 | 8.323.964 | 8.189.192 | 3,0% |

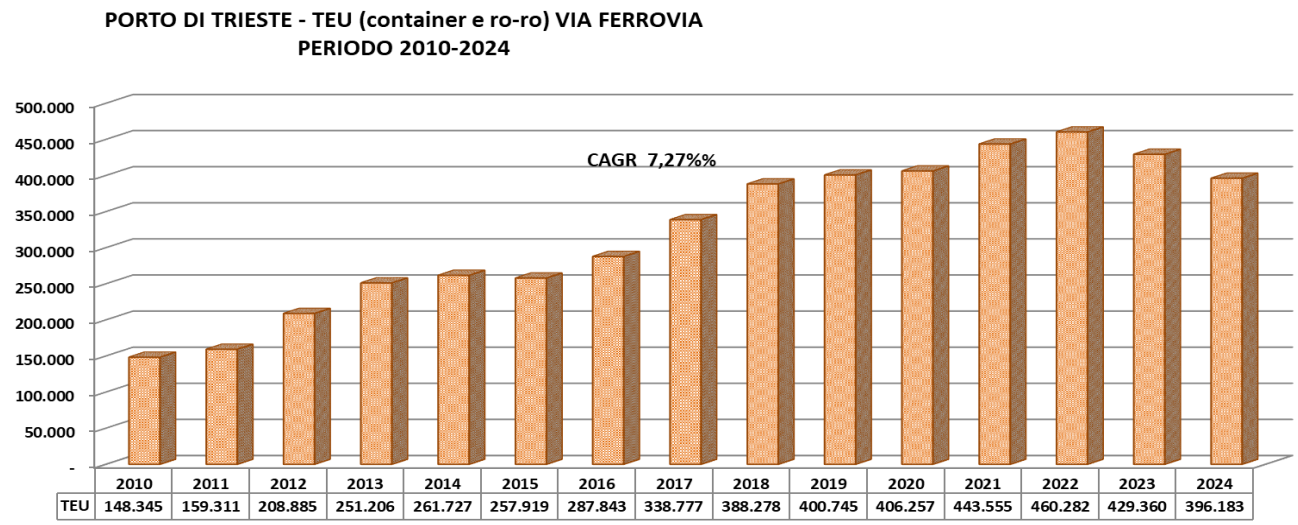
L'andamento del traffico Ro-Ro nel porto di Trieste, quasi interamente legato alla Turchia e il suo progressivo trasferimento alla modalità di trasporto ferroviario combinato

**Porto di Trieste - Evoluzione modale traffico Ro-Ro periodo 2010-2024 - UTI**



# 4.3.2 - I porti del F.V.G. – Trieste – traffico intermodale



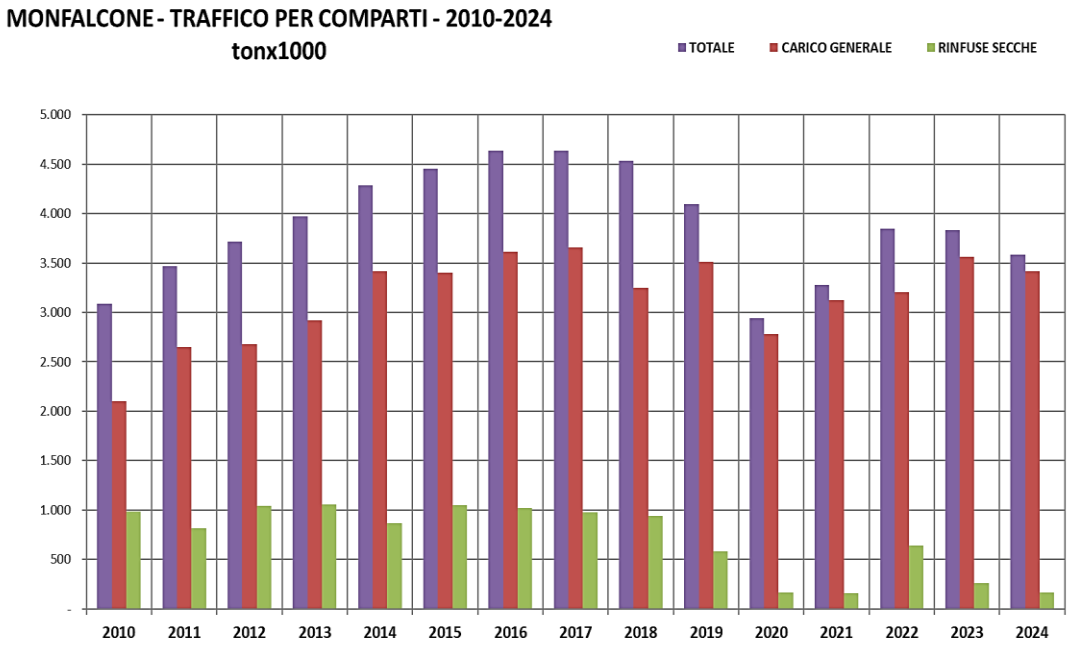

Il costante sviluppo del traffico Ro-Ro nel porto di Trieste, il suo graduale trasferimento alla modalità di trasporto ferroviario combinato, unitamente all'incremento del traffico container ha indotto una rilevante crescita dei collegamenti ferroviari di Trieste con il mercato del Centro Est Europa;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

# Nord Adriatico

## 4.4 - I porti del F.V.G. - Monfalcone

| Monfalcone | | traffico per grandi settori - tonn.x 000 | | | | contenitori | passeggeri |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| anno | complessivo | rinf.liquide | carichi secchi | | | | |
| | | | totale | rinf.solide | gen. cargo | TEU | nr. |
| 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 |
| 2022 | 3.844 | - | 3.844 | 638 | 3.207 | 1.961 | 95.628 |
| 2023 | 3.830 | - | 3.830 | 264 | 3.566 | 421 | 92.083 |
| 2024 | 3.587 | - | 3.587 | 168 | 3.418 | 333 | 27 |
| diff.% | -6,34% | | -6,34% | -36,39% | -4,15% | -20,90% | -99,97% |
| CAGR | 1,08% | - | 1,08% | -11,87% | 3,53% | -8,56% | -12,88% |

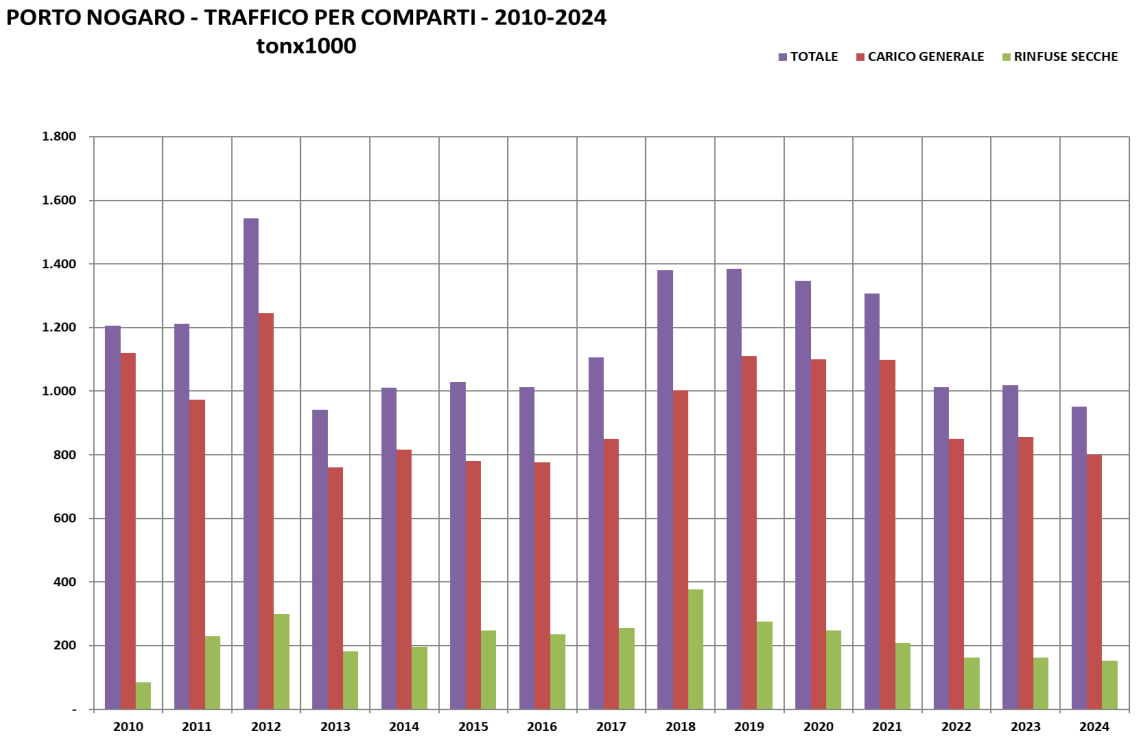
In calo nel 2024 i traffici del porto di Monfalcone causa gli effetti della crisi che ha rallentato le attività industriali regionali, il traffico delle rinfuse risente della riconversione della centrale A2A dal carbone al gas metano; nei primi sei mesi del 2025 il traffico è sensibilmente ripreso, trainato dai prodotti metallurgici per le industrie regionali



# Nord Adriatico

## 4.5 - I porti del F.V.G. – Porto Nogaro

| Porto Nogaro | | traffico per grandi settori - tonn.x 000 | | | | contenitori | passeggeri |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| anno | complessivo | rinf.liquide | carichi secchi | | | | |
| | | | totale | rinf.solide | gen. cargo | TEU | nr. |
| 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 | - | - |
| 2022 | 1.012 | - | 1.012 | 162 | 850 | - | - |
| 2023 | 1.020 | - | 1.020 | 163 | 857 | - | - |
| 2024 | 952 | - | 952 | 152 | 800 | - | - |
| diff.% | -6,61% | | -6,61% | -6,61% | -6,61% | | |
| CAGR | -1,67% | - | -1,67% | 4,20% | -2,37% | - | - |



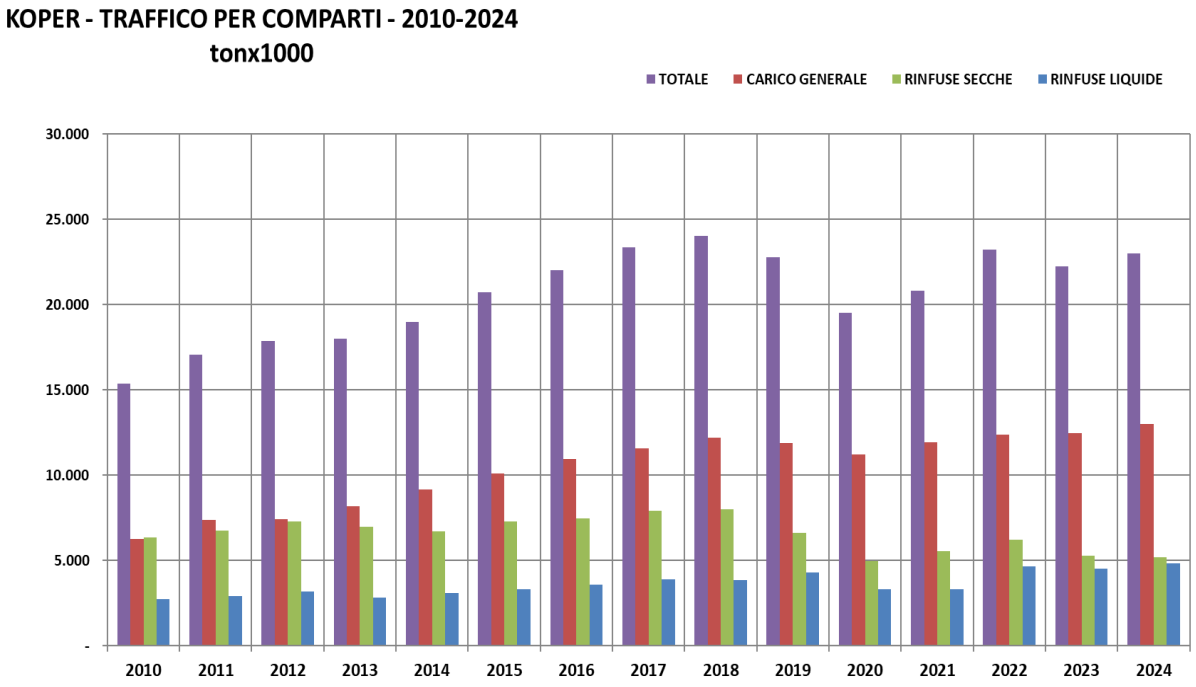

In flessione nel 2024 a Porto Nogaro il dato del comparto metallurgico, le bramme di acciaio in trasbordo via Monfalcone per i laminatoi del comparto dell' Aussa Corno, traffico che però è in ripresa nei primi mesi del 2025

# Nord Adriatico

## 4.6 - Slovenia – Koper

| Koper | | traffico per grandi settori - tonn.x 000 | | | | contenitori | passeggeri |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| anno | complessivo | rinf.liquide | carichi secchi | | | | |
| | | | totale | rinf.solide | general cargo | TEU | NR. |
| 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 | n.d |
| 2021 | 20.821 | 3.331 | 17.490 | 5.566 | 11.925 | 997.574 | n.d |
| 2022 | 23.248 | 4.644 | 18.604 | 6.240 | 12.366 | 1.017.808 | n.d |
| 2023 | 22.268 | 4.499 | 17.769 | 5.290 | 12.479 | 1.066.093 | n.d |
| 2024 | 23.009 | 4.830 | 18.180 | 5.196 | 12.984 | 1.133.340 | n.d |
| diff.% | 3,33% | 7,35% | 2,31% | -1,77% | 4,04% | 6,31% | |
| CAGR | 2,92% | 4,17% | 2,63% | -1,44% | 5,32% | 6,38% | |

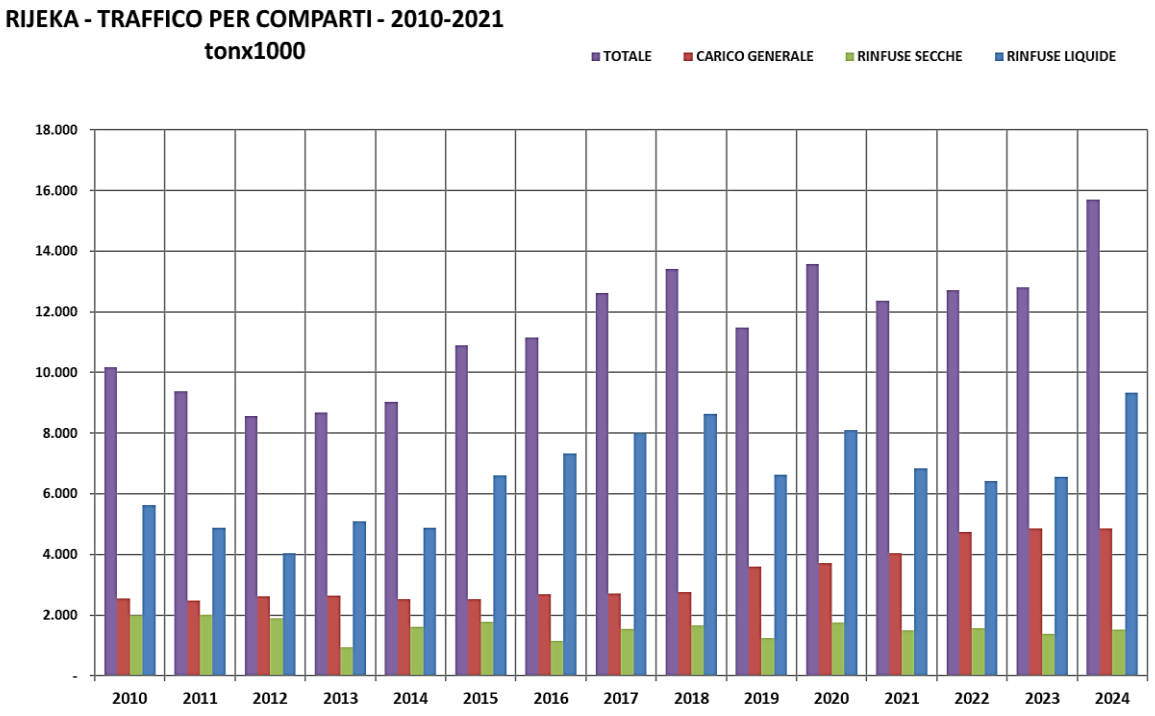
Koper, nel 2024, segna un incremento nel dato generale pari al +3,33%, più accentuato nei comparti delle rinfuse liquide, del carico generale e nei contenitori. Dal 2020 Koper nel report periodico non include i dati dei passeggeri



# Nord Adriatico

## 4.7 Croazia – Rijeka

| Rijeka | | traffico per grandi settori - tonn.x 000 | | | | contenitori | passeggeri |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| anno | complessivo | rinf.liquide | carichi secchi | | | | |
| | | | totale | rinf.solide | general cargo | TEU | NR. |
| 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 |
| 2022 | 12.719 | 6.414 | 6.305 | 1.570 | 4.735 | 520.866 | 175.961 |
| 2023 | 12.809 | 6.570 | 6.240 | 1.393 | 4.847 | 522.938 | 188.603 |
| 2024 | 15.707 | 9.330 | 6.377 | 1.518 | 4.859 | 501.497 | 188.950 |
| diff.% | 22,63% | 42,02% | 2,20% | 9,02% | 0,24% | -4,10% | 0,18% |
| CAGR | 3,14% | 3,68% | 2,42% | -1,95% | 4,68% | 9,71% | 0,10% |




Rijeka nel 2024 incrementa sensibilmente i volumi nel dato generale, nelle rinfuse liquide e solide, meno nel carico generale; nei container accusa un decremento dovuto anche alla crisi del Mar Rosso e ai conseguenti dirottamenti via Capo di B. Speranza.

# IL DATO COMPLESSIVO NAZIONALE 2024



| AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE | Traffico per macro settori merceologici - tonnellate | | | | | contenitori | passeggeri |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2024 | totale gen. | rinf.liquide | carichi secchi | | | TEU | nr. |
| | | | totale | rinf.solide | gen.cargo | | |
| MAR LIGURE OCCIDENTALE | 63.761.375 | 19.252.355 | 44.509.020 | 3.153.501 | 41.355.519 | 2.820.503 | 5.005.852 |
| MARE ADRIATICO ORIENTALE | 63.147.885 | 41.262.903 | 21.884.982 | 2.982.500 | 18.902.482 | 842.533 | 489.295 |
| MARE TIRRRENO MERID.IONIO | 46.050.869 | 1.476.728 | 44.574.141 | 619.685 | 43.954.456 | 3.940.452 | 44.560 |
| MARE DI SARDEGNA | 41.649.701 | 24.431.243 | 5.083.698 | 3.735.390 | 1.348.308 | 196.539 | 7.217.226 |
| MAR TIRRENO SETTENTR. | 39.246.385 | 7.528.053 | 31.718.332 | 1.592.234 | 30.126.098 | 663.680 | 10.747.756 |
| MARE DI SICILIA ORIENTALE | 32.776.294 | 21.380.041 | 11.396.253 | 2.585.111 | 8.811.142 | 61.918 | 661.249 |
| MAR TIRRENO CENTRALE | 31.881.841 | 6.119.559 | 25.762.282 | 1.866.551 | 23.895.731 | 1.004.725 | 10.872.533 |
| STRETTO DI MESSINA | 31.215.647 | 17.431.643 | 13.784.004 | 194.838 | 13.589.166 | - | 23.685.925 |
| MARE ADRIATICO CENTRO SETT. | 25.553.603 | 4.776.953 | 20.776.650 | 10.608.584 | 10.168.066 | 201.776 | 272.598 |
| MARE ADRIATICO SETTENTR. | 24.917.769 | 7.069.601 | 17.848.168 | 7.880.636 | 9.967.532 | 478.837 | 701.987 |
| MARE ADRIATICO MERIDIONALE | 17.121.278 | 2.637.379 | 14.483.899 | 3.788.604 | 10.695.295 | 73.574 | 2.406.940 |
| MAR LIGURE ORIENTALE | 17.083.014 | 788.633 | 16.294.381 | 574.289 | 15.720.092 | 1.341.555 | 1.283.661 |
| MAR IONIO | 12.105.831 | 4.153.821 | 7.988.010 | 6.084.360 | 1.903.650 | 16.114 | 139.511 |
| MARE DI SICILIA OCCIDENTALE | 11.623.398 | 2.144.143 | 9.479.255 | 962.028 | 8.517.227 | 26.636 | 3.873.431 |
| MAR TIRRENO CENTRO SETT. | 11.294.780 | 4.608.841 | 6.685.939 | 872.626 | 5.813.313 | 106.592 | 5.005.142 |
| MARE ADRIATICO CENTRALE | 11.281.798 | 4.731.672 | 6.550.126 | 1.391.917 | 5.158.209 | 151.660 | 939.518 |
| TOTALE | 480.711.468 | 169.793.568 | 298.819.140 | 48.892.854 | 249.926.286 | 11.927.094 | 73.347.184 |
| diff.% 2024/2023 | 1,33% | 1,53% | -2,71% | -5,74% | -2,10% | 9,46% | 3,53% |

*FONTE: ASSOPORTI*

Il dato complessivo del traffico portuale nazionale 2024 registra un incremento del +1,33%, più accentuato nei comparti delle rinfuse liquide +1,53% e nei contenitori +9,46%, risultato dovuto in grossa parte all'hub di transhipment di Gioia Tauro, in calo le rinfuse solide e il carico generale

| 2024 | COMPOSIZIONE AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE - PORTI |
|---|---|
| MAR LIGURE OCCIDENTALE | Genova, Savona e Vado Ligure |
| MARE ADRIATICO ORIENTALE | Trieste, Monfalcone |
| MARE TIRRRENO MERID.IONIO | Gioia Tauro,Crotone,Corigliano Calabro,Taureana di Palmi, Vibo Valentia |
| MARE DI SARDEGNA | Cagliari-Sarroch, Olbia, Porto Torres G.A., Oristano, Poprto Scuso, Porto Vesme, S.T.Gallura |
| MAR TIRRENO SETTENTR. | Livorno, Capraia, Piombino, Porto Ferraio, Rio Marina e Cavo |
| MARE DI SICILIA ORIENTALE | Augusta, Catania |
| MAR TIRRENO CENTRALE | Napoli, Salero, Castellamare di Stabia |
| STRETTO DI MESSINA | Messina, Milazzo, V.S.Giovanni,R.Calabria, Tremestieri |
| MARE ADRIATICO CENTRO SETT. | Ravenna |
| MARE ADRIATICO SETTENTR. | Venezia, Chioggia |
| MARE ADRIATICO MERIDIONALE | Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli |
| MAR LIGURE ORIENTALE | La Spezia, Marina di Carrara |
| MAR IONIO | Taranto |
| MARE DI SICILIA OCCIDENTALE | Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle, Trapani |
| MAR TIRRENO CENTRO SETT. | Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta |
| MARE ADRIATICO CENTRALE | Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, S.B.del Tronto, Ortona |

# Nota conclusiva

***Come puntualmente evidenziato nelle nostre precedenti analisi, il quadro rappresentato in questo sintetico report, conferma la tenuta dei porti dell' Arco Orientale del Centro Nord Adriatico, nonostante gli effetti della crisi del Mar Rosso e delle due vicende belliche in Ucraina e Israele; gli scali del corner orientale, Trieste e Monfalcone, Koper e Rijeka, hanno consolidato i propri risultati di traffico, a differenza degli altri porti di Venezia, Ravenna ed Ancona, in quanto 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 di questa tendenza oramai consolidata? Dall'analisi dei dati macro sull'andamento in tempo reale dei traffici di interscambio sembra che il modello tradizionale 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 instabili, prezzi delle materie prime ad andamento alterno, poca affidabilità del «just in time», incertezze sui prezzi dei prodotti energetici, inflazione ancora alta, il perdurare delle vicende belliche in Ucraina e Israele, e da ultimo la nuova politica commerciale dei dazi introdotta dagli USA.***

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

# Fonti

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 Nederlands;*
- *Drewry shipping consultants Ltd London;*
- *Alphaliner;*
- *Maersk/APM;*
- *Container Trade Statistics;*
- *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;*
- *Confindustria – Roma;*

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