

1. SCENARIO ATTUALE DEI FLUSSI E DELLA VIABILITÀ INTERNA NELL'AREA PORTUALE DI PALERMO.

1.1 Andamento dei traffici nel porto di Palermo

1.2 Scenario evolutivo **NUOVO PIANO REGOLATORE PORTUALE**

1.2.1 Prospettive di sviluppo dei traffici nel medio termine: il ruolo del porto di Palermo

1.2.2 Evoluzione e identificazione

1.2.3 Aree ad alta d'interesse

1.2.4 Confronto con la 22. Autorità Portuale dello ZLC di PAU

DEL PORTO DI PALERMO

2. ANALISI DEI FLUSSI MERCI E PASSEGGERI, DEI PERCORSI, DELLE AREE DI ACCUMULO E DEI PARCHEGGI NELL'AREA PORTUALE DI PALERMO.

2.1 Il Sistema portuale nazionale e ruolo dei principali porti del Mediterraneo

Il Professionista incaricato:

Prof. Ing. Ferdinando Corriere

REGIONE SICILIANA

Assessorato del Territorio e dell'Ambiente

IL PRESENTE DOCUMENTO COSTITUISCE ALLEGATO

AL D.D.G.N. *1.00*

DEL *30/07/2018*

IL DIRIGENTE U.O. S.2.1.
Ing. Salvatore Catania

I collaboratori:

Ing. Roberto Biondo

Ing. Vincenzo Lollo

Aprile 2008

Copia conforme agli elaborati approvati dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con parere n°24 del 29.09.2013 e sottoposti a procedura V.A.S. conclusa con parere motivato giusta Decreto dell'A.R.T.A. n°107/Gab del 29.03.2018.

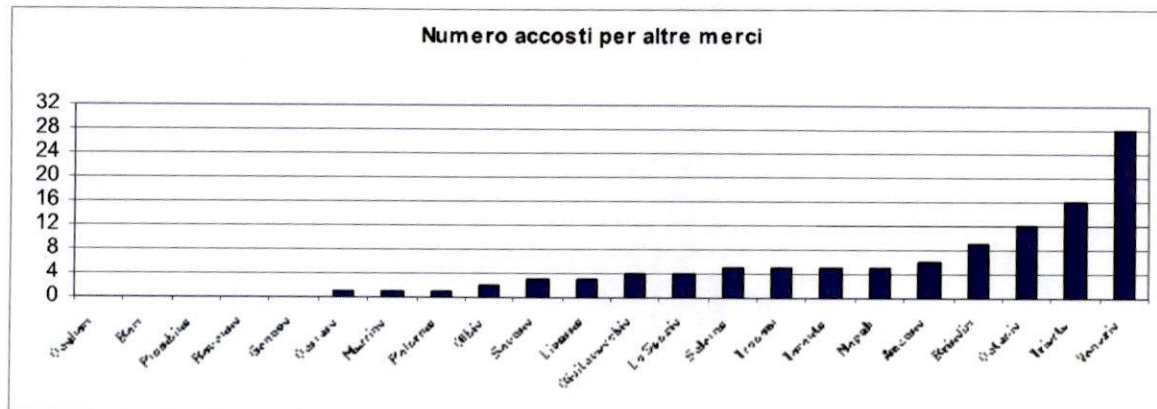
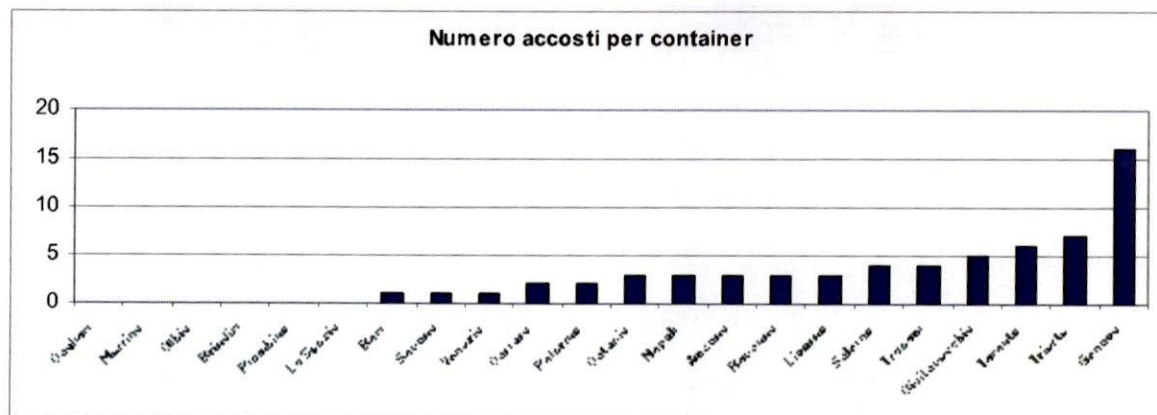
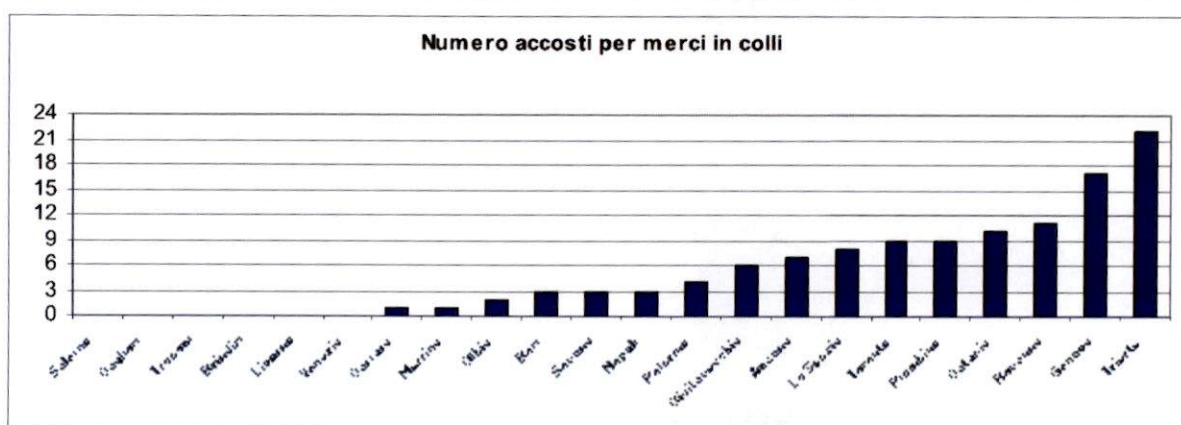
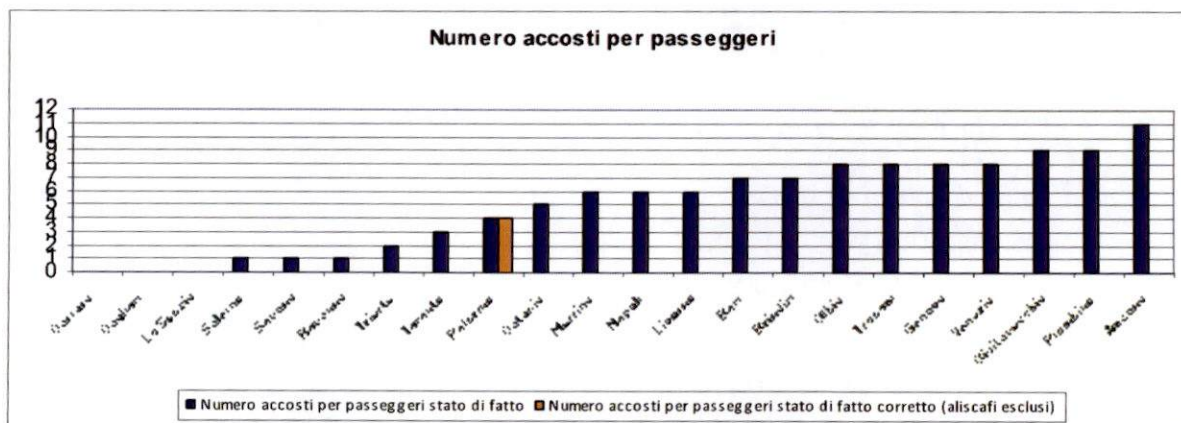
IL DIRIGENTE AREA TECNICA
(Ing. Sergio La Barbera)

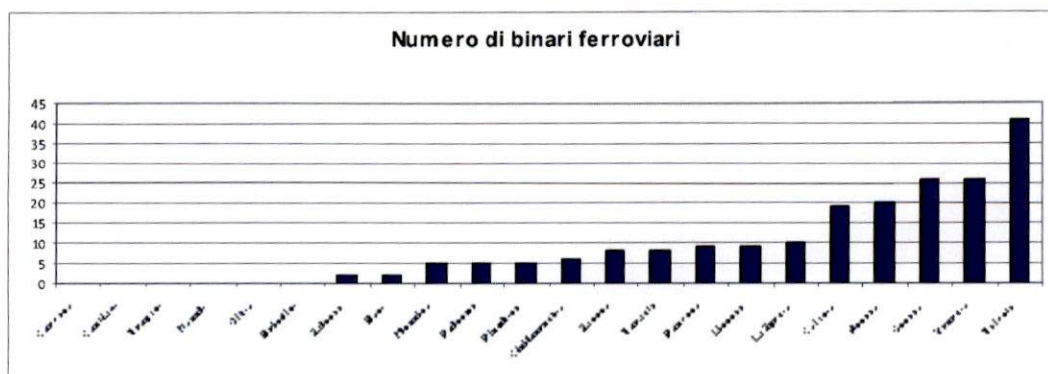
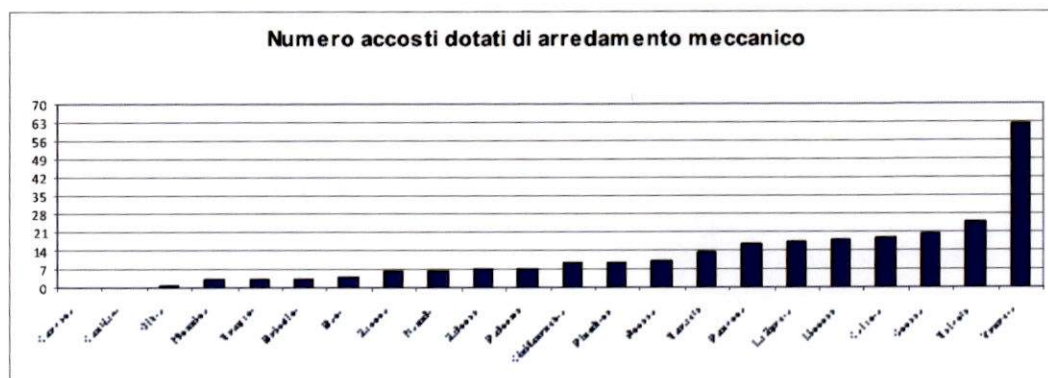
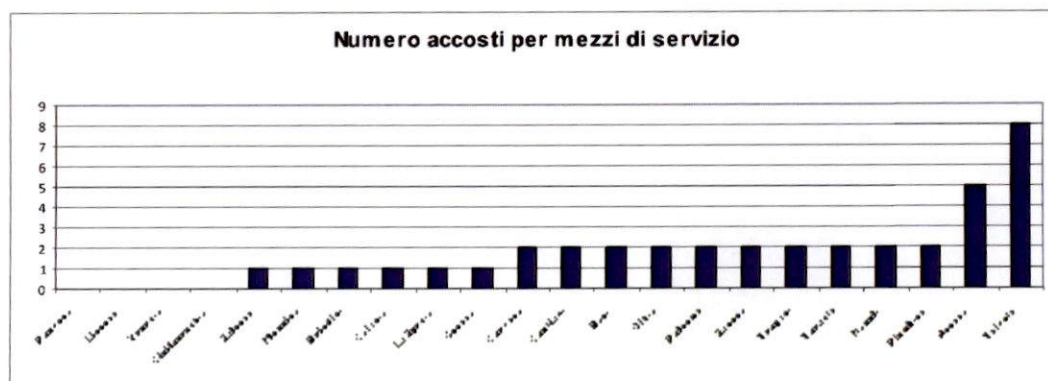
2/3

Porto	Accosti per diporto	Accosti per mezzi di servizio	Accosti per ormeggio navi militari	Accosti dotati di arredamento meccanico	Numero di binari ferroviari	Stato generale delle strutture del porto	Superfici piazzali movimentazione merci stato di fatto (mq)	Capacità magazzini frigoriferi (mc)	Capacità altri magazzini (mc)	Capacità silos (mc)	Capitaneria di Porto
Ancona	0	5	7	10	20	buono	128 700	0	0	110 200	29
Bari	2	2	3	4	2	buono	80 000	150	20 000	25 000	23
Brindisi	0	1	0	3	0	buono	50 800	12 320	0	0	22
Cagliari	4	2	1	0	0	sufficiente	641 812	7 280	0	22 995	37
Carrara	2	2	4	0	0	buono	142 500	3 900	0	0	5
Catania	1	1	6	19	19	sufficiente	615 000	0	0	52 000	84
Civitavecchia	0	0	5	9	6	buono	0	0	0	2	9
Genova	0	1	0	20	26	buono	1 179 000	0	240 000	330 000	3
La Spezia	1	1	1	17	10	buono	305 120	0	65 800	120 050	4
Livorno	0	0	0	18	9	buono	819 360	585 898	0	136 040	7
Messina	0	1	0	3	5	sufficiente	75 500	0	0	10 000	41
Napoli	0	2	1	6	0	sufficiente	455 000	0	109 440	101 000	12
Olbia	2	2	9	1	0	buono	89 300	0	0	0	38
Palermo	0	2	2	7	5	buono	109 400	3 626	22 020	29 101	49
Piombino	1	2	1	9	5	insufficiente	33 000	0	0	0	7
Ravenna	0	0	0	16	9	buono	1 315 800	5 000	2 351 700	303 500	32
Salerno	0	1	2	7	2	sufficiente	0	0	0	0	15
Savona	1	2	0	6	8	buono	160 000	0	80 000	300 000	2
Taranto	2	2	6	13	8	buono	3 089 425	0	0	6 400	20
Trapani	2	2	1	3	0	insufficiente	250 900	0	0	0	48
Trieste	0	8	0	25	41	buono	1 765 000	40 000	1 500 000	46 000	36
Venezia	0	0	0	62	26	insufficiente	2 936 838	0	136 289	160 860	34

(*) dati di riferimento dell'Autorità Portuale di Palermo

Tab. 1 - Stato di fatto relativo alle 22 Autorità Portuali delle 22 città PIAU





dell'area mediterranea come mercato di destinazione del nostro export .

L'andamento dell'export italiano nell'area ha mostrato una dinamica costantemente positiva nel corso degli anni considerati, ad eccezione del 1999 (-7,5%) e del 2002 (-2,2%), con tassi di crescita particolarmente elevati nel 2000 (+30,5%) e nel 2004 (+13,1%). Nei primi tre trimestri del 2005 l'incremento tendenziale delle esportazioni italiane verso i paesi MEDA è stato limitato al 3,7%, a causa soprattutto del rallentamento della crescita delle esportazioni verso la Turchia e l'Egitto e della forte contrazione dell'export verso la Libia. In generale, l'Italia non è riuscita a ripetere gli ottimi risultati del 2004 in nessun Paese dell'area, ad eccezione della Tunisia e della Siria, verso cui si è registrato un significativo incremento delle vendite, e di Israele, dove è stata sostanzialmente confermata la positiva performance dell'anno precedente.

Il programma MEDA è il principale strumento finanziario dell'Unione europea al servizio del partenariato euro-mediterraneo. Esso prevede delle misure di accompagnamento finanziarie e tecniche per la riforma delle strutture economiche e sociali dei partner mediterranei.

In 10 anni le importazioni dell'Italia dall'area MEDA, pari a circa 9,4 miliardi di euro nel 1995, hanno superato i 20,5 miliardi di euro nel 2004 (+119%): la loro espansione è dunque avvenuta ad un ritmo all'incirca doppio della media registrata dall'import italiano nel decennio considerato (+65%). A partire dal 2000, l'import italiano dai paesi del Mediterraneo ha conosciuto un forte balzo in avanti, e nel 2004 si è realizzato il valore più elevato del decennio. I dati relativi ai primi tre trimestri del 2005 anticipano un nuovo flusso record, confermando una dinamica di crescita intensa, con un incremento, su base tendenziale, del 24,2%. La positiva performance delle importazioni italiane dall'area MEDA è stata influenzata, soprattutto nel corso dell'ultimo periodo, dalle elevate quotazioni delle materie prime, in particolare dei prodotti petroliferi, che costituiscono una quota rilevante dell'import complessivo italiano

dall'area.

Il saldo commerciale dell'Italia con i Paesi MEDA è stato costantemente positivo fino al 1998. Dal 1999 si sono registrati disavanzi costanti e ultimamente crescenti, originati principalmente dai rapporti commerciali con l'Algeria e la Libia: basti pensare che, nei primi nove mesi del 2005, tali Paesi hanno generato un deficit di circa 9,4 miliardi di euro, a fronte di un surplus di 3,1 miliardi realizzato nei confronti di tutti i rimanenti paesi dell'area. In tale periodo, il nostro deficit è risultato superiore ai 6,2 miliardi di euro, con un peggioramento, rispetto al corrispondente periodo del 2004, di oltre 3,1 miliardi.

Il più importante mercato di sbocco per i prodotti italiani risulta essere la Turchia, che nel corso del 2004 ha assorbito da sola il 36% dell'export italiano diretto verso l'area. Seguono, a distanza, la Tunisia, con una quota del 13,3%, e l'Egitto, con una quota dell'8,6%. Anche la Libia costituisce un cliente molto importante, assorbendo una quota dell'export italiano verso l'area pari al 9,5% (dati 2004). Nel periodo gennaio-settembre 2005 si è assistito ad un ulteriore incremento del peso relativo di Turchia e Tunisia e ad una flessione della quota dell'Egitto, che è sceso al quarto posto nella graduatoria dei paesi clienti, superato da Israele. Anche la Libia ha registrato una consistente riduzione della quota di export ad essa destinata, passata dal 9,5% al 7,7%. Il principale fornitore italiano tra i Paesi MEDA risulta essere l'Algeria, che nel 2004 ha fornito il 23,5% dell'import italiano dall'area, seguita dalla Turchia, con un peso relativo del 19,3%, e dalla Tunisia, con una quota del 9,5%. Significativamente rilevante è la posizione della Libia, da cui, nel 2004, proveniva il 30,9% delle importazioni italiane dall'area. Nel periodo gennaio-settembre 2005, pur mantenendosi invariata la graduatoria dei fornitori, è cresciuta l'incidenza relativa dell'Algeria, mentre si è ridotta quella della Turchia. Da sottolineare l'incremento significativo degli acquisti dalla Libia, la cui quota sull'import italiano dall'area ha raggiunto il 36,5%.

Nel 2004 l'Italia si è collocata ai primissimi posti nella graduatoria dei paesi fornitori in ben 7 paesi su undici. In particolare, essa è risultata il primo fornitore in Libano e Libia, con quote pari rispettivamente all'11,2% e al 25,5%. L'Italia si è poi posizionata al secondo posto in Algeria (8,2%) e Tunisia (19%), e al terzo posto in Egitto (6,6%), Marocco (6,6%) e Turchia (7,1%). I dati relativi i primi cinque mesi del 2005 mostrano, in particolar modo, da un lato l'avanzamento di una posizione del nostro paese in Egitto, dall'altro l'arretramento dal 2° al 3° posto in Algeria. Rispetto al 2001, il nostro Paese ha migliorato la propria quota di mercato in soli quattro paesi: Egitto (dal 5,0% al 6,6%), Giordania (dal 3,3% al 3,5%), Marocco (dal 5% al 5,8%) e Tunisia (dal 19,0% al 23,3%), mentre in tutti gli altri mercati ha subito un'erosione, più o meno consistente, della propria quota, pur mantenendo stabile, in alcuni casi, la propria posizione (ad es., in Israele e Libia). Da sottolineare, a tal proposito, la dinamica particolarmente negativa della quota di mercato italiana in Siria: infatti, se nel 2001 il nostro Paese risultava essere il principale fornitore, nei primi cinque mesi del 2005 è sceso al nono posto, riducendo la propria quota dall'8% al 3,4%.

3.2 La posizione dell'Italia in ambito U.E.

Tra i paesi europei, l'Italia è il primo partner commerciale dell'area MEDA: il nostro Paese, infatti, conta per circa un quinto dell'interscambio commerciale complessivo esistente fra l'U.E. e i Paesi dell'area. In particolare, l'Italia occupa il terzo posto nella graduatoria dei fornitori europei, con un peso relativo che nei primi nove mesi del 2005 è stato pari al 16% dell'export complessivo dell'Unione Europea nell'area. Davanti all'Italia si collocano la Germania, che dal 2003 è il principale esportatore nei Paesi Meda e rappresenta una quota del 21,1% del totale export europeo nell'area, e la Francia, con una quota del 20,7% (dati riferiti al

periodo gennaio-settembre 2005). Negli ultimi cinque anni, il peso relativo del nostro Paese come fornitore, dopo aver registrato un consistente balzo in avanti nel 2001, è andato via via riducendosi. Si è ampliato il differenziale con le quote di export detenute da Germania e Francia, che al contrario hanno mantenuto o, nel caso della Germania, migliorato la loro posizione. Basti pensare che nei primi nove mesi del 2005 la quota dell'Italia è risultata inferiore di 5,1 punti percentuali a quella della Germania e di 4,7 punti a quella della Francia: tale differenziale nel 2001, anno di migliore performance del nostro Paese, si era attestato rispettivamente su 0,9 e 2,9 punti percentuali. Con riferimento all'import, l'Italia risulta essere il principale paese europeo destinatario delle importazioni provenienti dai paesi MEDA, con una quota che nei primi nove mesi del 2005 è stata pari al 23,7% dell'import europeo dall'area. Il secondo posto è occupato dalla Francia, che nel periodo gennaio-settembre 2005 ha superato la Germania registrando una quota del 16,7%, e quest'ultima si colloca al terzo posto con il 15,6%. A differenza dell'export, le quote di import destinate all'Italia risultano in crescita a partire dal 2003, mentre le dinamiche degli altri due principali concorrenti sono di sostanziale stabilità per la Francia e di netta flessione per la Germania.

3.3 L'analisi territoriale dell'interscambio

L'Italia Nord occidentale è la ripartizione territoriale più importante per quel che riguarda i flussi di export verso i Paesi MEDA, grazie ai rilevanti contributi di Lombardia e Piemonte, rispettivamente prima e terza regione esportatrice nell'area: nel periodo gennaio-settembre 2005 il 41,1% dell'export complessivo italiano nell'area è stato originato da tale ripartizione. In particolare, la Lombardia ha fornito il 28,4% dell'export, per un valore di oltre 3,4 miliardi di euro, e il Piemonte il 10,8%, per un valore di 1,3 miliardi di euro.

Altra ripartizione importante è l'Italia Nord orientale, con il Veneto, che si colloca al secondo posto nella graduatoria delle regioni esportatrici e rappresenta poco meno del 12% delle esportazioni totali nell'area, e l'Emilia Romagna, che fino al 2004 ha occupato il quarto posto, con una quota del 10,6%, e nei primi nove mesi del 2005 è scesa al quinto posto con una quota del 10,5%. Per quanto riguarda il Mezzogiorno, è da segnalare la costante crescita del peso relativo di tale ripartizione, che nel periodo gennaio-settembre 2005 ha fornito più di un quinto dell'export italiano nell'area MEDA, grazie soprattutto all'ottima performance della Sicilia: tale regione, nei primi nove mesi del 2005, ha visto incrementare il proprio export, su base tendenziale, del 52,1%, diventando la quarta regione esportatrice verso l'area con una quota pari al 10,6% del totale nazionale.

Nell'Italia centrale la regione più attiva è senz'altro la Toscana, che nel periodo gennaio-settembre 2005 con 800 milioni di euro ha rappresentato il 6,6% dell'export italiano verso i Paesi MEDA. Dal lato delle importazioni, la principale area di destinazione delle merci provenienti dai Paesi MEDA risulta essere il Mezzogiorno, in particolare l'Italia insulare. Poco meno del 30% dell'import complessivo da tali paesi, infatti, giunge in Sicilia, e oltre il 10% in Sardegna, per un valore complessivo che nei primi nove mesi del 2005 è stato superiore ai 7,6 miliardi di euro, segnando un significativo incremento tendenziale, grazie agli elevati prezzi dei prodotti petroliferi. Altra regione importante come cliente dei Paesi MEDA è la Lombardia, cui è destinato circa un quinto dell'import globale dall'area.

Tutte le altre regioni italiane presentano quote di import dall'area MEDA molto basse, inferiori al 7% del totale nazionale.

Circa un quarto delle esportazioni dell'Italia nell'area è costituito da macchine e apparecchi meccanici; tuttavia, tale comparto sta mostrando una perdita di rilevanza nell'ultimo periodo. Altri settori importanti del nostro export sono: coke, prodotti petroliferi raffinati e

combustibili nucleari e prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali, che rappresentano, rispettivamente, il 14% e l'11% delle esportazioni complessive italiane nell'area e risultano in crescita. Da sottolineare infine il settore dei prodotti tessili che, pur se in flessione, contribuisce per l'8% circa al nostro export. Con riferimento alle importazioni italiane provenienti dall'Area MEDA, circa i due terzi riguardano il settore petrolifero: nei primi nove mesi del 2005, infatti, il 58% dell'import è stato costituito da petrolio greggio e gas naturale e poco più del 9% da coke, prodotti petroliferi raffinati e combustibili nucleari.

Il flusso degli investimenti diretti esteri (IDE) netti mondiali nell'Area MEDA ha registrato, a partire dai primi anni Novanta, una dinamica costantemente positiva, che si è interrotta solo nel 2002, anno in cui gli IDE in entrata si sono notevolmente ridimensionati a causa della crisi economica internazionale, ma ha ripreso vigore nel biennio 2003- 2004. I principali flussi di IDE netti in entrata nel 2004 hanno riguardato la Turchia (2,7 miliardi di dollari), Israele (1,6 miliardi di dollari), l'Egitto (1,3 miliardi di dollari) e la Siria (1,2 miliardi di dollari).

Per quel che riguarda gli investimenti diretti esteri netti dell'area MEDA nel mondo, nel 2000 si è registrato il più elevato flusso degli ultimi 15 anni, con un ammontare pari a poco meno di 4,7 miliardi di dollari. Nel 2001-2002 si sono registrati cali significativi, che hanno riflesso tuttavia quel che è stato l'andamento a livello mondiale. Il 2003 e, in particolare, il 2004 hanno mostrato un'inversione di tendenza, con un flusso di IDE in uscita pari rispettivamente, a 2,7 e a 4,4 miliardi di dollari. Israele, con un flusso che nel 2004 è stato superiore ai 3 miliardi di dollari, risulta essere ancora il Paese dell'area che investe di più all'estero, seguito a grande distanza dalla Turchia con poco meno di 1 miliardo di dollari. Con riferimento agli investimenti italiani nell'area, essi, dopo la consistente crescita registrata dal 2000 al 2002, anno in cui hanno superato il valore di 294 milioni di euro, si sono

progressivamente ridotti fino a raggiungere poco meno di 57 milioni di euro nel 2004. Tale flessione è imputabile soprattutto alla notevole riduzione dei flussi diretti in Turchia, che sono passati dai 264 milioni di euro del 2002 ai 7,7 milioni del 2004. Di converso è da sottolineare la crescita avvenuta in Libano, Egitto, Israele e Tunisia.

Per quanto riguarda gli IDE dell'area MEDA nel nostro paese, essi sono di entità notevolmente inferiore ai quelli in uscita. Anche per tali flussi si è registrato un picco nel 2002, con oltre 38 milioni di euro; a partire da tale anno, essi sono progressivamente calati: nel 2004 sono stati pari a 9 milioni di euro, di cui 6,4 milioni provenienti dalla Turchia.

3.4 Il Sistema portuale nazionale e analisi dei principali porti del Mediterraneo

3.4.1 Il Porto di Barcellona

Il settore dei contenitori nel Mediterraneo è cambiato drasticamente nel corso degli anni '90. Sono passati i tempi del dirottamento dei traffici a favore dei porti nord-europei a causa della scarsa produttività e delle agitazioni sindacali nei porti. Le economie locali sono in fase di espansione, i terminals lavorano secondo standard elevati ed i nodi di trasbordo hanno alterato le linee di tendenze in relazione ai traffici. Per un porto dotato di un hinterland continentale, quale **Barcellona**, ciò ha comportato benefici in termini di volumi ed anche un dilemma in termini di quale possa rivelarsi in futuro il suo ruolo.

Nel 1997 Barcellona ha movimentato all'incirca 800.000 TEU. Nel 2000 il traffico merci nei porti spagnoli è stato di 249 milioni di tonnellate (+3,9% rispetto allo stesso periodo del 1999). La graduatoria dei porti vede al primo posto Algeciras con 35 milioni di tonnellate, seguito da Barcellona con 22 milioni di tonnellate, da Tarragona con 21 milioni di tonnellate, da Bilbao con 20 milioni di tonnellate e da Valencia con 19 milioni di tonnellate.

Quanto al traffico dei container, nello stesso periodo di nove mesi vi è stato un incremento del 6,6% sul 1999, con 5 milioni di Teu. Al primo posto della classifica relativa a questo settore, come negli anni scorsi, c'è il porto di Algeciras con 1.426.682 Teu (+5,32%), seguito da Barcellona con 1.010.607 TEU (+9,4%), da Valencia con 931.828 Teu (+9,1%), da Las Palmas con 449.371 Teu (-5,49%) e da Bilbao con 306.916 Teu (+16,56%).

Oggi il Porto di Barcellona è costituito da:

Terminal de Contenidors de Barcelona, aventi le seguenti caratteristiche:

Area: 46 ha

Line metres: 1,362 m

Draught: up to 16 m

Container cranes: 9 (5 Superpost-panamax)

Straddle-carriers: 30 (3 heights) and 25 (4 heights)

Railway terminal: 5 ha

Maritime Customs and Frontier Check Point PIF: integrated in the terminal

Refrigerated connections: 350

Container freight station: 13,800 m²

Covered warehouses: 14,400 m²

Terminal Catalunya, con le seguenti caratteristiche:

Area: 35.1 ha

Line metres: 1,653 m

Draught: 8.70 / 14 m

Ro-Ro ramps: 1

Cranes: 8 (7 Post-panamax)

Equipment: RTG: 8; Reach Stacker: 21; tractors: 24

Container freight station: 3,607 m²

Covered warehouses: 26,145 m²

Terminal Port Nou, con le seguenti caratteristiche:

Area: 6.56 ha

Line metres: 860 m

Draught: 12 m

Ro-Ro ramps: 5

Cranes: 10 (1 container crane, 9 gantry cranes) .

Equipment: RTG: 2; Reach Stacker: 5; tractors: 4

Covered warehouses: 19,000 m²

Terminal Unió Estibadors Llevan con le seguenti caratteristiche:

Area: 9.77 ha

Line metres: 450 m

Draught: 16 m

Cranes: 3

Equipment: Straddle-carrier: 4; Reach Stacker: 4;; tractors: 5

Un incremento notevole, ma vi è anche un settore in cui si è registrato un ribasso, dal momento che il traffico di trasbordo è calato dal 40% circa del 1989 al 20% circa del 1997 e che la concorrenza è in aumento. Gioia Tauro e Marsaxlokk hanno portato una nuova dimensione nel trasbordo mediterraneo ed anche gli scali vicini, quali Valencia, Marsiglia e Genova, hanno migliorato l'efficienza ed aperto nuovi terminals contenitori, con notevole apprensione da parte della comunità portuale di Barcellona.

Ciò spiega perché l'autorità portuale, cioè la APB (Autoritat Portuaria de Barcelona) sta lavorando intensamente su un piano strategico finalizzato allo sviluppo delle attività mediante l'espansione dell'hinterland.

Barcellona non è in grado di competere in ordine al traffico di trasbordo puro, ma questo presupposto non comporta il fatto che esso finisca per movimentare solo boxes di raccordo. Barcellona, Valencia, Marsiglia e Genova sono ancora in grado di attirare servizi di scalo diretto, in particolar modo nei traffici Nord/Sud e sulle rotte di traffico con il Nord America. In tal modo, la concorrenza aumenterà tra questi porti e nel contempo con i terminali del Nord

Europa. Peraltro, al fine di perseverare in una crescita soddisfacente occorre fare in modo che Barcellona diventi uno scalo allettante.

Alcune preoccupazioni di ordine pratico sussistono, in particolare, riguardo alla persistente disputa tra il TCB (Terminal Contenedores de Barcelona), il TerCat (Terminal Catalunya) e l'APB. Il problema è sorto in ordine ad un monopolio sulla movimentazione di contenitori internazionali concesso da una precedente amministrazione dell'APB al TCB. Questa clausola era stata quasi dimenticata allorquando il suo rivale TerCat ha iniziato a movimentare non solo contenitori spagnoli, ma anche traffico internazionale. In allora il TCB era stato tacitato con una somma la cui entità non è stata rivelata, ma il TerCat vorrebbe ampliare la propria attività; situazione, questa, che il TCB non gradisce.

Inoltre sussistono almeno altri tre fattori-chiave perché si possa continuare a sviluppare l'hinterland di Barcellona. Si tratta dell'incremento dei collegamenti intermodali, dell'espansione della zona franca industriale e del miglioramento della tecnologia informatica. Barcellona, in effetti, ha già affrontato alcune di tali questioni. Sono state istituite connessioni dedicate tra Barcellona e Madrid ed il porto sta facendo pressioni di corridoio affinché vengano migliorati i collegamenti tra Barcellona e la Spagna, convertendo lo scartamento ferroviario alle dimensioni europee (attualmente le ferrovie spagnole usano uno scartamento diverso). La ZAL (Zona de Actividades Logísticas) dovrebbe espandersi nel contesto del progetto Delta, mentre l'EDI è previsto da un programma congiunto portato avanti con Marsiglia e Genova e denominato Euromar.

3.4.2 Il Porto di Livorno

Il porto di Livorno ha chiuso l'anno 2006 con una movimentazione complessiva di 28

milioni e 630.000 tonnellate di merci, con un incremento, rispetto all'anno 2005, del +1,49%.

Questo risultato è stato determinato dall'aumento delle merci su rotabili con 9.735.170 tonn (+7,89%), dalle merci in colli e numero con 2.742.083 tonn. (+6,90%), stazionarie le rinfuse solide. In calo, invece, le merci in contenitori -5,16% e le rinfuse liquide -1,37%.

La crescita complessiva registrata dal 1995, anno di istituzione delle Autorità Portuali, ad oggi è pari al 39,92% con una media annua pari al 3.63%.

La crescita lenta del porto è sicuramente dovuta alle criticità infrastrutturali rappresentate sia dai bassi fondali, conseguenti a fenomeni di insabbiamento ed alle difficoltà dei dragaggi in assenza di normative certe, sia dall'inadeguatezza dello sfruttamento delle aree retroportuali e dalla inesistente connessione soprattutto con la rete ferroviaria. Comunque, ad oggi, questi "colli di bottiglia" interessano la maggior parte dei porti italiani.

Queste contrarietà devono essere assolutamente superate per sfruttare le opportunità offerte dalla crescita dei mercati asiatici, che ha nuovamente posto il Mediterraneo al centro dei grandi traffici mondiali. Anche gli altri porti italiani complessivamente mandano un segnale positivo, con solo qualche ombra, come il porto di Genova che, nel settore della movimentazione delle merci, ha registrato un lieve calo pari allo -0,4%, il porto di Gioia Tauro che ha contabilizzato una flessione del -10% e Cagliari con un -6,62%.

Per quanto concerne i porti spagnoli anche il 2006 è caratterizzato da una forte crescita, con Valencia che è pronta a diventare il secondo porto spagnolo, dopo Algeciras, ai danni di Barcellona, infatti, ha chiuso questo anno con un incremento del 16,8% con un totale di 47,6 milioni di tonnellate, solo 200.000 tonn. meno rispetto al porto catalano. Quest'ultimo, che per anni ha inflitto distacchi importanti agli altri scali spagnoli, ha chiuso il 2006 con 47.8 milioni di tonnellate +6,17% verso il 2005. Lo scorso anno registrò +12% sul 2004.

Anche il porto francese di Marsiglia ha chiuso l'anno 2006 con una crescita del +3,6% con

una movimentazione complessiva di 100,7 milioni di tonn. (in prevalenza idrocarburi). Per una lettura più comprensibile dei dati, riportiamo, di seguito la relativa tabella:

PORTI	Traffico compl. (Tonnellate)	Var % 2005/06
Gioia Tauro	21.400.000	-10%
Genova	54.970.178	-0,40%
La Spezia	19.300.000	+12%
Taranto	49.434.294	+3,70%
Cagliari	9.811.794	-6,62%
Livorno	28.630.566	+1,49%
Napoli	22.100.000	+5,20%
Savona-Vado	16.502.332	+2,14%
Algeciras	71.000.000	+4,30%
Valencia	47.600.000	+16,80%
Barcellona	47.800.000	+6,17%
Marsiglia	100.070.000	+3,60%

Tab. 2 – Traffico in tonn e variazione percentuale nei porti del mediterraneo

Le importazioni sono cresciute dell'+1,72% con 18,095 milioni di tonn. mentre l'aumento delle esportazioni è stato pari all'+1,08% con un tonnellaggio complessivo pari a 10,535 milioni di tonn. Si sottolinea, come sempre, che il dato all'importazione è condizionato dal valore delle rinfuse liquide (in prevalenza greggio) che ammonta a 6.940.212 tonn.; se togliamo quest'ultimo valore dal totale quest'anno, per la prima volta, il valore delle importazioni è maggiore di quello delle esportazioni.

La suddivisione per tipologia merceologica registra sempre al primo posto, come importanza di traffico, le merci su rotabili con un 34%, seguite poi dalle rinfuse liquide con un 29,7%, dalle merci in contenitori con un 22,6%, dalle merci in colli e numero con un 9,6% ed infine le rinfuse solide con un 4,1%.

Nel 2006 le merci in contenitori, complessivamente, hanno registrato un calo del -5,16% con 6.458.267 tonn.. La flessione all'importazione è pari al -6,50% con 2,860 milioni di tonn., mentre all'export la flessione è del -4,07% con 3,597 milioni di tonn.

La movimentazione dei containers è stata di 657.592 Teu, inclusi i trasbordi, con una flessione dello -0,1% rispetto al valore del 2005. I Teu sbarcati risultano essere pari a 328.288 contro i 327.819 del 2005 (+0,1%), mentre i Teu imbarcati sono stati 329.304 contro i 330.687 del 2005 (-0,4%).

Rispetto ai dati previsionali, che vedevano una movimentazione complessiva per l'anno 2006 pari a 664.000 con un leggero incremento dell'+1%, il decremento è stato determinato dal pesante andamento negativo del mese di dicembre 2006 rispetto allo stesso mese dell'anno precedente.

Dic 2006 (Teu)	Dic 2005 (Teu)	Diff.	Var %
Dic.	Dic.		
48.431	52.391	-3.960	-7,5%

Tab. 3 – Confronto traffico TEU 2005/2006

Gli altri porti italiani, i porti spagnoli ed il maggior porto francese, come si evince dalla sotto riportata tabella, mandano un segnale favorevole ad esclusione di Gioia Tauro che continua a lasciarsi sfuggire la leadership come porto Hub del Mediterraneo, sorpassato da Algeciras.

PORTI	TEU	%
Gioia Tauro	2.938.176	-7%
Genova	1.657.113	+2,0%
La Spezia	1.137.000	+11%
Taranto	892.000	+24,5%
Cagliari	687.657	+7,6%
Livorno	657.592	-0,10%
Napoli	444.982	+19,1%
Savona-Vado	231.489	5,28%
Algeciras	3.200.000	+1%
Valencia	2.700.000	+11%
Barcellona	2.300.000	+11%
Marsiglia	941.000	+3,9%

Tab. 4 – Confronto Porti Mediterraneo occidentale

Livorno risulta essere al 6° posto sorpassata sia da Cagliari che da Taranto; ma

quest'ultimi, come Gioia Tauro, sono porti di transhipment. Anche a Livorno è presente l'attività di trasbordo ma in misura contenuta (9% circa), essendo considerato, principalmente, un porto di destinazione finale.

Nella suddivisione dei Teu tra pieni e vuoti, i pieni rappresentano il 74,22% del totale con 442.609 Teu di cui 256.202 in imbarco e 186.407 in sbarco mentre i vuoti sono il 25,78% del totale con 153.071 Teu.

In termini di origine/destinazione, nel traffico containerizzato, è sempre il Nord America Atlantico l'area geografica di maggior interesse del ns. porto, infatti, esso detiene, complessivamente, il 37,40% sulla movimentazione totale dei Teu pieni, seguito dal Sud America Atlantico con il 12,89%, l'Africa Occidentale con l'8,64%, l'Estremo Oriente con il 6,58%, segue poi il Mediterraneo Orientale con il 6,46%, il Sud Est Asiatico con il 5,31%, il Mediterraneo Occidentale con il 3,83%, l'America Centrale con un 3,45%.

Il settore delle merci in colli ha chiuso con un aumento complessivo del +6,90% con 2,742 milioni di tonn. L'aumento ha interessato esclusivamente lo sbarco con 2,490 milioni di tonn. e la tipologia merceologica interessata riguarda gli impianti, i prodotti alimentari, le merci varie ed i prodotti siderurgici. Stazionario il traffico auto, in flessione il traffico forestali.

Continua a mostrare dinamismo il settore delle merci su rotabili e Ro-Ro registrando un aumento complessivo del +7,89 %, verso il 2005, con un totale di 9,735 milioni di tonn. di cui 4.644.042 allo sbarco e 5.091.128 tonn. all'imbarco. Questo tipo di traffico ha avuto, dal 1995 ad oggi, un tasso medio di crescita del +13,3%. L'incremento è da imputare sia ad un incremento dei volumi di traffico sia all'ampliamento del numero dei viaggi delle linee che servono il porto di Livorno.

Il numero dei mezzi, guidati e non guidati, transitati nel porto di Livorno è stato di 332.781 di cui 152.397 allo sbarco e 170.384 all'imbarco con un incremento complessivo verso il 2005

del +8,93%. I metri lineari corrispondenti sono 3.899.242 ml.; quest'ultimo dato, espresso in chilometri, copre la distanza tra Livorno e Lisbona (andata e ritorno).

Le rinfuse liquide registrano una flessione, sul 2005, del -1,4% con un tonn. complessivo di 9,735 milioni di tonn. La flessione riguarda soprattutto l'imbarco dei prodotti raffinati e del gas liquido.

Nel valore complessivo il dato delle rinfuse solide è rimasto pressoché stazionario infatti esso ammonta 1.186.571 tonn. contro le 1.185.848 del 2005. È variata però la composizione merceologica delle rinfuse in quanto sono aumentati i cereali destinati ai locali impianti molitori e sono calate tutte le altre tipologie merceologiche che vanno dai fertilizzanti, al carbone, ai minerali, alle sabbie ed argilla, zirconio, clinker, ecc.. Quest'ultime materie prime sono destinate, principalmente, al comparto della ceramica per la lavorazione delle piastrelle.

I passeggeri delle navi traghetto transitati nel porto di Livorno nell'anno 2006 sono stati 2.308.684 unità + 12,6% rispetto al 2005. Dal 1995 il traffico passeggeri è pressoché raddoppiato ed ha avuto una crescita media annua del 9,27%.

Il numero dei croceristi transitati nel porto di Livorno nell'anno 2006 è stato di 607.848 unità contro le 462.383 unità del 2005 con un incremento quindi del +31,5%. Anche il numero delle navi è stato maggiore di 58 unità, rispetto al 2005, con 445 navi verso 387 unità del 2005.

Nel 2006 sono attraccate nel porto di Livorno complessivamente 7.525 navi, 250 unità in più rispetto al 2005.

3.4.3. Il Porto di Civitavecchia

I dati sui traffici portuali nel **primo semestre del 2006**, evidenziano un forte incremento dei passeggeri e delle merci ed una flessione del movimento containers, andamento che

dimostra il grande balzo in avanti compiuto dal porto negli ultimi 6 anni, quando si è registrato un incremento complessivo del 77,45% dei passeggeri; del 41% delle auto e del 170% dei mezzi pesanti». Nel dettaglio, rispetto allo stesso periodo del 2005, il numero dei **passeggeri** diretti in Sardegna è aumentato del 30%; quello dei **croceristi** del 49%, a fronte di un 6% in più di navi da crociera giunte in porto: un fenomeno spiegabile con la capienza sempre maggiore di questo tipo di unità.

Particolarmente favorevoli i dati sulle **Autostrade del Mare** che hanno visto un incremento del numero dei passeggeri e dei mezzi pesanti, cresciuti rispettivamente dell'86 e del 73% nei collegamenti con Barcellona; del 116 e del 46 % con Tolone; del 61 e del 244 % con Palermo e Tunisi. Buoni sono considerati anche i primi riscontri della nuova linea per Catania e Malta gestita dalla Grimaldi Napoli.

(Tonnellate)	2006	Var % (2006-2005)
Merci alla rinfusa liquide	2.374.139	-5
Merci alla rinfusa solide	1.828.370	+26
Merci in colli	4.549.361	+9
Num. passeggeri	3.599.551	+14
Num. contenitori (Teus)	33.538	-3
Autovetture	183.317	+13
Altro	1.176.437	+13
Tonnellaggio totale	.772.171	+8
Passeggeri	1.268.477	+29,0
Navi	755	+6,1
* Fonte: Autorità Portuale di Civitavecchia		

Tab. 5 – Traffici del Porto di Civitavecchia – anno 2006

Nel settore merci, le differenze sul primo semestre 2005 hanno riguardato il carbone (+ 81%); gli olii (+ 42%); i minerali (+ 32%); le rinfuse (+ 36%); le auto nuove (+ 24%) per un

incremento complessivo del 27%. Uniche voci negative, i traffici containers e dei vagoni ferroviari, questo ultimo gestito dalle Fs. Nel primo caso il calo è stato causato da problemi interni alla Evergreen e dal trasporto via treno da Taranto a Pomezia dei container vuoti.

Sessantamila viaggiatori con 20.000 mezzi ed un aumento del 10% rispetto allo scorso anno dei passeggeri delle navi di linea per Barcellona, Palermo e Tunisi. Questi i dati forniti dall'Autorità Portuale sul movimento degli arrivi e delle partenze nel porto di Civitavecchia durante il secondo fine settimana di agosto 2006. Cifre solo leggermente superiori a quelle dei precedenti fine settimana di agosto. Oltre all'elevato numero delle partenze (soprattutto per la Sardegna con una media giornaliera di 15-20.000 imbarchi di vacanzieri e di 5-6.000 mezzi nelle giornate di venerdì, sabato e domenica), a stabilire quello che si prospetta come un nuovo record ha contribuito anche la presenza quotidiana di almeno 4 navi da crociera.

(Tonnellate)	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Cereali	177.857	223.385	n.d.	n.d.	233.289	267.045	379.942
Semi oleosi	19.110	23.169	n.d.	n.d.	-	-	-
Carta, cellulosa, legname	46.060	57.910	n.d.	n.d.	113.186	130.967	108.972
Rottami metallici	13.455	18.412	n.d.	n.d.	39.037	31.152	n.d.
Minerali metallici	81.679	150.758	n.d.	n.d.	277.463	232.671	n.d.
Minerali non metallici	97.977	106.071	n.d.	n.d.	102.584	96.675	n.d.
Prodotti metallici	185.202	147.618	n.d.	n.d.	153.974	172.076	n.d.
Carbone	259.113	305.619	n.d.	n.d.	322.167	72.547	91.700
Prodotti chimici	98.226	104.189	n.d.	n.d.	72.876	82.622	n.d.
Merce containerizzata	53.921	56.877	n.d.	n.d.	139.379	233.001	264.971
Merce su RO-RO	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	2.792.315	3.681.757	4.392.420
Altre merci	11.945	18.270	n.d.	n.d.	20.156	22.641	-
Totale rinfuse liquide	n.d.	n.d.	n.d.	4.433.000	5.719.985	5.085.024	4.452.644
Totale rinfuse solide	n.d.	n.d.	n.d.	1.161.000	5.428.817	n.d.	n.d.
Tonnellaggio totale	n.d.	n.d.	n.d.	9.354.000	11.148.802	11.304.071	11.707.107
N. contenitori TEU	n.d.	n.d.	n.d.	21.388	25.365	36.301	44.615
Croceristi (num.)	296.216	392.103	477.579	487.000	559.942	659.277	983.171
transito	-	276.695	-	-	-	470.391	641.088
Imbarco	-	56.437	-	-	-	88.973	168.001
sbarco	-	58.971	-	-	-	99.913	174.082
N. Navi da crociera	n.d.	466	n.d.	n.d.	7.439	556	711
Passeggeri (num.)	1.787.716	1.866.422	n.d.	1.828.152	1.862.704	1.932.501	2.183.853
Rielaborazione su dati Autorità Portuale di Civitavecchia							

Tab. 6 – Traffici in tonn per categoria merceologica

I dati riferiti al periodo compreso tra il **2000 ed il 2005**, evidenziano come il traffico crocieristico sia aumentato del 143%, facendo di Civitavecchia il primo porto d'Italia del settore ed il secondo del Mediterraneo dopo Barcellona. Record confermato anche per il traffico passeggeri per la Sardegna e conquistato per le Autostrade del mare, con l'istituzione di collegamenti di linea con Palermo, Barcellona, Tolone, Valencia-Terragona e Tunisi. In aumento sono stati anche i traffici delle merci (da 6,5 a 11,3 milioni di tonnellate); la movimentazione dei container (da 17.500 a 120.000 pezzi) e delle auto nuove (da 25.000 a 120.000). Un boom che ha determinato un incremento del 10% del Pil portuale con riscontri positivi sull'occupazione: nel 2005 sono state 170 le imprese impegnate all'interno dello scalo marittimo, mentre l'occupazione diretta è cresciuta del 25% e quella nell'indotto del 50% (rispetto al 2000). Per il futuro è in corso di approvazione il progetto del "Distripark", la vasta area retrostante il porto, destinata allo stoccaggio, movimentazione e trasformazione delle merci che, a suo giudizio, potrebbe dare un forte impulso al traffico container, consentendo al porto laziale di superare quello di Gioia Tauro.

<i>Trasporto per tipologia</i>	Gen./ago. 2005			Gen./ago. 2004		
	Sbarchi	Imbarchi	Totale	Sbarchi	Imbarchi	Totale
Autopasseggeri (num)	226.007	247.418	473.425	204.725	216.700	421.425
Autovetture (num)	3.060	18.182	21.242	2.920	12.343	15.263
Merce su mezzi pesanti (ton)	744.367	2.437.880	3.182.247	494.714	2.301.869	2.796.583
Merce su vagoni (ton)	307.081	158.220	465.301	203.977	158.880	362.857
Mezzi pesanti (num)	44.147	68.642	112.789	30.806	62.093	92.899
Motopasseggeri (num)	11.238	13.280	24.518	11.732	12.296	24.028
Passeggeri (num)	804.057	881.907	1.685.964	717.672	754.182	1.471.854
Vagoni (num)	6.905	6.991	13.896	6.320	6.305	12.625
Rielaborazione su dati Autorità Portuale di Civitavecchia						

Tab. 7 – Traffico tra Civitavecchia e Sardegna, Sicilia, Spagna e Francia 2004/ 2005

tonnellate	1999	2000	2001*
Frumento	177.857	223.385	128.513
Semi oleosi	19.110	23.169	12.497
Carta e cellulosa	46.060	57.910	51.717
Rottami metallici	13.455	18.412	11.391
Minerali metallici	81.679	150.758	92.546
Minerali non metallici	97.977	106.071	66.825
Prodotti metallici	185.202	147.618	51.023
Carbone	259.113	305.619	170.126
Prodotti chimici	98.226	104.189	43.614
Cemento	311.496	70.359	22.153
Macchine, veicoli, parti	5.924	3.613	2.424
Merce containerizzata	53.921	56.877	33.287
Altre merci	11.945	18.270	8.772
Totale funzione commerciale	1.361.965	1.286.250	694.888
Merce su mezzi gommati	2.954.928	3.130.675	1.663.325
Merce su vagoni	837.077	872.302	373.135
Totale Ro-Ro	3.792.005	4.002.977	2.731.348
Prodotti petroliferi	5.359.542	4.559.611	1.590.808
Totale generale	10.513.512	9.848.838	4.322.156
Passeggeri (num.)	1.787.716	1.866.422	590.079
Contentori (Teu)	12.443	12.617	7.118
* dati riferiti al primo semestre			
Rielaborazione su dati Autorità Portuale di Civitavecchia			

Tab. 8 – Traffico Porto di Civitavecchia anni 1999 - 2001

Nel primo semestre 2002 il porto di Civitavecchia ha ottenuto buone performances ed ha aumentato del 6% il traffico merci rispetto allo stesso arco temporale del 2001. Nel 2002 il traffico merci del porto di Civitavecchia è stato di 6.751 migliaia di tonnellate, suddivise tra 5.757 in sbarchi e 993 in imbarchi facendo posizionare il porto laziale al diciottesimo posto nella graduatoria dei principali porti italiani.

La movimentazione delle merci complessiva nel periodo gennaio - agosto 2002 ha registrato una perdita del 6% da ascrivere soprattutto al traffico petrolifero che è stato oggetto di una diminuzione del 26% attribuibile soprattutto a due fattori:

- al trasferimento del prodotto che ha fatto registrare un fisiologico crollo della domanda;
- alla crisi petrolifera del 2000 dovuta ad un incremento del prezzo del greggio che ha fatto così diminuire la domanda ed ha avuto forti ripercussioni su tutto il sistema trasportistico.

Il traffico dei container ha registrato, invece, una crescita del 9%.

Per quanto concerne il cabotaggio, va detto che in tale comparto il porto laziale, fortemente legato ai collegamenti con la Sardegna, nei primi otto mesi del 2001 ha registrato, con un totale di 1.417.660 passeggeri nazionali, un incremento del 3% rispetto all'esercizio precedente.

Anche il traffico cabotiero merci, con un totale di 2.1295.200 tonnellate, ha registrato un incremento del 10% nel traffico dei mezzi pesanti.

Nel traffico merci, Civitavecchia ha movimentato non meno di 10.500.000 tonnellate di merce varia, di cui, almeno 5.300.000 sono risultati prodotti petroliferi rendendo il porto laziale il polo petrolifero dell' Italia centrale. Nel 2001 è stato completato il trasferimento della movimentazione dei prodotti petroliferi dalla darsena al terminal off - shore.

Nel periodo **“Gennaio – Luglio 2006”** si è verificato un incremento del 49% per quanto riguarda il numero di Croceristi ed un incremento del 6% del numero di approdi di navi da crociera rispetto al corrispondente periodo del 2005. L'incremento medio del 49% relativamente al numero di croceristi, se analizzato nel dettaglio, evidenzia che l'incremento dei croceristi in transito è stato del 24%, l'incremento dei croceristi imbarcati del 47% e quello dei croceristi sbarcati è del 58%. Dai dati emergono, pertanto, due aspetti salienti:

Il traffico di Turn-around (che ha presentato una crescita di oltre il 50%, misurabile attraverso l'incremento dei croceristi imbarcati, + 47%, e sbarcati, + 58%) è cresciuto più del doppio rispetto al traffico crocieristico di transito (+24%);

Proiettando a fine anno i dati relativi al numero di crocieristi (602.898 al 31/07) e di approdi di navi da crociera (366 al 31/07) si ottiene (considerando che sono attualmente presenti, per il 2006, 751 domande di accosto per navi da crociera) una stima finale di oltre 1.300.000 crocieristi per il 2006, che va al di là degli obiettivi prefissati per il 2006.

ANNO	TRANSITO	IMBARCO	SBARCO	TOTALE	NAVI
2005	292.738	79.429	77.860	450.027	347
2006	363.194	116.69	123.075	602.898	366

FONTE: Autorità portuale di Civitavecchia

Tab. 9 – Confronto anni 2005/2006

Nel confronto dei crocieristi tra il **2004 ed il 2005** si è registrato un aumento dei passeggeri del 49%, del turn-around del 89% e delle navi del 28%.

Tra il **2000 ed il 2005** i crocieristi sono aumentati del 150%, il turn-around del 200% e le navi del 52%. Nel **2005, rispetto al 2004**, si è registrato un aumento dell'800% dei metri quadri delle banchine, il settore crocieristico ha fatto registrare un vero e proprio boom con un incremento del 150% del numero dei passeggeri rispetto al 2000, di cui l'89% soltanto nel 2005. Secondo le previsioni dell'agenzia specializzata "Cemar", rese note al "Seatrade" di Miami che si è svolto a marzo 2006, anche quest'anno il porto di Civitavecchia sarà il primo d'Italia per movimento crocieristico e potrà avvicinarsi ulteriormente a Barcellona, che detiene il primato nel Mediterraneo. L'agenzia prevede una movimentazione di un milione e 150.000 crocieristi, contro i 983.000 del 2005, senza considerare altre navi spot, che potranno portare altri 200.000 passeggeri raggiungendo quota 1.350.000. Si tratta di un trend che nel 2008-2009 farà di Civitavecchia il primo porto del Mediterraneo.

Nel **2004** il porto di Civitavecchia è diventato il primo porto italiano nel settore crociere con un totale di 643 scali e circa 730 mila passeggeri movimentati, di cui 130 mila in imbarco e sbarco e 600 mila in transito. Nel corso del 2004 le navi della compagnia Costa Crociere hanno

effettuato, nel porto di Civitavecchia, 38 scali con un incremento del 45% rispetto al 2003, portando un totale di 75 mila passeggeri e, per il 2005, Costa ha fatto sapere di voler raddoppiare il numero di scali e di triplicare il numero di passeggeri che si attendono in circa 200.000 unità. Nel 2005 MSC effettuerà, nel porto laziale, 25 scali.

Nell'**agosto 2004**, l'Autorità Portuale di Civitavecchia ha siglato un protocollo d'intesa per la gestione dell'attività crocieristica dello scalo laziale con Costa Crociere, in rappresentanza dei gruppi Carnival Corporation & Plc e Royal Caribbean Cruise Ltd, leader mondiali nel mercato crocieristico. Il **23 settembre 2004**, è stato siglato a Roma, un protocollo d'intesa tra l'Autorità Portuale di Civitavecchia e tre colossi delle crociere mondiali, Costa Crociere, Royal Caribbean e MSC, per la costruzione di un nuovo terminal nel porto di Civitavecchia e per la gestione integrata dei servizi e delle infrastrutture destinate alle navi da crociera.

Nel **2003** il porto di Civitavecchia ha registrato circa 558.520 mila crocieristi. Tra il 1999 ed il 2003 il numero delle navi da crociera che sono approdate a Civitavecchia è passato da 381 a 557 con un incremento costante sino al 2001 (anno dell'attentato di New York): la flessione (da 534 a 526 navi nel 2002) è subito recuperata nel 2003, per arrivare alla cifra di 702 totalizzata nel 2004.

Il mercato crocieristico del porto di Civitavecchia ha registrato nel **2001** un movimento di 477.579 passeggeri e di 534 navi. I passeggeri che hanno effettuato le operazioni di sbarco ed imbarco rispetto a quelli in transito hanno fatto registrare la performance migliore: infatti, nonostante il terminal Bramante sia entrato in funzione solo dal 7 luglio 2001, i dati indicano un aumento del 95% rispetto all'anno precedente con 103.965 passeggeri home nel 2001 contro i 53.343 del 2000. Inoltre i passeggeri che hanno effettuato operazioni di turn around sono aumentati del 55%, confermando Civitavecchia home port.

Lo scalo è risultato leader italiano per numero di navi crocieristiche in transito e secondo

per passeggeri: in particolare, nel 2001, vi è stato un incremento del 22% dei passeggeri e del 15% di navi; tale cifra inferiore è dovuta al fenomeno del gigantismo navale, in quanto Civitavecchia, grazie alla disponibilità di attracchi, è in grado di accogliere navi delle ultime generazioni.

Alcuni mesi del 2001, gennaio e febbraio, hanno fatto registrare un forte incremento rispetto al 2000, anno del Giubileo. Il 2001 ha confermato, come mesi caldi per il comparto crocieristico, aprile, maggio e giugno, ma anche luglio, con 81.000 presenze.

3.4.4 Il Porto di Genova

Nel corso del 2005 il prodotto interno lordo e l'interscambio commerciale a livello globale hanno fatto registrare una crescita sostenuta con incrementi rispettivamente pari al 4,3% e 8,2%.

Le aree geo economiche che hanno svolto un ruolo trainante nel processo di sviluppo sono rappresentate dai paesi asiatici, tra i quali la Cina costituisce il paese con la crescita più accentuata (+10% di incremento del PIL), dagli Stati Uniti, dal Giappone ed infine dai Paesi dell'area Euro. Per questi ultimi, in particolare, le stime elaborate dagli esperti dell'Eurosistema indicano un tasso di crescita medio annuo del PIL (in termini reali) compreso tra l'1,2 e l'1,6% nel 2005¹ e una crescita dell'interscambio commerciale pari a circa il 3% per le esportazioni e circa 6% per le importazioni.

Per quanto concerne la posizione dell'economia italiana nel quadro internazionale, sulla base delle prime stime dell'OECD, viene segnalata una modesta ripresa² nel secondo semestre del 2005, che porterà l'incremento del PIL sul 2004 allo 0,2% circa. A fronte del rallentamento dell'economia italiana nel 2005 la portualità nazionale ha manifestato segnali di debole crescita

nel corso dell'anno, a testimonianza della stretta connessione tra indicatori macro economici e performance degli scali portuali. Tale dato, in particolare, è in contro tendenza rispetto a quanto si verifica nei principali scali del nord Europa e in alcune realtà mediterranee quali la Spagna.

Nel quadro sopra delineato il Porto di Genova, nel corso del 2005, ha movimentato complessivamente circa 56,5 milioni di tonnellate di merce, con una riduzione di un punto percentuale rispetto al 2004. Nella lettura dello scostamento rispetto all'anno precedente, tuttavia, occorre evidenziare come, nel corso del 2005, a seguito della chiusura delle attività siderurgiche a caldo, il complesso industriale dell'ILVA di Cornigliano abbia progressivamente e anticipatamente ridotto l'approvvigionamento delle materie prime destinate alla produzione. Tale dato, opportunamente enucleato nella tabella seguente, permette di rilevare come il traffico commerciale diverso dalla funzione industriale sia nel complesso aumentato, passando da 48,9 milioni a 49,5 milioni di tonnellate (+1,2%).

Per quanto attiene il segmento delle rinfuse liquide, il lieve aumento rispetto al 2004 (+2,1%) è imputabile alla buona tenuta del settore dei prodotti petroliferi che ha più che compensato la flessione registratasi nel comparto delle rinfuse alimentari, comparto caratterizzato per altro da una crescente domanda di stoccaggio dei prodotti con una conseguente saturazione dell'offerta portuale. Va inoltre segnalato l'aumento dei flussi in esportazione, quale elemento di "novità" in un settore caratterizzato principalmente da traffico allo sbarco.

Con riferimento alle rinfuse solide, il traffico commerciale ha fatto registrare un incremento pari a circa 4,5% mentre i risultati del comparto industriale dell'ILVA, come già accennato, risentono della chiusura delle lavorazioni a caldo e del processo di riconversione produttiva dell'area portuale. Nel segmento commerciale il traffico è prevalentemente costituito da rinfuse nere (53%) e da rinfuse bianche (47%) che nel corso degli ultimi anni hanno

manifestato interessanti prospettive di sviluppo.

Il comparto delle merci convenzionali ha fatto registrare una leggera flessione, pari all'1,4%, in parte condizionata dalla contrazione dell'1% dei traffici di rotabili. Per quanto concerne la movimentazione delle altre categorie merceologiche si assiste ad una tenuta dei traffici di ortofrutticoli, ad un buon sviluppo del traffico di metalli e ad una lieve contrazione dei prodotti forestali.

Nel settore delle merci containerizzate, nonostante il lieve decremento nei TEU movimentati rispetto al 2004 (-0,2%), il miglioramento del rapporto pieni/vuoti ha determinato una crescita dei volumi pari a circa 1% per un totale di 16 milioni di tonnellate. Si evidenzia inoltre una ripresa, seppur modesta, delle esportazioni (+0,3%), a fronte di un decremento dello 0,7% circa delle importazioni. Con riferimento alle aree di origine e destinazione dei traffici containerizzati, le macro aree con le quali il Porto di Genova effettua il maggior numero di scambi sono l'Estremo Oriente (27,3%), il Nord America (15,7%), Medio Oriente e Nord Africa (9,4-9,3%), Italia (7,6%), Europa (6,7%) seguiti da Sud America, Africa Ovest e Est, India Pakistan.

Da un'analisi della serie storica e dello scostamento rispetto al 2004 si evidenzia che gli incrementi più significativi rispetto all'anno precedente si sono registrati negli scambi con l'Estremo Oriente (+21,6%) con l'Africa Orientale (+28%).

In particolare, i traffici con l'Estremo Oriente sono cresciuti negli ultimi 10 anni ad un tasso medio annuo del 9% circa. I flussi da e verso la Cina hanno subito, nell'ultimo anno, una variazione positiva del 33% circa (+40% circa import, +20% circa export) e gli scambi con il Giappone nel 2005 sono raddoppiati rispetto all'anno precedente (esportazioni +147%). Sono incrementati, complessivamente, anche gli scambi con l'Africa Occidentale (+2,7%) e con l'Italia (+1,8%). L'interscambio con gli Stati Uniti ha visto consolidare una tendenza negativa

(-15% rispetto al 2004) che ha avuto il suo inizio a partire dal 2003.

Per quanto attiene infine il traffico passeggeri il lieve incremento dello 0,7% è prevalentemente imputabile al segmento delle crociere che ha fatto registrare una crescita del 37,5% contro una flessione del comparto dei traghetti pari al 3%. Il settore crocieristico, in particolare, ha visto un consolidamento della movimentazione di passeggeri home-port rispetto alla funzione di transito.

Si riportano di seguito le statistiche relative alla movimentazione delle merci nei mesi di gennaio e febbraio degli anni 2007 e 2008.

	gen-07	gen-08	Var. %	feb-07	feb-08	Var. %
Merce Varia Tonn.	47.924	58.216	21,5	32.475	40.158	23,7
Contenitori TEU	144.825	133.105	-8,1	142.083	121.184	-14,7

Tab. 10 – Movimentazione delle merci confronto 2007/2008

3.4.5 Il Porto di Gioia Tauro

Il territorio portuale è costituito dalle aree demaniali marittime, dai bacini portuali e dagli spazi acquei antistanti la circoscrizione territoriale dell'autorità portuale per come individuata nel D.M. 04 agosto 1998. nonché le aree acquisite successivamente al demanio marittimo con verbale di delimitazione redatto dall'autorità marittima il 12 febbraio 2002. Le aree della circoscrizione portuale hanno una superficie complessiva di mq 4.400.000 (ha 440), esclusi gli spazi acquei.

Il Porto presenta una configurazione a canale con una superficie dello specchio acqueo interno di 180 ettari ubicata parallelamente alla costa. L'imboccatura ha una larghezza utile di circa 200 m., ed è ad essa contiguo un bacino di evoluzione del diametro di 750 m..

In direzione nord si sviluppa il canale portuale della lunghezza di circa 3 Km e larghezza minima di 200 m.

All'estremo nord del canale si trova il bacino di evoluzione del diametro di 500 m..

Dispone di 4.843 m. di banchine di cui m. 3.011 ricavate lungo il lato di levante, m. 384 lungo il lato nord e m. 1191 lungo il lato di ponente prospettanti su fondali fino a 15 m.. Il fronte di accosto è stato recentemente ampliato con la consegna dei lavori di costruzione della banchina Alti Fondali che ha una lunghezza di 404 m. e fondali utili di 18 m. I piazzali hanno una superficie complessiva di circa 1.800.000 mq.

A sud è ubicata una darsenetta destinata all'ormeggio delle imbarcazioni adibite ai servizi portuali e ad attività di pesca e diporto, dotata di banchine della lunghezza di m. 257.

È servito da un sistema stradale composto dalla Statale 18 e dall'Autostrada A3 collegata al porto con la tangenziale Est. È collegato alla rete ferroviaria tramite la stazione di Rosarno.

La principale area operativa è attualmente costituita dal Terminal Container in concessione alla M.C.T. S.p.A. che dispone di piazzali per lo stoccaggio e movimentazione dei contenitori e per le annesse lavorazioni di circa 1.484.766 mq.. Si sviluppa lungo il lato Nord del canale e fruisce di circa 3.000 m. di banchine operative.

Il terminal è dotato di 14 caricatori di container da banchina del tipo postpanamax e 4 del tipo superpostpanamax nonché di congruo numero di gru mobili e mezzi minori. Ha una capacità di movimentazione di 23 contenitori/ora per ciascuna gru. Complessivamente può accogliere fino a 54.000 TEUs di cui quelli pieni disposti su due livelli e quelli vuoti su quattro livelli. Inoltre dispone di 1.200 prese frigorifere per contenitori refrigeranti.

I piazzali adiacenti il bacino di evoluzione nord ospitano il terminal auto con una superficie di piazzali di 240.000 mq. e banchine di accosto di 350 m. circa.

Nell'area di ponente è localizzato un deposito costiero di prodotti petroliferi della capacità

complessiva di mc. 48.936 non ancora in esercizio. Sempre nella zona di ponente è installato un silos per lo stoccaggio temporaneo di cemento ed un cantiere navale. Lungo il lato di ponente sono ricavati tre punti di accosto per unità Ro-Ro.

Le funzioni amministrative di competenza dell'autorità marittima sono svolte dalla capitaneria di porto, insediata a Gioia Tauro in sostituzione dell'ufficio circondariale marittimo con D.P.R. 03 luglio 1997 n. 317.

I compiti previsti dalla legge 28 gennaio 1984 n. 94 sono espletati a partire dal 1998 dall'autorità portuale istituita con D.P.R. del 16 luglio 1998.

Le funzioni amministrative di competenza dell'autorità doganale sono svolte dalla circoscrizione doganale di Reggio Calabria che provvede al riguardo tramite un ufficio di dogana principale istituito nell'ambito portuale di Gioia Tauro.

Il porto inoltre è dotato di un distaccamento di vigili del fuoco per i servizi di sicurezza antincendio portuale.

I controlli delle merci in transito dal gate di ingresso/uscita dal porto sono effettuati da personale della guardia di finanza che dispone di una caserma operativa nell'ambito della circoscrizione portuale.

Operano in porto stabilmente circa 13 imprese portuali e due terminalisti rispettivamente per la movimentazione di container e per la movimentazione di auto.

Gioia Tauro segna il suo avvio operativo con l'arrivo della nave porta containers CMBT CONCORD giunta in porto il 16 settembre 1995. Il traffico container costituisce la sua prima caratterizzazione funzionale e ne rappresenta, ancora oggi, la principale.

Dai 16.034 TEUs movimentati nel 1995 si è rapidamente passati ad oltre mezzo milione nell'anno successivo ed a 1.448.351 nel 1997 con incremento medio annuo negli anni a seguire di circa 250.000 fino a raggiungere nel 2003 i 3.148.662 TEUs corrispondenti ad un volume di

merci di 25.363.000 tonnellate trasportate sulle 3.065 navi arrivate.

L'andamento del 2004 conferma il trend percentuale di crescita registratosi nel precedente triennio del 6% medio. Al 30/09/2004 sono stati movimentati 2.440.250 TEUs e si prevede al 31/12/2004 di raggiungere il traguardo massimo di 3.300.000 TEUs. È stato dato consistente impulso all'ammodernamento infrastrutturale del porto per l'adeguamento agli standard operativi richiesti dal naviglio futuro sempre in forte espansione dimensionale (portacontainer fino a 125.000 DWT e portata di 10.000 contenitori).

L'ammontare dei finanziamenti concessi dallo Stato raggiunge il consistente importo di circa 250.000.000,00 di Euro e consente allo scalo di dare attuazione agli interventi infrastrutturali necessari a consolidarne la specializzazione nella primaria funzione hub sviluppando nel contempo le concorrenti possibilità di nuove attività settori della logistica e del trasporto intermodale.

Anno	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Navi (Num.)	50	1.331	2.729	3.254	3.058	3.060	3.000	3.400	3.065	2.850	2.851	2.806
Contenitori (Teu)	17.000	572.000	1.448.531	2.093.650	2.202.951	2.652.701	2.500.000	3.008.000	3.148.662	3.261.034	3.160.981	2.938.176

Tab. 11 - Traffico Porto di Gioia Tauro anni 1995-2006:

Nelle more dell'approvazione della variante al PRT per la quale si attendono determinazioni su specifiche questioni di natura giuridica afferenti la fase endoprocedimentale, il programma delle opere pubbliche dell'Autorità Portuale si sviluppa in conformità agli schemi di assetto del preesistente Piano Regolatore Territoriale ASI e delle relative varianti.

Nella variante di piano avviata, ed attualmente nella fase di approvazione, sono state individuate le aree e le rispettive destinazioni rispondenti alle esigenze funzionali di assetto futuro del porto.

In particolare sono state previste:

- • aree per terminal container (TC);
- • aree per attività portuali (AP);
- • aree per servizi, attrezzature portuali e strutture complementari (SP);
- • aree per interporto (I);
- • aree per attività industriali comparto energetico (AICE);
- • aree per attività industriali (AI);
- • aree per attrezzature collettive (AC)
- • aree per la nautica minore (SD)

Ciascuna di esse è stata distinta in rapporto alla estensione, alla funzione caratterizzante, alle funzioni compatibili ammesse ed alla tipologia degli interventi consentiti. Per quanto riguarda gli interventi rientranti nel programma delle opere strategiche di cui alla legge 443/2001 (Legge Obiettivo) approvati con la delibera CIPE n. 89 del 13/11/2003, per effetto di quanto disposto dall'art. 3.7 del Decreto Legislativo 20/08/02 n. 190, si è determinata la compatibilità degli stessi ad ogni fine urbanistico ed edilizio.