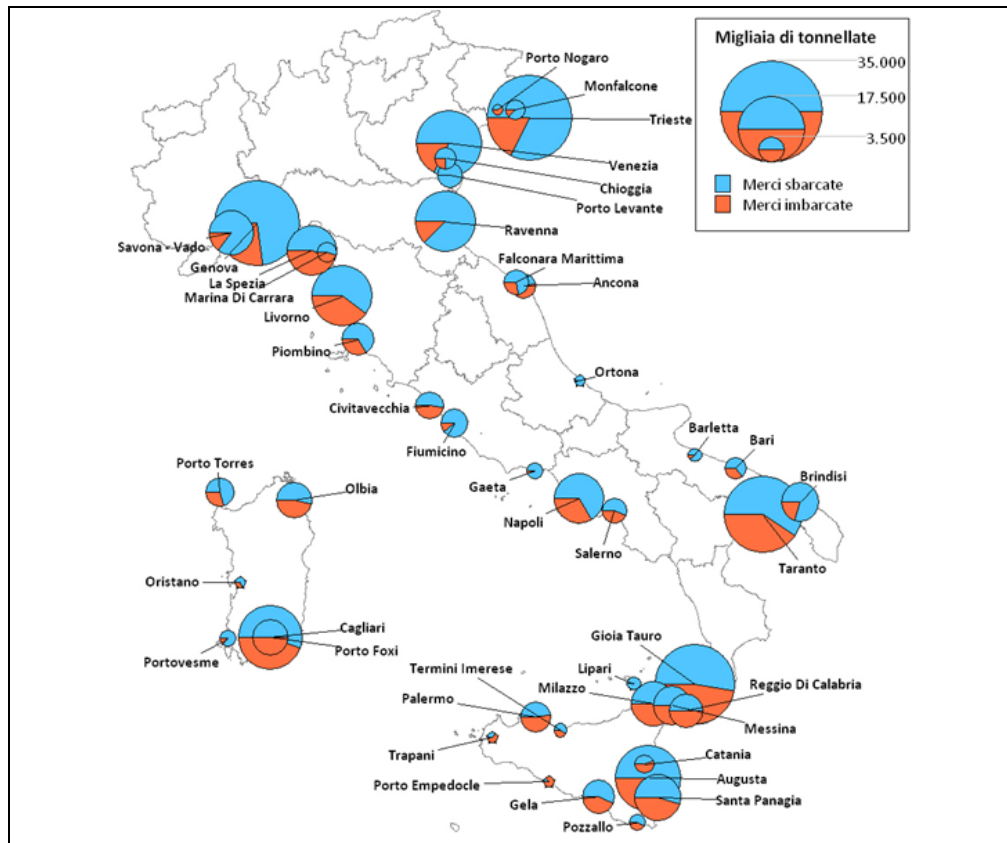


COLMARE UN VUOTO – RICUCIRE UNA SMAGLIATURA L'IMPORTANZA DEL PORTO D'ABRUZZO PER IL MEDIO ADRIATICO



- 1 - COSA SI INTENDE PER ECONOMIA DEL MARE
- 2 - RILANCIARE LA COMPETITIVITA' DELL'ITALIA
- 3 - IMPORTANZA DEI TRAFFICI VIA MARE PER L'ECONOMIA
- 4 - STRATEGIE DI CRESCITA NELLE RELAZIONI MEDITERRANEE
- 5 - LA LOGISTICA FONTE DI VALORE
- 6 - I DATI SULL'ANDAMENTO DEI TRAFFICI
- 7 - I TRAFFICI IN RO-RO E RO-PAX NEL MEDIO-BASSO ADRIATICO
- 8 - L'AUTOSTRADA DEL MARE IN ADRIATICO:
IMPORTANZA DEI PORTI DEL NORD E RUOLO DELL'ABRUZZO
- 9 - LA DIMENSIONE NAZIONALE DEL TRASPORTO VIA MARE
- 10 - VALORIZZARE IL NODO PORTUALE PER DARE
COMPETITIVITA' ALLE ESPORTAZIONI

APPENDICE STATISTICA:

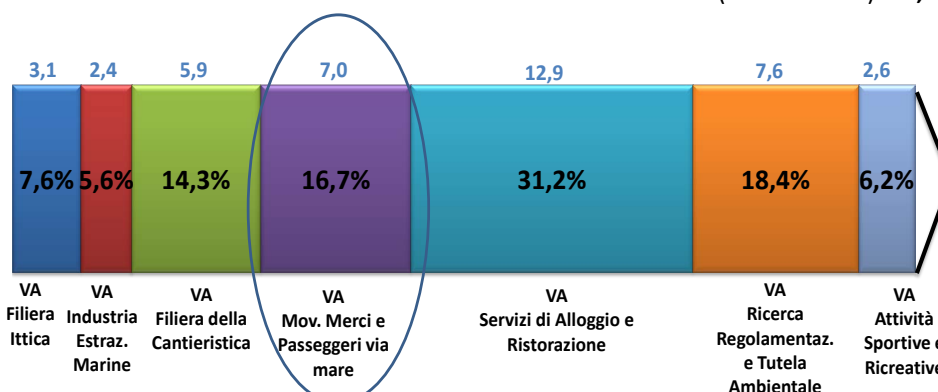
VALORE DEGLI SCAMBI COMMERCIALI VIA MARE

1 - COSA SI INTENDE PER ECONOMIA DEL MARE.

Nel Rapporto annuale sull'economia del mare¹ Unioncamere definisce l'Economia del Mare l'insieme della attività che si sviluppano nei seguenti sette settori:

1. **filiera ittica:** ricomprende le attività connesse con la pesca, la lavorazione del pesce e la preparazione di piatti a base di pesce, includendo anche il relativo commercio all'ingrosso e al dettaglio;
2. **industria delle estrazioni marine:** riguarda le attività di estrazione di risorse naturali dal mare, come ad esempio il sale, piuttosto che petrolio e gas naturale con modalità off-shore. Si tiene a precisare che per questo settore le stime si sono dovute fondare su alcune ipotesi tali da consentire di individuare all'interno dell'attività estrattiva quella riconducibile al mare;
3. **filiera della cantieristica:** racchiude le attività di costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive, cantieri navali in generale e di demolizione, di fabbricazione di strumenti per navigazione e, infine, di installazione di macchine e apparecchiature industriali connesse;
4. **movimentazione di merci e passeggeri:** fa riferimento a tutte le attività di trasporto via acqua di merci e persone, sia marittimo che costiero, unitamente alle relative attività di assicurazione e di intermediazione degli stessi trasporti e servizi logistici;
5. **servizi di alloggio e ristorazione:** sono ricomprese tutte le attività legate alla ricettività, di qualsiasi tipologia (alberghi, villaggi turistici, colonie marine, ecc.) e quelle chiaramente relative alla ristorazione, compresa ovviamente anche quella su navi;
6. **ricerca, regolamentazione e tutela ambientale:** include le attività di ricerca e sviluppo nel campo delle biotecnologie marine e delle scienze naturali legate al mare più in generale, assieme alle attività di regolamentazione per la tutela ambientale e nel campo dei trasporti e comunicazioni. Inoltre, in questo settore sono presenti anche le attività legate all'istruzione (scuole nautiche, ecc.);
7. **attività sportive e ricreative:** ricomprende le attività connesse al turismo nel campo dello sport e divertimento, come i tour operator, guide e accompagnatori turistici, parchi tematici, stabilimenti balneari e altri ambiti legati all'intrattenimento e divertimento (discoteche, sale da ballo, sale giochi, ecc.).

¹ - Unioncamere – Terzo rapporto sull'Economia del Mare

■ **L'ECONOMIA DEL MARE. LA CATENA DEL VALORE AGGIUNTO** (Dati in mld €): **41,5**

Fonte: Unioncamere, 2014

■ **VALORE AGGIUNTO & FATTURATO:**

- Nel 2013 il **valore aggiunto** prodotto dal settore dei trasporti marittimi è di circa **7 mld€**. Il peso del **Mezzogiorno** è del **28,8%** (2 mld€)
- Il fatturato stimato del settore è di oltre **8,5 mld €**

9

srm 

Il contributo al Paese, offerto dalle tante imprese impegnate nei settori della blue economy (è scritto nel rapporto), non si esaurisce solo nel rappresentare opportunità occupazionali imprenditoriali, ma rappresenta anche opportunità di impiego alle dipendenze, da cui ne deriva, nel complesso, un bacino di forza lavoro (indipendente e dipendente) di un certo rilievo.

Nel 2013, il valore aggiunto prodotto dalle attività appartenenti all'economia del mare ha oltrepassato i 41 miliardi di euro, pari al 3% del totale economia. Quasi un terzo (31,2%) del reddito prodotto dalla blue economy è ascrivibile al settore dei servizi di alloggio e ristorazione (circa 13 miliardi di euro). Il secondo settore per contributo alla produzione è quello legato alle attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale, al quale si associa quasi un quinto della produzione della blue economy (18,4%; 7,6 miliardi di euro), seguito a breve distanza dal settore dei trasporti marittimi (16,7%; circa 7 miliardi) e da quello della cantieristica (14,3%, circa 6 miliardi).

Risultano, invece, più distanti come dimensione produttiva i tre settori della filiera ittica, delle attività sportive e ricreative e dell'industria delle estrazioni marine (con incidenze, in ciascun caso, del 6/8% e un valore aggiunto compreso tra 2 e 3 miliardi di euro).

Dietro questa capacità di produrre reddito risiede chiaramente l'operato di una forza lavoro che conta nel 2013, proprio nelle attività della blue economy, oltre 800mila occupati, corrispondenti al 3,3% dell'occupazione complessiva dell'intera economia.

Viaggiando tra i settori la distribuzione appare piuttosto simile a quella rilevata in termini di valore aggiunto, anche se merita sottolineare: una crescita di peso dei servizi di alloggio e ristorazione, visto che assorbono più di un terzo

(36,7%; pari a quasi 300mila unità) del totale occupati nella blue economy; una riduzione di peso registrata dal settore dell'industria delle estrazioni marine (0,9%; 7.500 unità), riflesso anche di un comparto dove chiaramente ad ogni occupato corrisponde un valore della produzione (prodotti energetici) estremamente elevato, risentendo dell'influenza anche della variabile prezzo.

Dopo il settore dei servizi di alloggio e ristorazione, tra quelli che coinvolgono il maggior numero di lavoratori, si attesta al secondo posto la filiera della cantieristica (16,7%; 135mila occupati), che supera il settore della ricerca, regolamentazione e tutela ambientale di poche migliaia di lavoratori (15,2%; 123mila unità).

Ancora più vicini risultano invece i settori della filiera ittica e della movimentazione di merci e passeggeri via mare con circa 90mila occupati ciascuno e spiegando poco più di un decimo dell'occupazione nell'economia del mare. Infine, il settore delle attività sportive e ricreative, con 63mila occupati, assorbe meno dell'8% della complessiva occupazione di questo segmento dell'economia.

2 - RILANCIARE LA COMPETITIVITA' DELL'ITALIA

Le "navi merci" che devono arrivare nel Nord Italia, ai porti liguri (Genova – La Spezia) e adriatici del Nord (Trieste - Venezia) preferiscono quelli del Nord Europa (Rotterdam, Anversa, Amburgo). Lo stesso accade con i porti del Sud: Gioia Tauro, Taranto, sono ora superati da Port Said in Egitto, da Tangeri in Marocco... Nella top ten dei porti che si affacciano sul Mare Nostrum, Valencia, Algeciras, Port Said, Barcellona e Atene sono cresciuti nel 2011, mentre Gioia Tauro ha perso terreno (-19,2%) come Venezia (-13%), mentre Genova (-0,6%) è rimasta invariata.

A Gioia Tauro i lavoratori hanno bocciato un accordo che legava la retribuzione alla produttività e quindi al merito. Sesto porto del Mediterraneo per Teu² movimentati e principale scalo di transhipment³ del Paese, il porto calabrese ha scontato, a maggio 2011, l'addio del colosso danese Maersk, primo operatore merci al mondo, che gli ha preferito Malta.

La società Maersk nel commentare la scelta ha detto: *«Pensiamo che ciò che manca oggi al Paese è la capacità di fare sistema, di mettere in rete in maniera coerente ed efficiente tutti gli attori della filiera, dai porti alle dogane, dalle ferrovie alle autorità sanitarie. Una visione sistemica da un lato e una efficiente rete infrastrutturale, soprattutto su ferro, dall'altro, rappresentano gli elementi più rilevanti per attirare le navi e i carichi e ampliare l'hinterland dei porti anche oltre confine»*.

Campanilismi, assenza di autonomia finanziaria, lungaggini burocratiche, scarso coordinamento e incapacità di fare rete tra porti, rispetto a quelli del Nord Europa, ed ora anche rispetto a quelli del Sud del Mediterraneo. Essere al centro geografico delle rotte del traffico mediterraneo (il più strategico e importante nel commercio mondiale), che un tempo bastava a determinare le fortune di un'economia, non basta più a vincere sugli altri Paesi, se non si è in grado di far funzionare il porto.

Burocrazia e lentezze delle pratiche (es. dogane lente e complicate: gli altri, i concorrenti, tengono aperto 24 ore su 24, e da noi invece chiudono alle 18.00...); per attraversare il porto di Anversa ci vogliono dai 3 ai 5 giorni, per quello di Genova si va dai 3 agli 11 giorni. Infrastrutture inadatte e per niente efficienti (le difficoltà dell'intermodalità): carenti sono gli Interporti per scaricare e caricare, le Ferrovie e le strade per far proseguire le merci: è scandaloso il fatto che le Ferrovie italiane abbiano in questi ultimi anni ridotto ancor di più il traffico delle merci.... Normative che frenano, anziché agevolare, scorrevolezza e velocità nel trasporto...

² - TEU (acronimo di *twenty-foot equivalent unit*), è la misura standard di volume nel trasporto dei container ISO e corrisponde a circa 40 metri cubi totali. Le dimensioni esterne contenitore sono: 20 piedi (6,096 m) di lunghezza x 8 piedi (2,4384 m) di larghezza x 8,5 piedi (2,5908 m) di altezza.

³ - Transhipment - trasbordo del carico da una nave all'altra

La gestione dei porti d'interesse nazionale è nelle mani di 24 Autorità Portuali, enti che decidono i piani portuali senza alcuna autonomia di spesa, e con un consiglio di amministrazione fatto di "nominati" da enti pubblici territoriali e ministeriali, cioè in modo clientelare.

Vi è la necessità, invece, di privilegiare le competenze e le motivazioni vere, di arrivare senza patemi a privatizzare ed affidare la gestione a chi vuole far funzionare la struttura portuale. Anche con imprenditori e soggetti "esteri". Tutto questo sarebbe un modo per dare forza e serietà allo sviluppo dei porti e della navigazione marittima che dovrà avere la capacità di sostituire sempre più quella su strada. E' necessario cambiare la gestione dei porti, magari coinvolgendo privati anche esteri, senza sentire in pericolo l'identità nazionale.

A questo proposito è interessante l'esperienza di Atene e del suo porto, il Pireo, dove la conquista del controllo del principale terminal merci del porto da parte del colosso commerciale cinese "Cosco", ha fatto aumentare i traffici merci del 70% (quando quelli locali greci, a causa della crisi, sono calati del 20%). E le maestranze che ci lavorano sono al 99% greci. Il Pireo è tornato ad essere, in un momento di crisi generale, grazie alla proprietà privata cinese, una delle attività economiche più in forte sviluppo della Grecia.

Pertanto, meno burocrazia, interporti e altre infrastrutture necessarie (*l'intermodalità e l'espansione dell'uso della ferrovia direttamente legata al trasporto marittimo*), meno "chiusure mentali" sulla privatizzazione e sulla presenza di capitali e gestori esteri; la capacità di "fare rete" tra porti diversi, "aiutarsi" a vicenda e non farsi la guerra... tutto questo potrebbe rilanciare il necessario trasporto marittimo e il valore economico, culturale, politico che i nostri porti non riescono in questo momento ad esprimere, pur godendo geograficamente di una posizione strategica più che invidiabile nei commerci mondiali.

Un terzo del commercio mondiale transita nel Mediterraneo. Le esportazioni asiatiche, soprattutto cinesi, raggiungono i mercati europei e americani in prevalenza attraverso le rotte che passano da Suez e poi da Gibilterra. Lungo la rotta che passa a sud dell'Africa, doppiando il Capo di Buona Speranza, vengono trasportati 12,2 milioni di TEU, contro i 15,3 che attraversano il Mediterraneo, nonostante la crescente minaccia dei pirati lungo il corno d'Africa all'imboccatura del Mar Rosso.

L'Italia stenta a intercettare questo enorme flusso nonostante la sua posizione geografica favorevole perché non dispone delle infrastrutture portuali e di trasporto terrestre su cui invece poggiano non solo i grandi hub del Nord Europa, a cominciare da Rotterdam, ma ormai anche i nuovi grandi porti della costa Sud, come il gigantesco scalo di Tangeri.

Tra i porti del Mediterraneo è in corso una dura competizione per diventare uno dei grandi hub utilizzati dalle compagnie di trasporto per movimentare i container da navi più grandi a navi più piccole o inviarli direttamente via terra verso i mercati di riferimento dei singoli porti. Il nostro Paese non può restare ferma mentre altri Paesi "corrono".

3 - IMPORTANZA DEI TRAFFICI VIA MARE PER L'ECONOMIA

Il trasporto marittimo e i porti sono essenziali per gli scambi e il commercio internazionali. Il 90% del commercio estero dell'UE e oltre il 40% dei suoi scambi interni si avvalgono del trasporto via mare. La leadership dell'Europa nell'industria mondiale è fuori discussione, dato che l'UE controlla il 40% della flotta mondiale.

Ogni anno, oltre 3,5 miliardi di tonnellate di merce e 350 milioni di passeggeri transitano attraverso i porti marittimi europei. Circa 350.000 persone lavorano nei porti e nell'ambito dei servizi correlati, che insieme generano un valore aggiunto di circa 20 miliardi di euro.

Il trasporto marittimo è stato, è e sarà anche in futuro uno dei *driver* dello sviluppo della nostra economia; un trasporto marittimo efficiente ed efficace è volano d'internazionalizzazione, di innovazione, di investimenti in infrastrutture, nonché di occupazione e crescita del PIL.

In una fase storica in cui l'Italia (come l'Europa) è avvolta da una persistente crisi economica, occorre consolidare e puntare sui settori forti del "made in Italy" (non solo come produzione ma anche come servizi, e con questi il trasporto marittimo costituisce un *asset* su l'Italia vanta tradizioni, *know-how* e un sistema di imprese e di infrastrutture di eccellenza).

Possiamo citare due importanti dati: nel 2011 l'interscambio complessivo verso con i Paesi dell'area Med è ammontato a 57,7 miliardi di euro; di questi oltre il 70% ascrivibili al trasporto marittimo.

Obiettivo dell'incontro è analizzare il ruolo che il trasporto marittimo riveste come fattore di sviluppo della competitività, la sua importanza per la nostra economia, le prospettive di crescita. Con il supporto di dati e statistiche, cercheremo di dare il necessario risalto al valore di questo settore per l'Italia e per il nostro territorio regionale.

L'analisi delle statistiche e dei dati più recenti relativi ai traffici *deep sea* e *short sea*, ha messo in luce il ruolo che il Mediterraneo ricopre nello shipping internazionale, evidenziando al contempo le opportunità e i rischi per l'Italia che, forte del suo posizionamento geografico e delle relazioni economiche e commerciali già instaurate con i Paesi che si affacciano sul bacino, può ricoprire un ruolo di primo piano a condizione di superare alcuni vincoli burocratici e di natura infrastrutturale.

Dopo il rallentamento delle attività, il 2011 ha visto consolidare i segnali di ripresa già manifestati nel corso dell'anno precedente. In questo contesto evolutivo il Mediterraneo ha assunto un ruolo strategico, al centro degli interessi delle compagnie armatoriali per le sue potenzialità di sviluppo sia per le rotte internazionali, trovandosi sul percorso ottimale dei flussi di merci *eastbound* sia per la navigazione a corto raggio alimentata dal feederaggio e dall'incremento degli scambi nella direzione nord-sud.



traffici deep sea

L'Italia in quest'ambito gode di vantaggi strategici importanti: è leader tra i Paesi dell'UE 27 per il trasporto di merci in SSS nel Mediterraneo; sotto il profilo dell'offerta, gli armatori italiani hanno investito molto in questo segmento rendendo quella italiana la prima flotta al mondo di traghetti Ro-Ro.

La rete delle Autostrade del Mare offre un numero consistente di relazioni nazionali che collegano l'Italia al centro e al nord per proseguire poi verso l'Europa continentale; a queste si stanno sempre più aggiungendo relazioni internazionali in particolare verso i Balcani e verso la sponda Nord dell'Africa nell'ottica di agevolare la politica europea di favorire il processo di integrazione euro-mediterranea sia economico-commerciale che politico-culturale.



traffici short sea

È chiaro che il vantaggio totale della somma delle due reti in termini di connessioni disponibili, accessibilità al mercato, europeo e mondiale, è notevole e può generare ulteriori positività. Il tessuto imprenditoriale italiano è, infatti, costituito da piccole e medie imprese che possono cogliere con tali collegamenti importanti opportunità d'internazionalizzazione e che diversamente avrebbero avuto notevoli difficoltà a collegarsi e relazionarsi con altri Paesi; in tal senso, il sistema portuale rappresenta un importante supporto allo sviluppo dell'economia territoriale.

Tuttavia, le opportunità di sviluppo e d'intervento, pur molteplici, sono ancora condizionate da un sistema infrastrutturale non adeguato a sostenere un significativo incremento di traffici. Appare chiaro che per concretizzare le opportunità di sviluppo connesse ai traffici *deep sea* e *short sea* occorrerà quanto prima superare i vincoli infrastrutturali che caratterizzano i nostri porti:

- rendere fluido, efficiente ed efficace il processo logistico riducendo i tempi per passaggio delle merci dai porti ai centri di consumo;
- snellire i vincoli burocratici e procedurali connessi alle operazioni portuali.

Il vantaggio geografico, da solo, non è più sufficiente a garantire risultati di traffico; occorre stare sul mercato e, nel contesto economico pressato dalla crisi, questo significa poter offrire alle *shipping company* infrastrutture adeguate, efficienza ed efficacia nei servizi forniti.

Qui ci preme ribadire che il porto, oggi, oltre a svolgere importanti funzioni in sé (rifugio per le navi e movimentazione di merci e passeggeri), è considerato anche un anello essenziale della catena logistica in quanto la modalità del trasporto marittimo prevale largamente tra i sistemi di trasporto attraverso cui si svolge il commercio mondiale.

Il porto d'Abruzzo non è un "porto di trasbordo o transhipment", ma un "porto regionale", cioè un porto in cui il volume di traffico movimentato è determinato essenzialmente dalla domanda di servizi di trasporto generata dal suo hinterland o per servizi di feederaggio verso porti transhipment (hub ports).

In questi porti le merci vengono movimentate da navi a mezzi di trasporto terrestre (camion, treni) o viceversa e l'area di influenza dell'hinterland può essere più o meno estesa grazie alla sua capacità di rapportarsi ad una rete di trasporti terrestri, più o meno estesa e, soprattutto, più o meno efficiente ed economica.

Dunque, di seguito, ci proponiamo di evidenziare quelle che sono le potenzialità e le prospettive del nostro porto nell'area Med, in un contesto europeo e mondiale che si fa sempre più competitivo.

4 - STRATEGIE DI CRESCITA - RELAZIONI MEDITERRANEE

Il ragionamento parte dall'applicazione dei concetti di *trasversalità* e *longitudinalità* ai fini dell'individuazione di corridoi multimodali/co-modalità articolati su *itinerari trasversali* ed *itinerari longitudinali* che attraversano e interessano l'economia italiana per le funzionali sinergie produttive, da un lato, e per i collegamenti geografici con l'Europa e l'Africa dall'altro.

Essendo l'Italia una penisola, un obiettivo strategico, della politica economica del trasporto merci e della logistica, è di affidare in prevalenza alla navigazione marittima il trasporto di merci per la media e lunga percorrenza, mentre il compito di fare da collegamento tra i terminali marittimi e le diverse zone del paese dovrebbe rimanere appannaggio dei trasporti terrestri.

Anche il nuovo PGM (Piano Generale della Mobilità) del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dovrà seguire una politica di trasporti co-modalità. Nella co-modalità un ruolo strategico assume l'alternativa marittima tramite naviglio Ro/Ro, cruise ferry e multipurpose, cioè il trasporto combinato stradale e marittimo che trova una consistente offerta di servizi di Autostrade del Mare operanti lungo i corridoi plurimodali e comodalità proposti e sostenuti dalla UE.

Il concetto-strumento di corridoio quale collettore e connettore di funzioni tra territori, centri urbani, attività produttive e distributive, nella storia della pianificazione dei trasporti, trova già negli anni '60 in USA, la prima esperienza di un'ampia fascia di territorio da razionalizzare ed ottimizzare per la mobilità integrata di persone e merci.

Uno degli obiettivi dell'Unione Europea nel campo dei trasporti è la riduzione delle emissioni di gas "climalteranti". In tal senso dovrà essere favorito il consolidamento di grossi volumi nei trasferimenti sulle lunghe distanze, nonché soluzioni multimodali basate sui trasporti marittimi.

Il trasporto su gomma dovrebbe essere utilizzato solo negli ultimi chilometri (c.d. *last mile*). Vanno pertanto sviluppati corridoi merci plurimodali marittimo-terrestri che permettano di ridurre il consumo di energia e le emissioni e di minimizzare l'impatto ambientale, ma che attirino al contempo la domanda per la loro affidabilità, bassa congestione e generali bassi costi di esercizio.

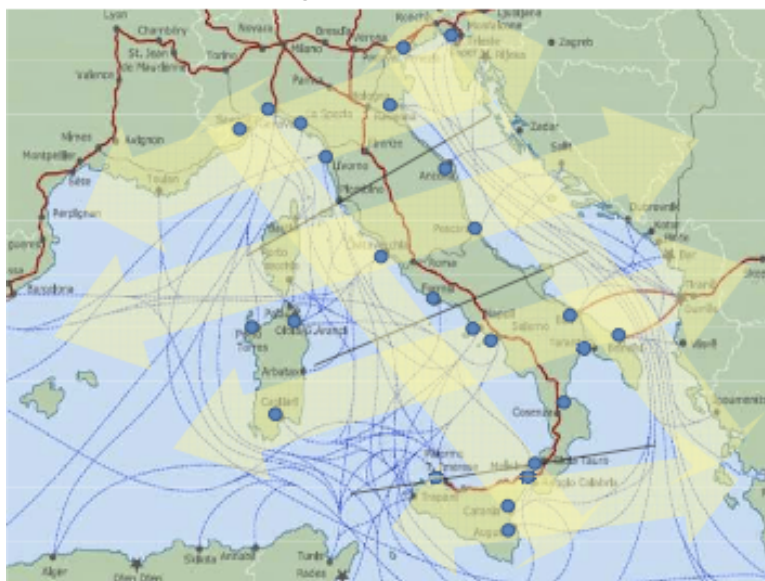
L'UE spinge verso la multi-modalità e la co-modalità e inserisce anche il settore dei trasporti e della logistica nei settori da innovare profondamente per la competitività, la sicurezza e l'ambiente. Non viene trascurata dalle indicazioni comunitarie la funzionalità delle connessioni attraverso un ridisegno delle reti TEN-T integrate pienamente con le Autostrade del Mare, i porti e i retro-porti.

Lo sviluppo delle Autostrade del Mare, di fronte alla sostanziale assenza di una politica del cargo ferroviario in Italia, ha consentito di non trasferire totalmente

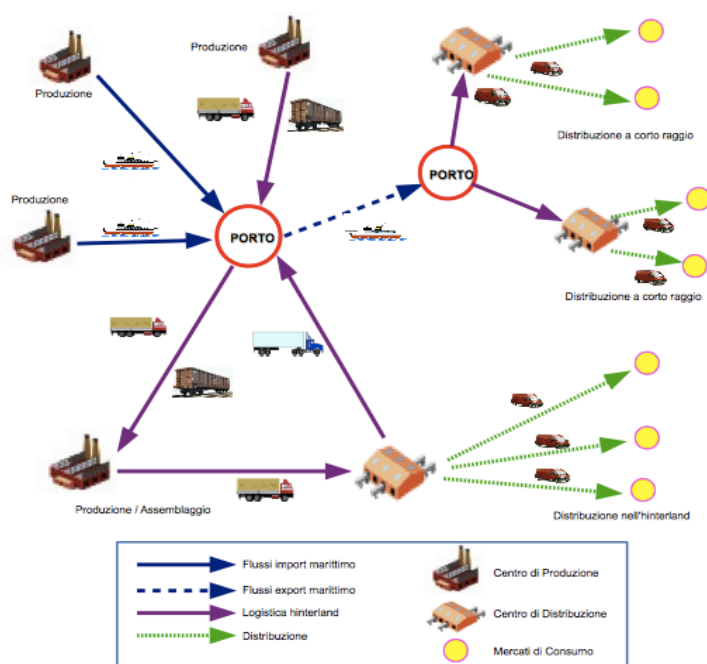
alla strada il trasporto delle merci, in specie per i traffici Nord-Sud per le maggiori economie di scala del trasporto marittimo rispetto al ferroviario, facendo registrare la sensibile riduzione della incidentalità derivante dal trasporto stradale pesante seppure in presenza di incremento delle problematiche del cosiddetto *last mile*.

I porti commerciali dovranno ampliarsi anche attraverso i retro-porti per consentire la realizzazione di spazi di fluidificazione, manovra e stoccaggio, in autonomia dalle altre funzioni tipiche portuali.

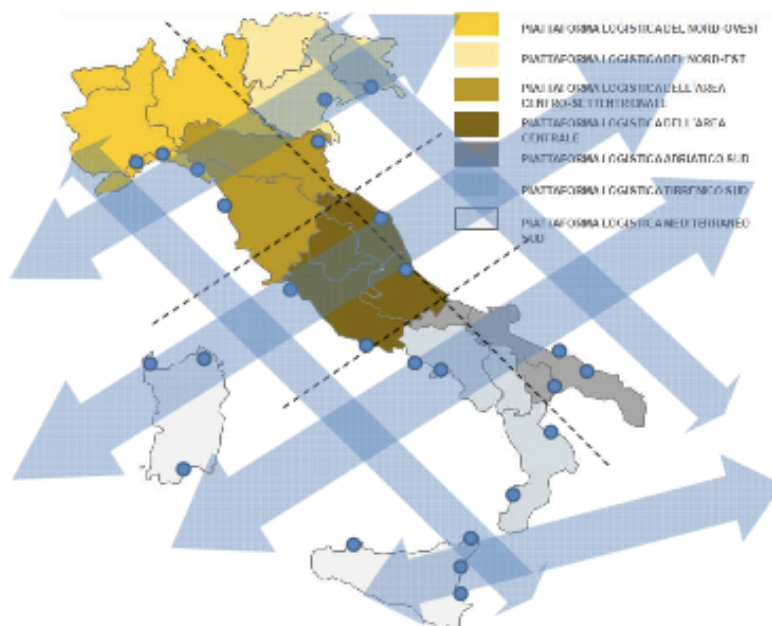
Corridoi trasversali e longitudinali nelle relazioni inter-mediterranee



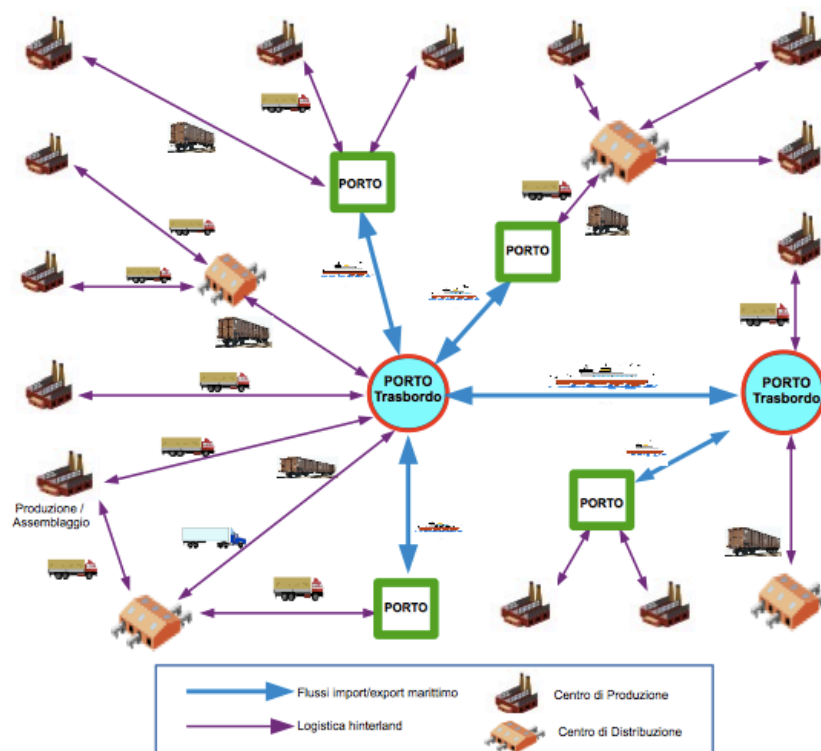
Schema – Movimentazione merci Porto hinterland



Piattaforme logistiche e Autostrade del Mare



Schema - Movimentazione merci per percorsi trans-oceanici



5 - LA LOGISTICA FONTE DI VALORE

Secondo la visione tradizionale, la logistica è problema interno alle imprese o alle singole filiere industriali. Oggi è accertato che, date le numerose economie e diseconomie esterne legate a forniture e consegne che condizionano singole imprese, se non interi settori industriali, la logistica è un complesso di attività il cui valore aggiunto risulta significativo per l'intera economia di un territorio.

La logistica economica, infatti, è uno strumento di attuazione delle moderne politiche di sviluppo del mercato globale, costituendo un fattore strategico per ridisegnare l'organizzazione della produzione a scala globale.

Le attività logistiche sono diventate fonte di valore aggiunto, ricchezza e plusvalore non solo a livello microeconomico-aziendale, ma anche a livello macroeconomico-territoriale, o meglio di area-sistema: essa è di fatto un fattore determinante dell'organizzazione del territorio al fine della localizzazione delle attività economiche.

La presenza di nodi e funzioni logistiche in un determinato territorio può essere considerata come vantaggiosa nella competizione territoriale e fattore di avvio di processi di sviluppo locale, perché offre la possibilità a coloro che s'insediano di poter fruire di infrastrutture di collegamento e di accesso alle reti internazionali.

Nel nuovo scenario, il fattore discriminante nelle scelte del "dove" localizzare la produzione è la presenza di nodi infrastrutturali che garantiscano l'accesso ai grandi assi o ai corridoi plurimodali europei.

Gli effetti territoriali a scala europea diventano determinanti per il ruolo giocato dalla logistica nei processi di organizzazione spaziale delle attività sul territorio, per la definizione di gerarchie territoriali consolidate e/o di occasione per i territori tradizionalmente periferici o di rango inferiore o per il posizionamento all'interno di esse.

La logistica per un determinato territorio può significare essenzialmente accessibilità e connessione fra reti produttive locali ed extra-locali e fra reti modali diverse.

Dare una funzione o vocazione logistica al territorio significa in primo luogo la possibilità di sfruttare al meglio le economie esterne per le imprese industriali e commerciali localizzate sul territorio che movimentano flussi di merci a diverse scale di distanza.

Lo sviluppo di sistemi flessibili di tipo reticolare fa sì che le programmazioni produttive debbano essere in primo luogo sempre più interagenti con clienti e fornitori localizzati in spazi che vanno dal locale al globale e che sono in continua evoluzione. In secondo luogo, i flussi di persone, merci e relative informazioni attraversano e interessano comunque il territorio poiché da esso generati, attratti o subiti come puro attraversamento in transito; in ultimo la

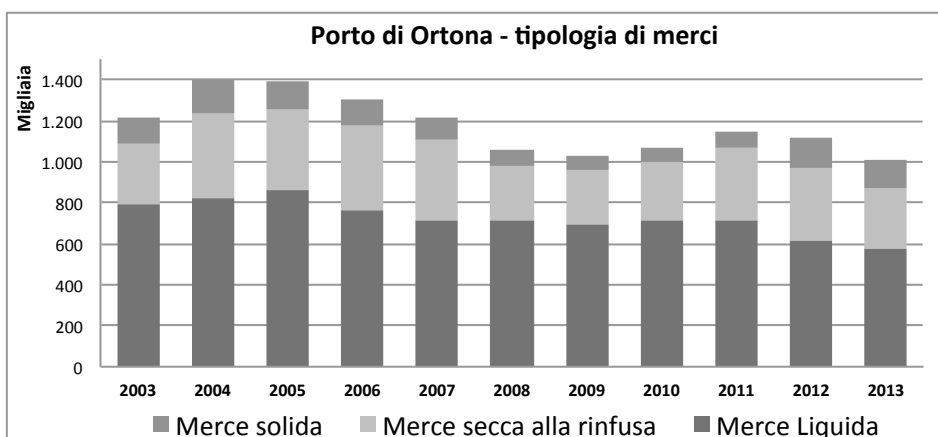
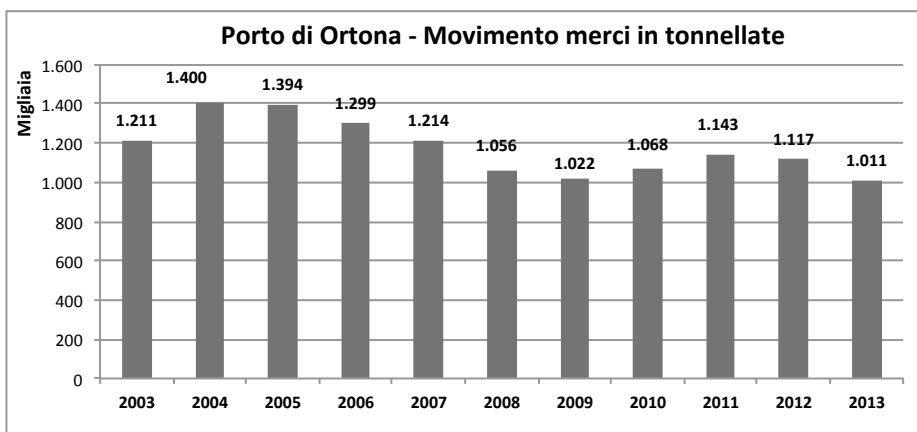
competitività del territorio nella capacità di attrarre investimenti esteri.

Al fine di creare valore per l'economia locale è necessario disporre di efficienti sistemi di trasporto e *network*, fino a giungere a modelli di sviluppo basati sulla realizzazione di veri e propri "distretti logistici" che localizzino competenze, sviluppino relazioni e forniscano avanzati servizi materiali e immateriali, sia all'imprenditoria locale che a operatori esterni anche a livello internazionale.

6 - I DATI SULL'ANDAMENTO DEI TRAFFICI

Il traffico merci sullo scalo locale è tipicamente rappresentato da carichi completi di limitata entità, destinati principalmente ad alimentare attività produttive e distributive dell'hinterland ovvero da navi con ridotto carico per via del basso fondale, in particolare all'imboccatura del porto. Il porto di Ortona, che ha risentito al pari degli altri porti della crisi internazionale, nel 2013 ha movimentato merci per poco più di un milione di tonnellate e rappresenta il primo scalo della Regione per volume di traffico.

Porto di Ortona											
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Merce Liquida	797.335	823.155	861.949	762.638	711.586	711.160	691.670	710.462	717.966	618.330	580.072
Merce secca alla rinfusa	289.069	407.553	388.733	410.370	394.508	265.931	270.029	290.618	349.338	348.449	290.009
Merce solida	124.907	169.234	143.036	125.969	107.485	79.117	70.635	66.480	76.194	150.211	140.466
Totale	1.211.311	1.399.942	1.393.718	1.298.977	1.213.579	1.056.208	1.022.361	1.067.560	1.143.498	1.116.990	1.010.547
Navi arrivate/partite	836	980	881	1.071	893	855	685	555	683	688	693
Passeggeri	8.976	3.651	2.414	1.430	2.472	14	56	81	9.538	988	0

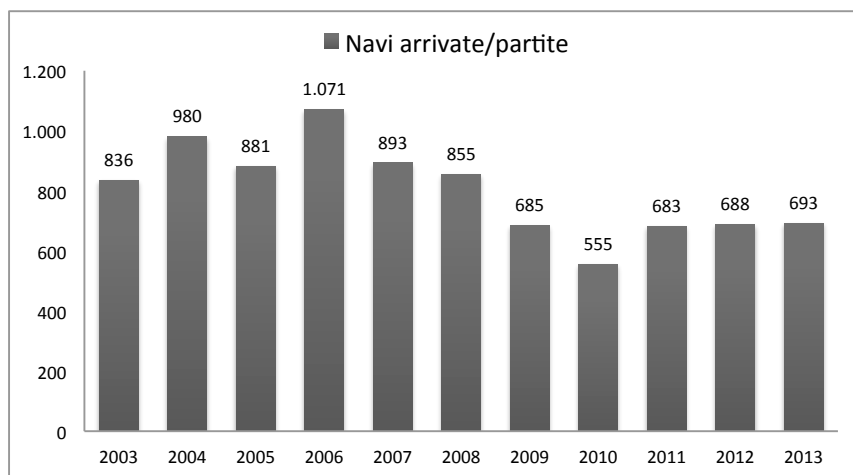


Nella movimentazione delle merci dal porto di Ortona le quantità sbarcate rappresentano, nella media annua del periodo in esame, il 94% del totale e il 69% delle merci movimentate riguardano quelle relative alla navigazione di cabotaggio, il rimanente 30% la navigazione internazionale.

Dai dati sul tipo di carico delle merci movimentate si rileva che, nella media annua, il 62% è costituita da merci liquide e riguardano in particolare la movimentazione di prodotti petroliferi.

Il traffico di merci via mare dai porti Abruzzesi verso le altre regioni italiane risulta che esso è particolarmente diretto verso le Marche e il Veneto, seguono la Sicilia, la Puglia, l'Emilia Romagna e il Friuli Venezia Giulia.

Nel periodo 2003-2013 al porto sono arrivate e partite 800 navi nella media annua. Tra le merci movimentate, da un punto di vista merceologico, prevalgono i prodotti petroliferi per il 60%, seguono i manufatti e materiali da costruzione (15%), i prodotti agricoli (10%), quindi le macchine i veicoli e oggetti manufatti (4,2%), le derrate alimentari (2,7%) e, infine, con l'1,6% i prodotti chimici.



Il sistema portuale abruzzese nel complesso ha movimentato nel periodo 2007-2012, come media annua, 2,390 milioni di tonnellate di merci, di queste oltre la metà (53%) sono ascrivibili alle attività del porto di Ortona.

Date le condizioni attuali, la capacità operativa del porto, a detta degli esperti e dell'autorità marittima, può certamente esprimere valori molto al di sopra di quelli raggiunti fino ad oggi.

La scarsa capacità operativa è il risultato della disattenzione delle istituzioni verso questa infrastruttura che, nonostante le grandi potenzialità, ancora oggi non riesce a dare le adeguate e dovute risposte, in termini di servizi alle imprese del territorio e a sviluppare le capacità di attrazione nei confronti delle società di navigazione che già svolgono servizi dai porti di Ancona e Bari.

La crisi economica internazionale ha colpito duro le società di navigazione. Nel trasporto Ro-ro e Ro-Pax con i paesi balcanici le navi viaggiano con

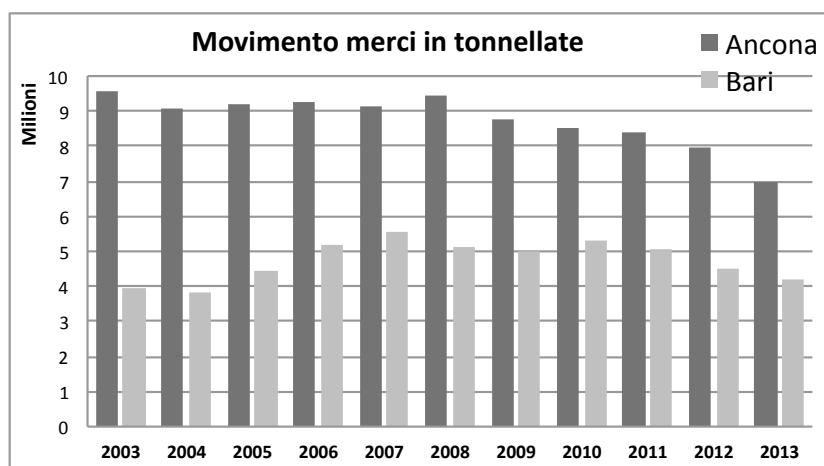
coefficienti di riempimento ridotti ma, proprio per questo, risulterebbe oltremodo utile, per le navi che da Ancona, Ravenna o Venezia, fanno rotta Patrasso o Igoumenitsa, fare scalo al nostro porto per riempire i cargo anche di merci provenienti dalle aree industriali della nostra Regione e/o regioni limitrofe.

La crisi ha inciso non solo sul traffico merci ma anche su quello passeggeri da e per i paesi balcanici, come dimostrano i dati statistici, prodotti dalle Autorità Portuali di Ancona e Bari. Si è passati, da un traffico complessivo per i due porti, di oltre 400.000 Tir e Trailer e 3,2 milioni di passeggeri del 2008 a circa 300.000 Tir e Trailer e 2,8 milioni circa di passeggeri del 2012. I dati evidenziano certamente un brusco calo, tuttavia il traffico rimane consistente e, l'imminente ripresa economica, lascia ben sperare in un trend di forte ripresa.

7 - TRAFFICI IN RO-RO E RO-PAX NEL MEDIO-BASSO ADRIATICO

Per meglio comprendere gli spazi di agibilità del nostro scalo, rispetto ai traffici nel medio-basso Adriatico, proviamo a rappresentare la dimensione della movimentazione di merci e passeggeri prendendo in esame i dati pubblicati dalle Autorità Portuali di due tra i più importanti porti: Ancona e Bari.

I dati sull'andamento dei traffici in *short sea shipping* dai porti di Ancona e Bari, per quanto riguarda il traffico di merci, tramite TIR e Trailer, evidenziano che in questi ultimi anni, caratterizzati dalla crisi economica, il settore ha subito duri colpi in entrambi i porti.



Il porto di Ancona, nel periodo 2003-2013, ha movimentato, come media annua 8,7 milioni di tonnellate di merce. Il porto di Bari ne ha movimentato 4,7 milioni. Il porto di Ancona al 2013 registra una flessione del 36,7 % rispetto al 2008, anno di inizio della crisi (passando da 209.000 a 132.000 camion) (Tab.10) e il porto di Bari, perde il 26% rispetto al valore del 2008 (passando da 203.988 a 130.894 camion).

Mentre il porto di Ancona tra il 2003 e il 2008 mantiene un andamento sostenuto tra 180.000 e 200.000 camion, l'andamento del traffico Ro-Ro per il porto di Bari evidenzia tra il 2001 e il 2008 una performance in forte crescita fino a raggiungere i valori del porto di Ancona nel 2007-2008, ai quali segue una flessione negli anni successivi per la crisi internazionale iniziata proprio nel 2008.

L'andamento del traffico passeggeri nei due porti evidenzia una dinamica diversa. Infatti, per il porto di Ancona i dati registrano un livello sostenuto di presenze fino al 2010, poi una flessione nel 2011 e un brusco calo (24,5%) nel 2012. rispetto all'anno precedente, e sullo stesso livello del 2012 si mantiene anche il traffico passeggeri nel 2013.

Movimentazione camion e passeggeri dal porto di Ancona

	2007	2008	2.009	2.010	2.011	2.012	2013
Camion su traghetti misti							
Grecia	172.068	173.369	160.258	139.250	126.359	113.808	103.992
Croazia	13.785	13.664	11.211	11.413	12.293	11.928	13.841
Albania	3.176	3.382	2.783	1.443	1.539	3.162	3.180
Montenegro	107	80	67	111	102	60	0
Turchia	134	47	83	10	0	0	0
Complesso	202.659	209.071	189.916	169.331	158.908	140.049	132.284
Passeggeri							
	2007	2008	2.009	2.010	2.011	2.012	2013
Grecia	1.054.312	1.068.064	1.116.939	1.094.548	965.822	661.894	690.317
Croazia	332.826	302.613	303.470	364.982	391.713	340.249	327.966
Albania	57.434	49.519	48.600	37.119	40.022	51.960	46.222
Montenegro	14.574	17.302	15.380	13.294	11.509	8.280	0
Turchia	16.393	5.969	12.573	9.020	0	0	0
Complesso	1.524.191	1.504.890	1.572.407	1.654.821	1.553.787	1.172.489	1.174.054

Fonte Istat

Movimentazione camion e passeggeri dal Porto di Bari

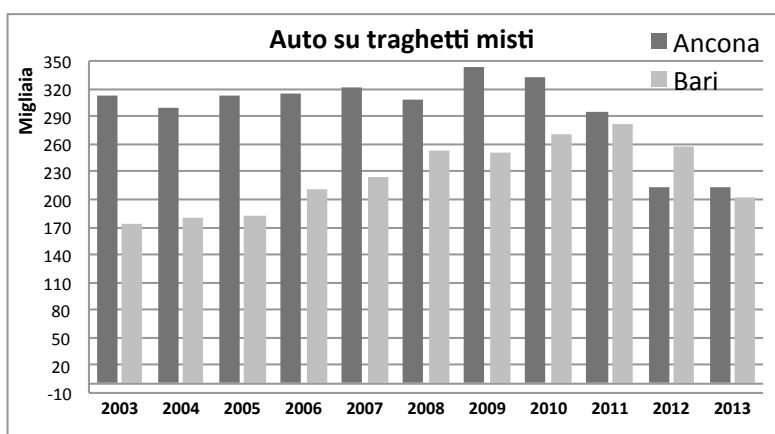
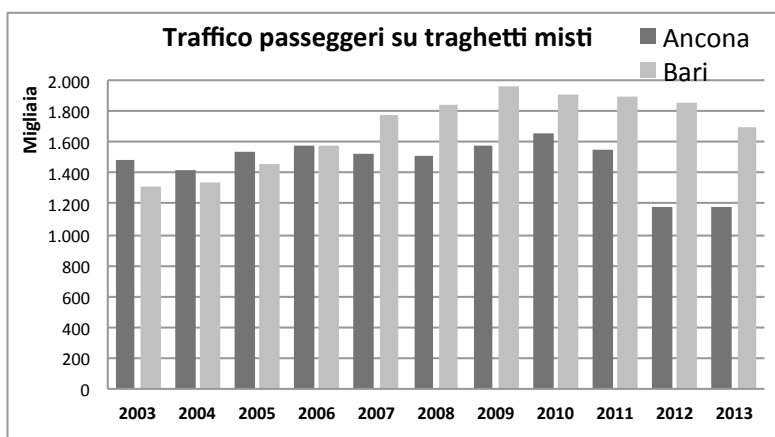
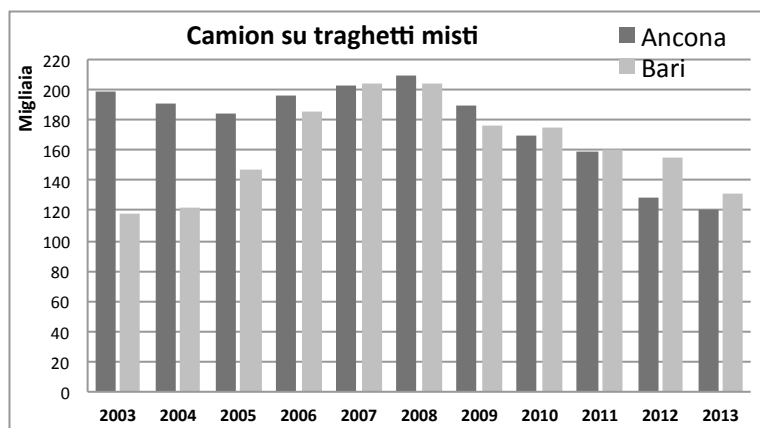
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Camion su traghetti misti							
Grecia	152.147	149.787	119.609	117.144	105.567	103.623	78.164
Croazia	383	369	269	499	329	430	693
Montenegro	4.669	4.828	3.554	3.114	2.595	2.938	3.294
Albania	46.140	49.004	53.163	53.510	52.487	47.769	48.743
Totale	203.339	203.988	176.595	174.267	160.978	154.760	130.894
Passeggeri							
Grecia	587.119	527.683	457.472	452.480	378.315	343.179	327.508
Croazia	85.661	76.955	87.823	98.713	123.322	108.805	89.228
Montenegro	74.837	75.520	61.677	52.599	42.421	36.533	43.081
Albania	680.515	700.501	786.405	791.846	819.759	746.818	635.993
Croceristi	351.897	465.739	567.885	507.712	586.848	618.882	604.781
Totale	1.780.029	1.846.398	1.961.283	1.903.535	1.951.665	1.854.217	1.700.591

Fonte Istat

Per il porto di Bari l'andamento del traffico passeggeri è in crescita. Una crescita graduale nel corso degli anni che rallenta nell'ultimo periodo posizionandosi tra 1,8-1,9 milioni di passeggeri fino al 2012, segue poi una flessione nel 2013.

Dal grafico si evidenzia come, nella sua progressione negli anni, la crescita del porto di Bari, nel numero di passeggeri, supera il porto di Ancona nel 2006 e poi mantiene il primato negli anni successivi.

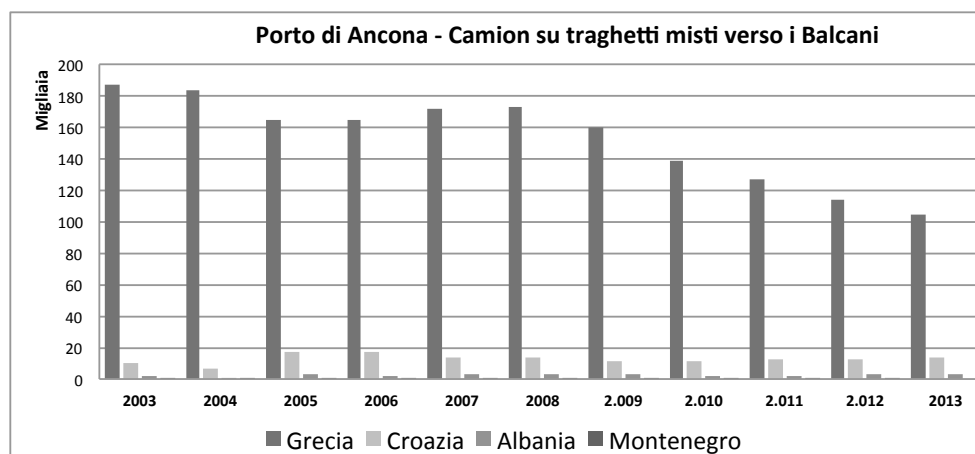
Dai dati sulle linee di traffico con i paesi balcanici risulta che il porto di Ancona ha un traffico di camion molto sostenuto con la Grecia, con 170.000-180.000 camion trasportati fino al 2008 per poi scendere gradualmente fino a poco più di 100.000 nel 2013. Il grafico evidenzia come risulta ancora sostanzialmente limitato il traffico con la Croazia e l'Albania, mentre assolutamente inconsistente è quello con la Serbia e Montenegro e con la Turchia.



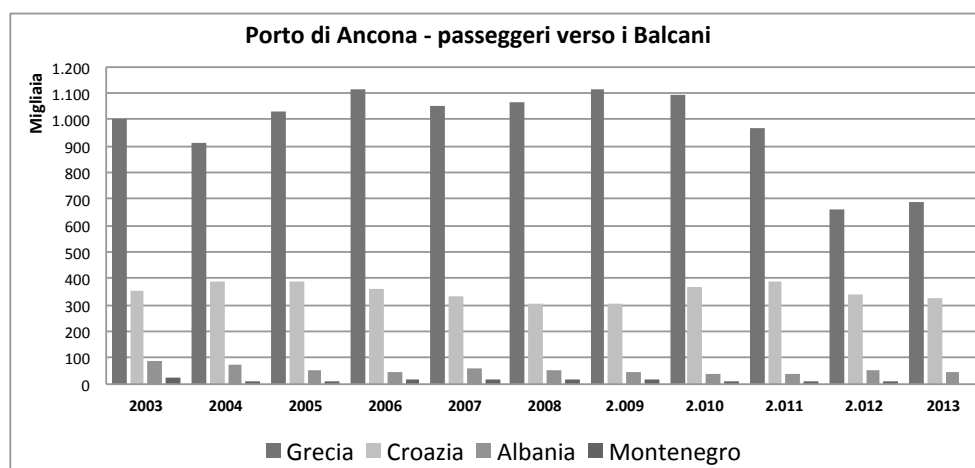
Anche per quanto riguarda il traffico passeggeri dal porto di Ancona, il flusso più consistente riguarda la Grecia per tutto il periodo, anche se nel 2012 e 2013

si è registrata una forte flessione, da 1,1 milioni di passeggeri nel 2009 e 2010, si è scesi ai circa 700.000 del 2013.

Dopo il flusso passeggeri con la Grecia il grafico evidenzia anche un buon andamento del traffico con l'Albania che registra una presenza tra 300.000 e 400.000 passeggeri l'anno per tutto il periodo in esame. Molto limitati, invece, risultano i flussi di passeggeri per la Croazia, la Serbia e il Montenegro e la Turchia.



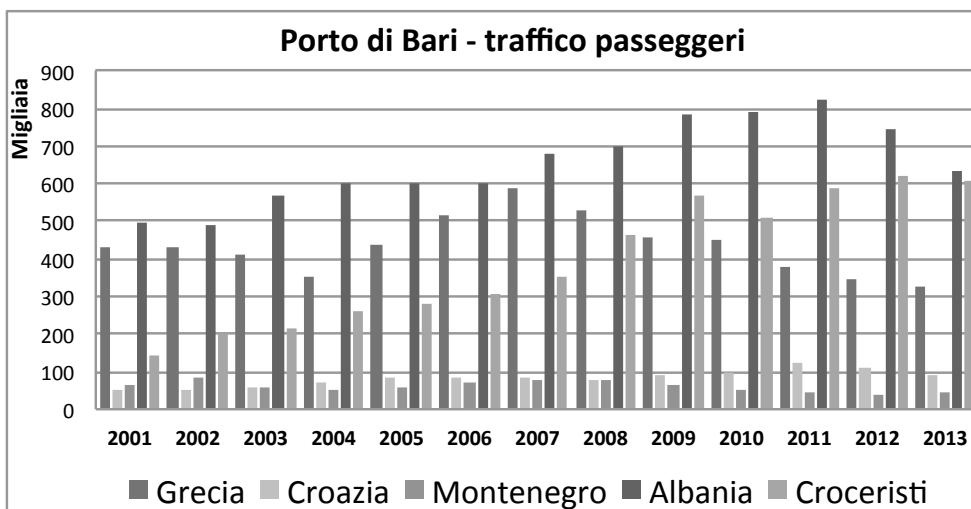
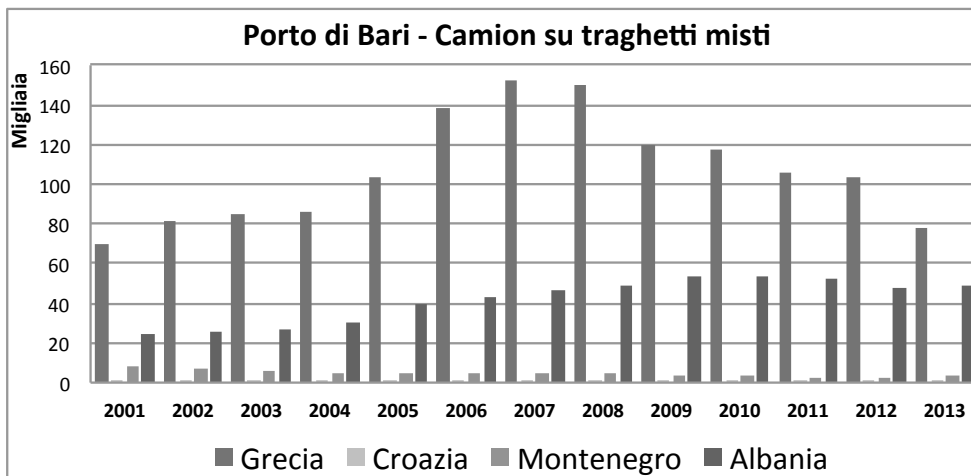
Anche dal porto di Bari il flusso passeggeri più consistente è quello per la Grecia. Un andamento in forte crescita dal 2001 al 2007 passando da 400.000 a 600.000 passeggeri nel 2007, quindi con la crisi iniziata nel 2008 inizia la contrazione fino a poco più di 300.000 passeggeri trasportati nel 2013.



Buono è l'andamento del traffico con l'Albania che, nel corso dell'intero periodo, evidenzia un trend in graduale crescita anche negli anni della crisi economica passando da 500.000 passeggeri del 2001 a 800.000 del 2011, per poi scendere a poco sopra 600.000 nel 2013. Bassi, invece, risultano i valori del

traffico passeggeri con il Montenegro e la Croazia.

Dal porto di Bari risultano in forte crescita i dati dei passeggeri sulle navi da crociera (da circa 150.000 del 2001 a circa 600.000 del 2013). Si può affermare che, in generale, la crisi economica ha colpito in modo particolare il ro-pax, tradizionale punto di forza della portualità in Adriatico.



Nel 2012 il crollo del mercato, già evidente negli anni precedenti, ha subito una brusca accelerazione e nell'arco di quattro anni il mercato è diminuito di circa un terzo, sia sul fronte dei passeggeri che dei trucks.

Sulla direttrice Greca sono scomparsi in cinque anni circa 600.000 passeggeri e 120.000 mezzi pesanti, mentre buona è la tenuta di altri mercati nel quadriennio (Albania e Croazia), ma troppo piccoli per rimpiazzare i volumi di traffico della Grecia.

Le prospettive a breve non sono buone: dal 2009 la Grecia, in termini economici, ha perso il 25% circa del suo PIL e anche il commercio internazionale ha subito un enorme crollo. La ripresa, secondo le indicazioni del Fondo Monetario Internazionale, arriverà nel 2015 e sarà molto lenta e incapace di generare i volumi di domanda di trasporto degli anni precedenti la crisi.

Nel frattempo, si presume che il settore dello shipping legato ai traghetti sarà profondamente mutato. La situazione è particolarmente critica per le principali compagnie di navigazione. Considerando le perdite registrate dal 2009 si stima che nell'arco di un quadriennio le quattro principali compagnie di navigazione abbiano perso almeno 1 miliardo di euro e la ripresa economica, ancora lontana, mette a serio rischio la sopravvivenza stessa di alcune di queste compagnie.

Inoltre, altri Paesi del bacino Adriatico-Ionio sono in fase di recessione, in particolare Italia e Slovenia e le economie meno colpite hanno dimensioni ridotte (Albania, Montenegro, Bosnia) e non compensano sicuramente il crollo della domanda di trasporto degli altri Paesi. Sul traffico passeggeri lasciano ben sperare le previsioni sul 2013 di un incremento della domanda turistica verso la Grecia.

Questo scenario indica che il futuro immediato sta nella apertura di nuovi mercati. L'East Med presenta alte potenzialità, con Turchia, Israele e Libano, Paesi che, superata la recessione del 2009, hanno ripreso a crescere. L'instabilità politico-sociale dell'Egitto rappresenta, invece, ancora un forte limite allo sviluppo di quel mercato, nonostante i buoni indicatori macroeconomici.

Gli istituti di analisi più accreditati prevedono, nonostante la fase di recessione globale registrata tra il 2008 ed il 2013, una nuova crescita della domanda mondiale di prodotti energetici, di *commodity* alimentari e di materie prime grezze, con un effetto di intensificazione dei traffici marittimi. Della ripresa potrebbe beneficiare molto il porto di Ortona proprio per via della sua posizione strategica in Adriatico in relazione ai balcani e al medio-oriente.

La Turchia è il mercato dalle potenzialità più immediate. Nel 2009 la Turchia aveva conosciuto una recessione profonda, ma contrariamente alla maggior parte dei Paesi europei ne è immediatamente uscita. Oggi cresce ad un ritmo del 4% annuo e il Fondo Monetario Internazionale prevede incrementi più sostanziosi negli anni a venire. Si tratta di un grande mercato con circa 80 milioni di persone e, anche se incappato in recenti turbolenze, ha una stabilità politico-sociale superiore rispetto alle altre aree dell'East Med, il che non può che produrre effetti positivi su tutta l'economia.

Una prova tangibile delle potenzialità della Turchia si trova proprio in Adriatico, nel porto di Trieste, dove i traffici ro-ro lungo quella direttrice non conoscono crisi. Da anni nel porto vi è un servizio regolare tri-settimanale, e a gennaio 2013 in piena crisi economica europea, è stato avviato un nuovo

servizio bi-settimanale. In genere si tratta di trailer e semi-trailer provenienti da Istanbul e Mersin, che poi vengono caricati su treno e trasportati prevalentemente in Germania.

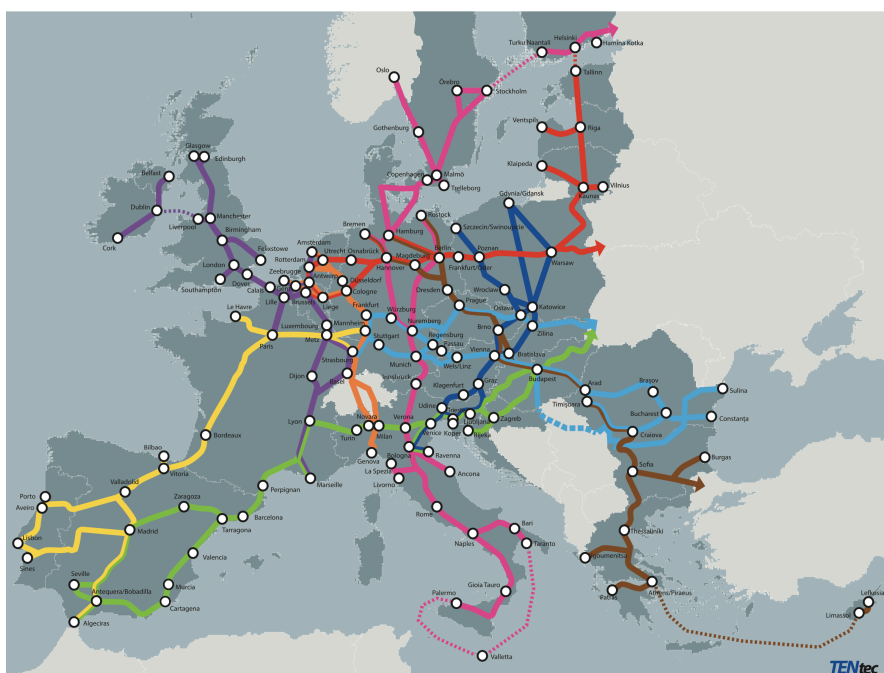
E' l'esempio più eclatante di quello che l'Adriatico dovrebbe offrire per riguadagnare competitività: presidio di nuovi mercati, collegamenti regolari, servizi intermodali, sostenibilità ambientale.

8 – L'AUTOSTRADA DEL MARE IN ADRIATICO: IMPORTANZA DEI PORTI DEL NORD E RUOLO DELL'ABRUZZO

Considerato i flussi commerciali dei porti di Ancona e Bari, in relazione ai traffici nel Mediterraneo, possiamo immaginare quale importanza può avere uno scalo intermedio nel medio-Adriatico (considerata la distanza di 500 km tra Ancona e Bari) per i flussi di traffico che interessano un hinterland che copre praticamente la piattaforma logistica del centro Italia. Se oltre ai flussi di traffico di Ancona e Bari si prendono in esame i dati sulla movimentazione delle merci in Adriatico anche dei tre importanti porti del Nord (Trieste, Venezia e Ravenna), ci si rende subito conto delle grandi opportunità che possono crearsi per il porto d'Abruzzo.

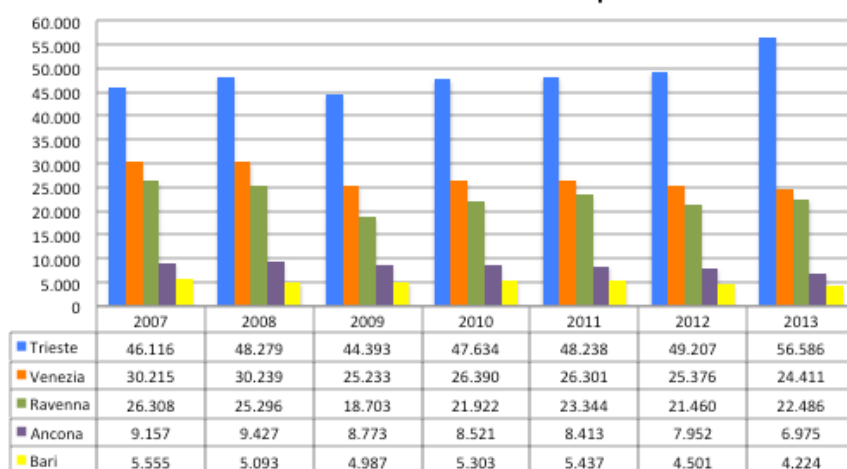
L'importanza di questi porti è riconosciuta, oltre che dal valore dei grandi flussi nel traffico merci in Adriatico, anche dal fatto che su questi porti s'incrociano alcuni dei principali progetti infrastrutturali europei legati alle reti di trasporto.

Infatti, i porti di Trieste, Venezia e Ravenna costituiscono nodi della rete per l'alta velocità ai quali afferiscono il corridoio 1 (Baltico-Adriatico), il corridoio 3 (Mediterraneo) e il corridoio 5 (Helsinki-La Valletta), mentre i porti di Ancona e Bari sono anch'essi nodi della rete TEN-T e sono raggiunti da due tratte staccate dal corridoio 5, che corre lungo il versante Tirrenico, rispettivamente Bologna-Ancona e Napoli-Bari.

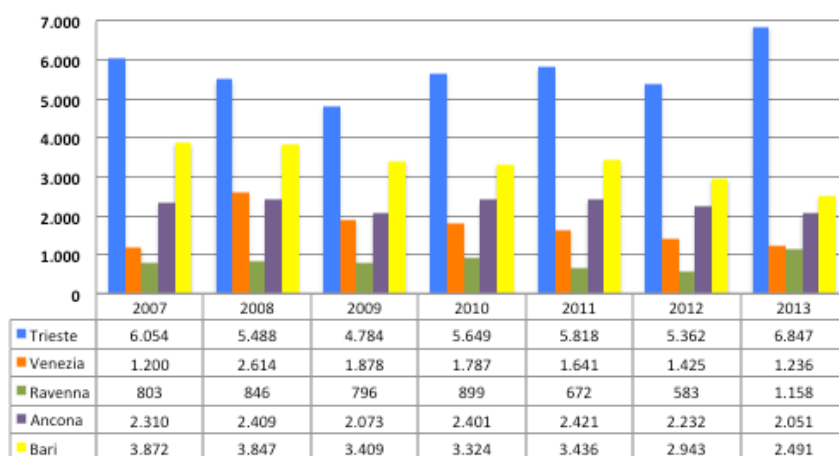


Dunque, affermare l'importanza del porto d'Abruzzo, dandogli piena operatività, attraverso gli adeguamenti infrastrutturali, vuol dire creare le oggettive condizioni per un riconoscimento del nodo Abruzzese nella rete comunitaria dei trasporti.

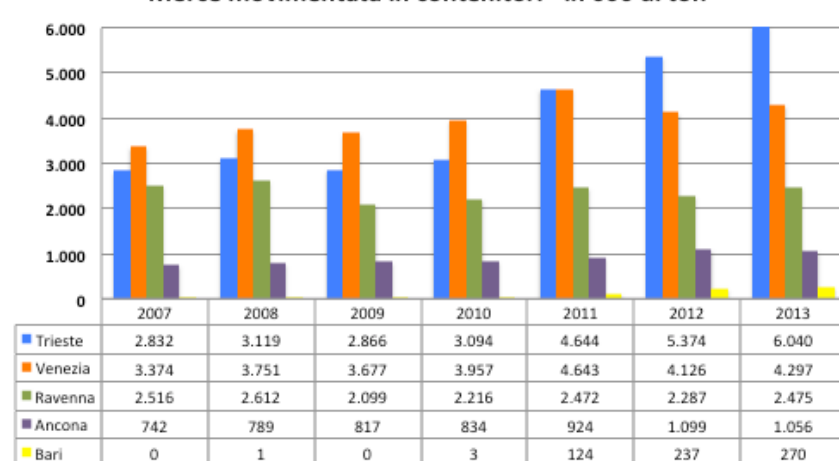
Merce movimentata - 000 di ton -confronto porti Adriatico



Merce movimentata in Ro-Ro - in 000 di ton



Merce movimentata in contenitori - in 000 di ton



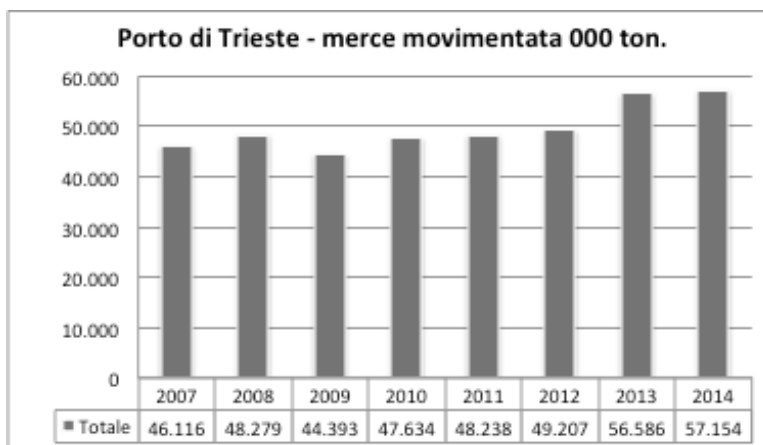
I traffici sull'Adriatico, in particolare quelli che transitano lungo l'Autostrada del Mare, se considerati per il volume di merci e per i Paesi di destinazione, possono costituire elementi di grande interesse per il nostro Porto. Infatti, la sua posizione centrale in Adriatico potrebbe rappresentare un conveniente snodo logistico per i traffici delle imprese di un vasto retroterra nel centro-Italia.

Per questo, particolarmente interessanti risultano i dati sui movimenti commerciali dal porto di Trieste. La posizione geografica situa Trieste all'incrocio tra i flussi di traffico riguardanti il bacino del Mediterraneo e l'Europa Centrale ed Orientale.

Il porto di Trieste ha un punto di forza nella dotazione di fondali più profondi, rispetto agli altri porti adriatici e può accogliere, grazie ad un pescaggio⁴ massimo di 18 m, navi di grandi dimensioni.

Lo scalo dispone di oltre 2,3 milioni di mq di aree portuali, di cui 1,8 milioni di mq costituiti da zone franche⁵.

I dati relativi alla movimentazione delle merci negli ultimi anni evidenziano un andamento moderatamente crescente fino al 2008, anno in cui per le principali correnti di traffico si realizzano i livelli più elevati tra quelli registrati nella prima parte del XXI secolo.

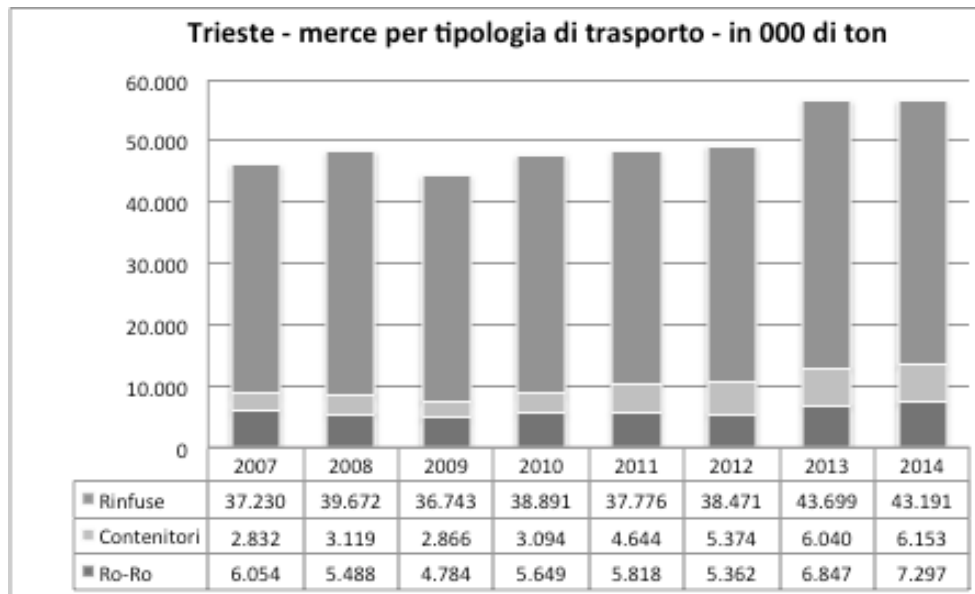


Il porto di Trieste ha subito, come molti altri porti, gli effetti della crisi economica e finanziaria globale e, tuttavia, sembra essersi lasciato alle spalle gli effetti più negativi. In particolare, il 2009 aveva visto lo scalo triestino subire un calo nelle movimentazioni, dopo aver registrato nel 2008 il miglior risultato di sempre.

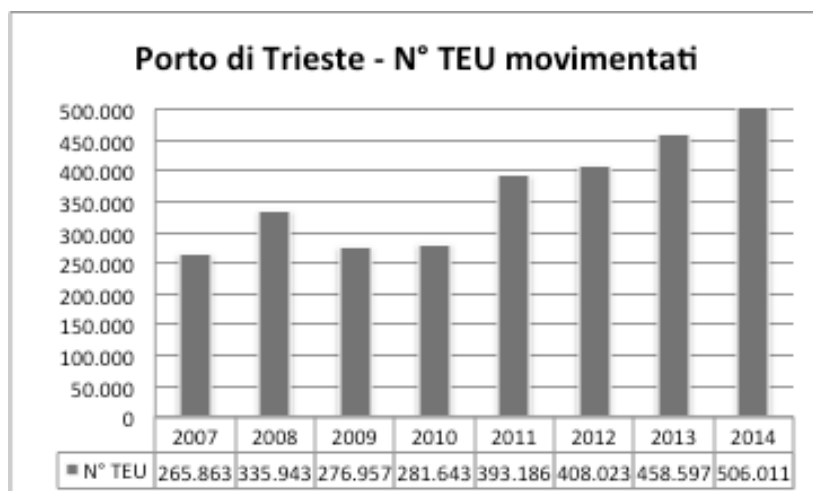
⁴ - con pescaggio si intende l'altezza della parte che rimane immersa nell'acqua e che intercorre quindi tra la linea di galleggiamento ed il punto inferiore estremo della chiglia.

⁵ - zona franca, o anche zona economica libera è un territorio delimitato di un paese dove si gode di alcuni benefici tributari, come il non pagare dazi di importazione di merci o l'assenza di imposte.

Nel 2010 si è ripreso il trend di crescita riportando il valore della merce movimentata al livello del 2008 ed è proseguita fino a superare i 57 milioni di tonnellate di merce movimentata nel 2014.



I collegamenti dello scalo triestino riguardano le principali destinazioni mediterranee nonché il Far Est, grazie ai nuovi servizi diretti che portano, soprattutto per il trasporto in contenitori, unità navali di medie-grandi dimensioni in Nord Adriatico. In particolare, CMA – CGM e Maersk operano un servizio settimanale diretto verso il Far Est con navi dalla capacità di 6200-6500 TEUs.



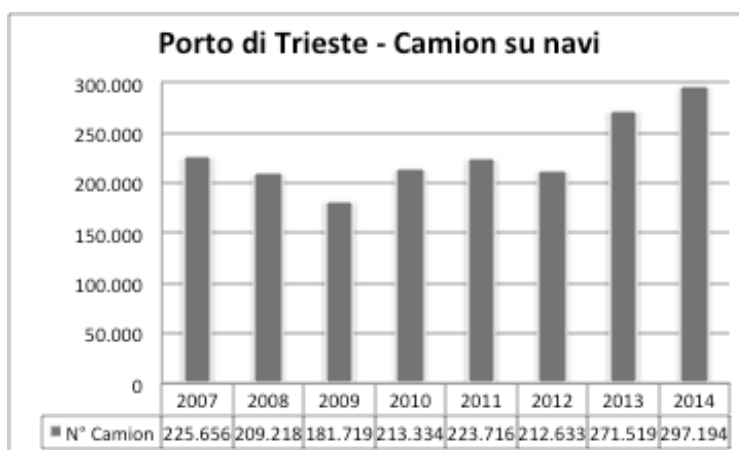
Una seconda tratta diretta con il Far Est è esercitata dalle compagnie aderenti alla Green Alliance e alla New World Alliance, con navi da 5000-5200 TEUs.

Sul porto di Trieste si concentra, pertanto, un mix di nuove tipologie di servizio che oggi caratterizzano le movimentazioni mediterranee, piuttosto che servizi

di tipo feeder verso i porti hub mediterranei, secondo la logica hub and spoke prevalente fino a pochi anni fa, mentre oggi si possono riscontrare servizi diretti verso destinazioni lontane come il Far East, nonché altri servizi diretti interni all'area mediterranea.



Questi ultimi sono rivolti sia a collegare direttamente aree diverse del Mediterraneo (es. Israele, Turchia, Egitto), sia si possono caratterizzare come veri e propri servizi feeder, destinati a collegare lo scalo triestino con i porti hub (Pireo, Malta, Gioia Tauro), da cui poi i flussi di traffico possono raggiungere altre destinazioni mediterranee e mondiali.



Poco meno di 300mila camion movimentati nel corso del 2014. Questo fa del del Porto di Trieste uno dei maggiori scali marittimi europei interessati dal traffico di traghetti. Sono complessivamente 16 i collegamenti settimanali con tre terminal, sui quali operano quotidianamente i traghetti diretti in Turchia ai porti di Pendik, Ambarli, Cesme e Mersin. Il terminal in concessione alla

Euclide di Pretoro

"CORSO DI ORIENTAMENTO ALL'ECONOMIA DEL MARE E AL VALORE DELLA PORTUALITÀ"

Samer Seaports & Terminals S.r.l., è quello che ospita le navi che collegano Trieste a Pendik ed Ambarli, con 10 collegamenti settimanali: 3 ormeggi che permettono così l'attracco di più navi contemporaneamente.

E' operativo anche il collegamento Costanza (Romania)-Pendik (Turchia), preludio per un aumento dei traffici camion su traghetto diretti al Porto di Trieste.

Linee marittime regolari 2013

NOME DEL SERVIZIO	ITINERARIO	TIPO DI NAUVE	LINEE DI NAVIGAZIONE	AGENZIE MARITTIME	FREQUENZA
Trieste - Pendik	Trieste > Pendik (Istanbul - Asian side)	Ro/Ro	U.N. Ro/Ro Isletmeleri Istanbul A.s.	Samer & Co. Shipping	Giornaliero
Trieste - Cesme	Trieste > Cesme		Ulusoy Denizyollari Isletmeciligi Istanbul A.s.		Tre volte a settimana
Trieste - Mersin	Trieste > Mersin		U.N. Ro/Ro Isletmeleri Istanbul A.s.		Due volte a settimana
Trieste - Tekirdag	Trieste > Tekirdag		U.N. Ro/Ro Isletmeleri Istanbul A.s.		Due volte a settimana
Trieste - Hydrapasa	Trieste > Hydrapasa	Ro/Ro	Alternative Tasimacilik A.s.	Fili Cosulich	Tre volte a settimana
Minoan	Trieste > Ancona > Igoumenitsa > Patraso > Igoumenitsa > Ancona > Trieste	Ro/Pax	Grimaldi Napoli / Minoan Lines	Agemar	Tre volte a settimana
Trieste - Durres	Trieste > Durres > Trieste	Ro/Pax	Adria Ferris / Ancona	Agemar	Due volte a settimana
New Phoenix	Trieste > Koper > Rijeka > Trieste > Port Said > Jeddah > Port Kelang > Singapore > Shanghai > Pusan > Chiwan > Hong Kong > Tanjung Pelepas > Port Said > Beirut > Trieste	Containers	CMA Cgm	Scamar	Settimanale
Ae 12	Trieste > Koper > Rijeka > Trieste > Port Said > Jeddah > Port Kelang > Singapore > Shanghai > Pusan > Chiwan > Hong Kong > Tanjung Pelepas > Port Said > Beirut > Trieste	Containers	Maersk Line	A.M.A.A.	Settimanale
Adn	Trieste > Taranto > Colombo > Tanjung Pelepas > Kaohsiung > Hong Kong > Yantian > Shanghai > Ningbo > (USA WC) > Tokio > Osaka > Pusan > Qingdao > Shanghai > Ningbo > Kaohsiung > Sheku > Yantian > Tanjung Pelepas > Colombo > Ashdod > Alexandria > Taranto > Koper > Rijeka > Trieste	Containers	Hanjing Shipping	Hanjing Shipping c/o Gastaldi Adriatica	Settimanale
Uam	Trieste > Taranto > Colombo > Tanjung Pelepas > Kaohsiung > Hong Kong > Yantian > Shanghai > Ningbo > (USA WC) > Tokio > Osaka > Pusan > Qingdao > Shanghai > Ningbo > Kaohsiung > Sheku > Yantian > Tanjung Pelepas > Colombo > Ashdod > Alexandria > Taranto > Koper > Rijeka > Trieste	Containers	Evergreen - Italia Marittima	Evergreen - Italia Marittima	Settimanale
Uam	Trieste > Taranto > Colombo > Tanjung Pelepas > Kaohsiung > Hong Kong > Yantian > Shanghai > Ningbo > (USA WC) > Tokio > Osaka > Pusan > Qingdao > Shanghai > Ningbo > Kaohsiung > Sheku > Yantian > Tanjung Pelepas > Colombo > Ashdod > Alexandria > Taranto > Koper > Rijeka > Trieste	Containers	Yang Ming Line	Yang Ming Line c/o Tarabochia	Settimanale
Uam	Trieste > Taranto > Colombo > Tanjung Pelepas > Kaohsiung > Hong Kong > Yantian > Shanghai > Ningbo > (USA WC) > Tokio > Osaka > Pusan > Qingdao > Shanghai > Ningbo > Kaohsiung > Sheku > Yantian > Tanjung Pelepas > Colombo > Ashdod > Alexandria > Taranto > Koper > Rijeka > Trieste	Containers	Mitsui O.S.K. Lines	MOL (Europe) B.V.	Settimanale
Adriatic - Israel	Trieste > Venice > Ravenna > Haifa > Ashdod > Koper > Trieste	Containers	MSC	MSC le Navi Trieste	Settimanale
Adriatic - Turkey	Trieste > Koper > Ravenna > Venice > Piraeus > Izmir > Gemlik > Gebze > Istanbul > Gioia Tauro > Trieste	Containers	MSC	Zim Line c/o Martinoli Trieste	Settimanale
Gioia Tauro - Adriatic - Mersin Line	Trieste > Venice > Koper > Gioia Tauro > Mersin > Iskenderum > Alexandria > Ravenna > Trieste	Containers	MSC	Seago Line	Settimanale
Adl	Trieste > Koper > Ravenna > Ancona > Piraeus > Alexandria > Beirut > Piraeus > Taranto > Venice > Trieste	Containers	MSC	MSC le Navi Trieste	Settimanale
Adx	Trieste > Venice > Ravenna > Alexandria > Haifa > Ashdod > Koper > Durres > Trieste	Containers	Evergreen - Italia Marittima	Evergreen - Italia Marittima	Settimanale
Jax / Fas	Trieste > Koper > Rijeka > Malta > Ploce > Split > Ancona > Ravenna > Venice > Trieste	Containers	Hanjing Shipping c/o Gastaldi Adriatica	Nyk Line (Italy)	Settimanale
Tmt Shuttle	Trieste > Ancona > Venice > Trieste (adjustable in case of need and other possible calls on demand)	Containers	Zim	Zim Line c/o Martinoli Trieste	Settimanale
			X-Press Container Line	MSC le Navi Trieste	Settimanale
			China Shipping (Italy)	X-Press Container Line	Settimanale
			Cma Cgm (Italy)	China Shipping (Italy)	Settimanale
			K Line c/o Martinoli	Cma Cgm (Italy)	Settimanale
			Hapag Lloyd	K Line c/o Martinoli	Settimanale
			Csav - Norasia - Libra	Hapag Lloyd	Settimanale
			Adria Maritime	Adria Maritime - Trieste	Settimanale
			CMA Cgm (Italy)	CMA Cgm (Italy)	Settimanale
			A.M.A.A.	A.M.A.A.	Settimanale
			Hanjing Shipping c/o Gastaldi Adriatica	Hanjing Shipping c/o Gastaldi Adriatica	Settimanale
			Yang Ming Line c/o Tarabochia	Yang Ming Line c/o Tarabochia	Settimanale
			MOL (Europe) B.V.	MOL (Europe) B.V.	Settimanale
			Hapag Lloyd	Hapag Lloyd	Settimanale

9 - LA DIMENSIONE NAZIONALE DEL TRASPORTO VIA MARE

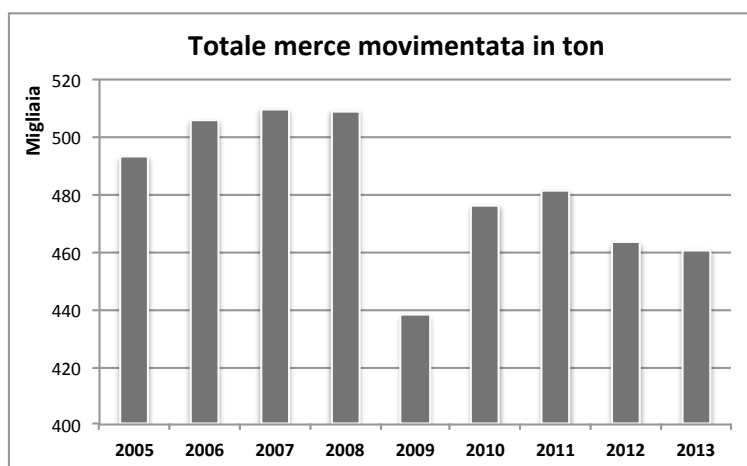
La merce movimentata dai principali porti italiani nel 2013 è pari a 460,845 milioni di tonnellate e registra una perdita dello 0,5% rispetto all'anno precedente e del 6,5% rispetto al 2005. Di queste ben 253.583 ton, pari al (55%), è costituita da merce trasportata alla rinfusa (il 70,8% riguarda merci liquide e il rimanente 29,2% merci solide).

Movimento nei principali porti italiani

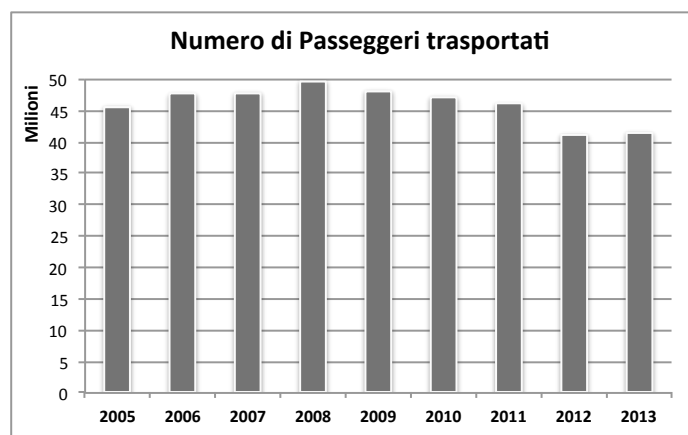
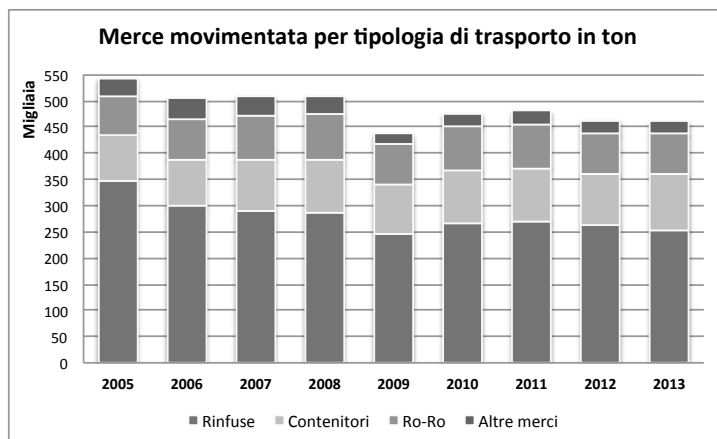
	Rinfuse		C- Merci varie				Totale A+B+C x 1.000 tonn	TEU'S numero	Passeggeri numero
	A- liquide x 1.000 tonn	B- solide x 1.000 tonn	contenitori x 1.000 tonn	Ro-Ro x 1.000 tonn	altre merci x 1.000 tonn	Totale x 1.000 tonn			
2005	253.308	93.102	88.921	74.787	32.796	196.504	492.914	9.711.973	45.673.610
2006	203.145	95.751	89.986	76.586	40.213	206.787	505.683	9.873.640	47.671.122
2007	199.179	90.913	98.795	81.279	39.340	219.464	509.556	19.609.108	47.823.359
2008	196.870	89.312	101.065	86.340	35.466	222.891	509.073	10.549.886	49.756.350
2009	181.886	64.461	94.342	76.875	20.338	191.525	437.872	9.514.654	48.164.047
2010	191.418	75.667	100.941	82.555	25.568	209.064	476.148	9.777.962	47.164.092
2011	189.123	81.708	101.487	81.349	27.487	210.323	481.154	9.526.808	46.095.811
2012	183.000	79.296	98.962	76.478	25.425	200.866	463.162	9.618.700	41.233.661
2013	179.611	73.974	108.058	74.884	24.316	207.258	460.845	10.082.420	41.499.774

Il 23,4% riguarda merci trasportate in contenitori, il 16,2% carichi Ro-Ro e il rimanente 5,3% comprende altre merci.

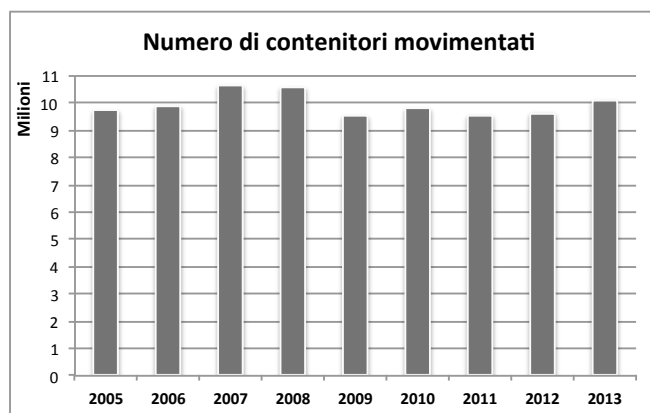
Dai dati sull'andamento si evidenzia una forte flessione nel trasporto merci tra il 2008 e il 2009 per via dell'inizio della crisi economica generale, con una lieve ripresa nel 2010 e 2011.



Anche i dati sul traffico passeggeri evidenziano i segni della crisi economica. Nel 2013 sono stati trasportati 41.499.774 passeggeri con una perdita del 9,1% rispetto al 2005 ed una perdita ancora più consistente rispetto al 2008 (pari a -16,6%) anno in cui il traffico passeggeri aveva registrato il punto più alto della curva con 49.756.774 passeggeri.



Le merci trasportate a mezzo di contenitori mantengono un andamento sostanzialmente stabile lungo il periodo in esame con valori oscillanti intorno ai 10 milioni di Teu's. Nel 2013 sono stati movimentati 10.082.420 Teu, il valore maggiore è stato raggiunto nel 2007 con 10.609.108 Teu, mentre il valore più basso coincide con l'avvio della crisi nel 2009, anno in cui sono movimentati 9.514.654 Teu.



10 - VALORIZZARE IL NODO PORTUALE PER DARE COMPETITIVITA' ALLE ESPORTAZIONI

Nel Rapporto SVIMEZ sull'Abruzzo, si afferma che questa è la regione più industrializzata del Mezzogiorno, con un tasso di industrializzazione (addetti per mille abitanti) pari all'83,9%, più del doppio rispetto alla media del meridione d'Italia e solo di 10 punti inferiore alla media delle regioni del Centro-Nord, attestata al 97,7%. La quota regionale del manifatturiero sul Valore Aggiunto (21,3% nel 2011) è alta, superiore a quella di tutte le regioni meridionali (9,5%) e superiore anche a quella della media del Nord-Ovest (21,2%).

Questo sviluppo è di natura prevalentemente esogena, dovuta alla forte presenza di multinazionali estere, è stato favorito dalla posizione geografica dell'Abruzzo, da buone infrastrutture di trasporto e dallo sviluppo di sistemi di piccola impresa con caratteristiche distrettuali.

Ma l'Abruzzo che ha rappresentato un caso di successo, nella seconda metà del decennio del secolo scorso, perché tra le regioni più povere del Mezzogiorno d'Italia è stata la prima ad uscire dalla fase degli interventi di sostegno delle politiche europee, nell'ultimo decennio ha evidenziato seri problemi in termini di crescita.

Tra i fattori che avevano favorito lo sviluppo regionale vi è, senza dubbio, il grado di apertura internazionale dell'economia. L'Abruzzo, infatti, vanta un'economia con una forte presenza d'impresa manifatturiere a controllo estero, attratte dagli incentivi delle politiche di sviluppo del Mezzogiorno e dalla collocazione geografica della regione, meno periferica rispetto alle altre.

Sul finire negli anni novanta arrivano i primi segni di esaurimento del processo. La perdita di una parte considerevole del sostegno pubblico allo sviluppo, con la fine delle politiche d'intervento straordinario nel Mezzogiorno e l'uscita dell'Abruzzo dall'Obiettivo 1, hanno messo in evidenza i limiti di quello sviluppo: le imprese locali non sono riuscite a consolidare le capacità competitive necessarie per sostenere le sfide poste dalla crescente integrazione dei mercati internazionali.

Negli ultimi anni l'inversione di tendenza si è fatta più evidente e, in un contesto di generale deterioramento della situazione economica, il divario tra l'Abruzzo e la media delle altre regioni ha ripreso ad allargarsi. L'interdipendenza tra apertura internazionale e sviluppo economico è apparsa chiara con un andamento delle esportazioni meno favorevole del passato, che ha rivelato la perdita di competitività delle imprese abruzzesi sui mercati internazionali.

La grande capacità esportativa dell'Abruzzo s'interrompe, come risulta con grande chiarezza nei dati sulla propensione a esportare, misurata come rapporto tra esportazioni di beni e servizi e prodotto interno lordo (PIL). Nel 2004, al

culmine della fase espansiva, tale indicatore aveva raggiunto il 25,4 %, superando la media nazionale (25,2 %) e collocandosi al di sopra non soltanto di quella del Mezzogiorno (10,5 %), ma anche di diverse regioni del Centro-Nord, come il Lazio, la Liguria e l'Umbria.

Negli anni successivi, mentre la propensione a esportare continuava a crescere sia a livello aggregato, sia nell'insieme del Mezzogiorno, in Abruzzo si è manifestato un ripiegamento, che ha portato l'indicatore al 24 %, sei punti al di sotto della media nazionale.

Lelio Iapadre, nel Rapporto Cresa 2013, ha condotto un'analisi sull'andamento delle quote nei singoli mercati e settori in relazione alle esportazioni abruzzesi e italiane, classificate separatamente per aree geografiche di destinazione e per settori.

L'analisi per aree geografiche misura la perdita di quota delle esportazioni abruzzesi e risulta essere generata prevalentemente dal loro forte orientamento verso i mercati dell'Unione Europea, che ne hanno assorbito in media il 73 % nel decennio 2004-13, in confronto con il 59 % delle esportazioni italiane.

L'andamento negativo delle quote abruzzesi riguarda, in particolare, l'Asia orientale, il Nord America e il Medio Oriente, oltre che la stessa Unione Europea, segno di problemi di competitività. Agli stessi risultati si giunge considerando la dimensione settoriale delle quote di mercato.

Si tratta dunque di una crisi che ha coinvolto non soltanto le produzioni tradizionali dei sistemi locali di piccola impresa, che già erano apparse in difficoltà negli anni precedenti, ma anche diversi settori caratterizzati da una forte presenza d'impresе a controllo esterno.

In conclusione, le esportazioni abruzzesi, che per gran parte della seconda metà del Novecento erano aumentate molto rapidamente, sono entrate in crisi nell'ultimo decennio, perdendo quota anche rispetto alle esportazioni italiane, che pure crescevano meno di quelle degli altri paesi dell'Area dell'euro.

Il declino della quota abruzzese è derivato principalmente dai problemi di competitività manifestati sia dai sistemi locali di piccole imprese nei settori tradizionali del made in Italy, sia da alcune produzioni caratterizzate da un ruolo dominante di grandi imprese a controllo esterno. Tuttavia ha influito il modello di specializzazione delle esportazioni abruzzesi che ha risentito del forte orientamento verso i mercati dell'Unione Europea, caratterizzati negli ultimi anni da una dinamica molto inferiore a quella di altre aree. Ma, questa propensione al mercato europeo delle nostre imprese, quindi il limite ad affrontare mercati molto più dinamici, dipende anche dalla debolezza delle connessioni logistiche e delle capacità multimodali nel trasporto regionale, che è il vero punto debole di questa regione, che la politica non è stata in grado di risolvere. Così che le nostre imprese, per via dei costi aggiuntivi nei trasporti, sono scoraggiate nel movimentare merci su linee transoceaniche, dovendo far ricorso a scali fuori regione, con problemi seri per l'economia regionale.

Il risultato complessivo di questi andamenti è un ridimensionamento del grado di apertura internazionale dell'economia regionale. In una fase in cui, anche per effetto della crisi della domanda interna, la propensione a esportare delle altre regioni italiane, incluso il Mezzogiorno, è ulteriormente aumentata, quella dell'Abruzzo è diminuita, tornando nettamente al di sotto della media nazionale.

Questo ripiegamento del sistema abruzzese sul mercato interno, dovrebbe seriamente preoccupare i decisori politici che, invece, indugiano ancora sul piano delle scelte e perseverano nella vecchia politica della "distribuzione a pioggia" delle risorse che, invece dovrebbero essere concentrate sullo sviluppo di un nodo logistico intermodale all'altezza dei tempi.

Come sostiene Iapadre: "l'apertura esterna dei sistemi produttivi locali resta quindi essenziale, in tutti i suoi aspetti. Si tratta, da un lato, di saper cogliere le opportunità che derivano dal processo di integrazione internazionale, in termini di attrazione di risorse umane e capitali dall'estero e di partecipazione alle reti produttive che stanno cambiando la geografia economica mondiale, dall'altro di riuscire a rafforzare la competitività internazionale delle imprese locali, da cui dipende la loro capacità di soddisfare con successo la domanda interna ed estera. I due aspetti sono interdipendenti, nel senso che l'apertura ai mercati internazionali stimola la capacità innovativa delle imprese e quindi la loro produttività e competitività".

Viste in questa prospettiva, le politiche di sviluppo regionale devono mirare principalmente a creare le infrastrutture e le condizioni di contesto necessarie per aprire i mercati locali e consentire alle imprese migliori di cogliere i benefici dell'integrazione internazionale.

L'evoluzione del modello di specializzazione delle esportazioni sarà allora il risultato congiunto di strategie aziendali tese a intercettare le opportunità di crescita della domanda estera e di misure di sostegno dell'innovazione e dell'internazionalizzazione delle imprese, volte ad accompagnarle, abbassandone i rischi e i costi di accesso.

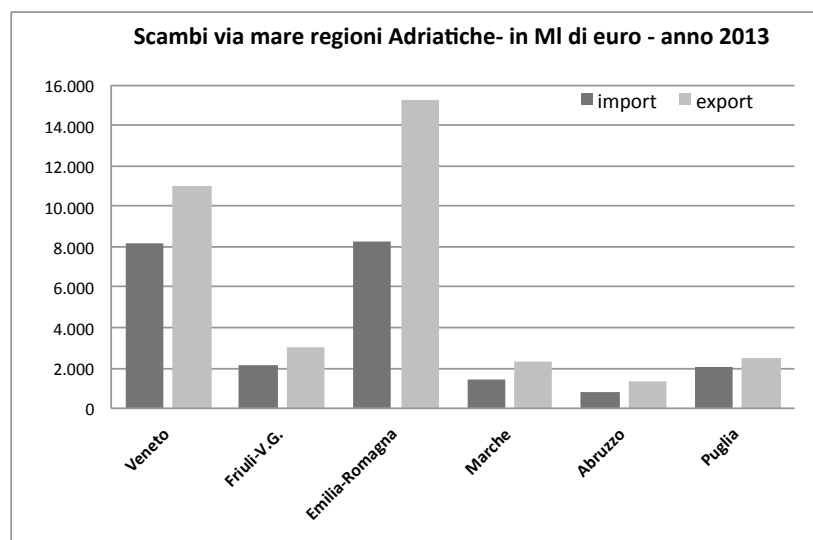
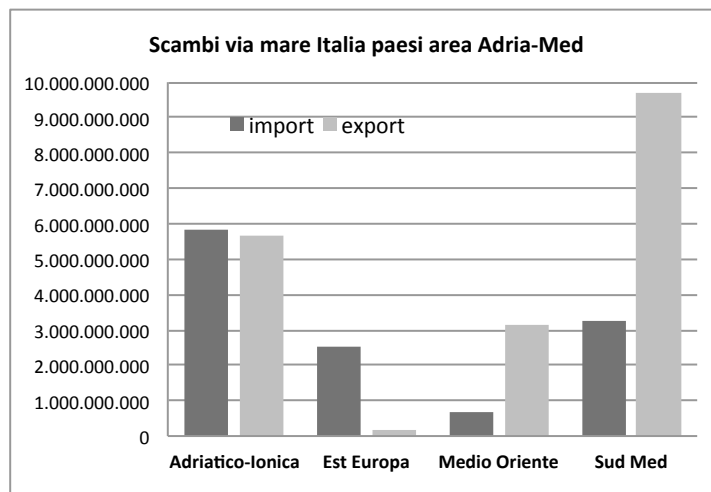
APPENDICE STATISTICA:

IL VALORE DEGLI SCAMBI COMMERCIALI VIA MARE

Scambi commerciali dell'Italia - modalità di trasporto via mare

anno 2013 - valore in euro

	import	export	Saldo	Totale	comp. %
Adriatico-Ionica	5.846.877.580	5.641.836.678	-205.040.902	11.488.714.258	37,1
Est Europa	2.513.708.929	149.834.751	-2.363.874.178	2.663.543.680	8,6
Medio Oriente	681.180.400	3.151.921.625	2.470.741.225	3.833.102.025	12,4
Sud Med	3.259.009.523	9.710.182.432	6.451.172.909	12.969.191.955	41,9
Totale	12.300.776.432	18.653.775.486	6.352.999.054	30.954.551.918	100,0

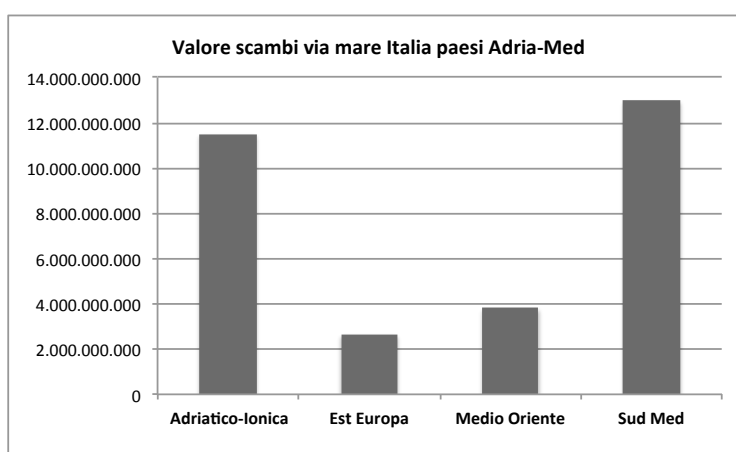


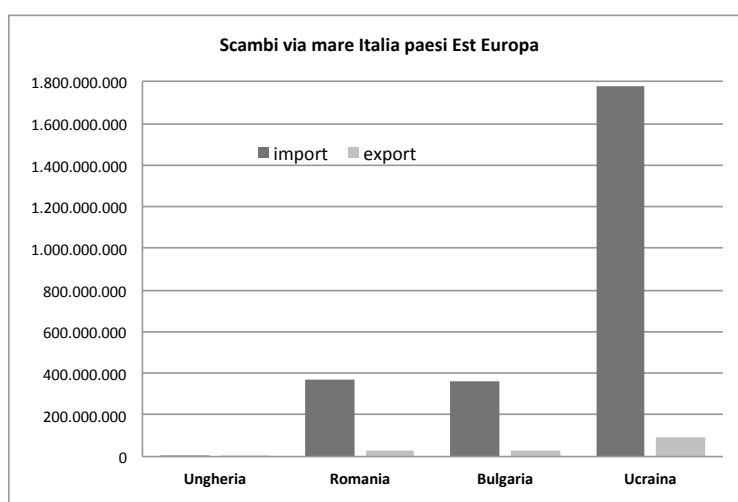
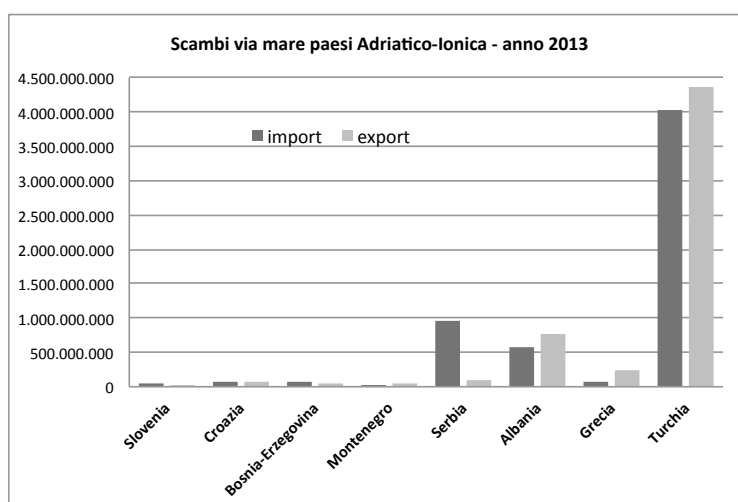
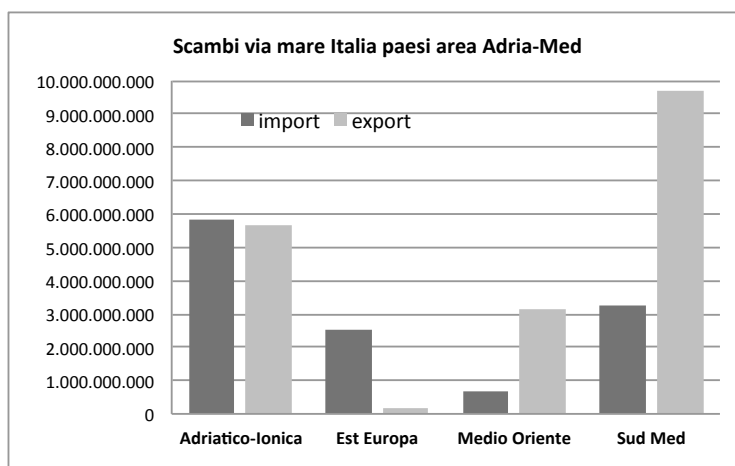
Scambi commerciali dell'Italia - modalità di trasporto via mare

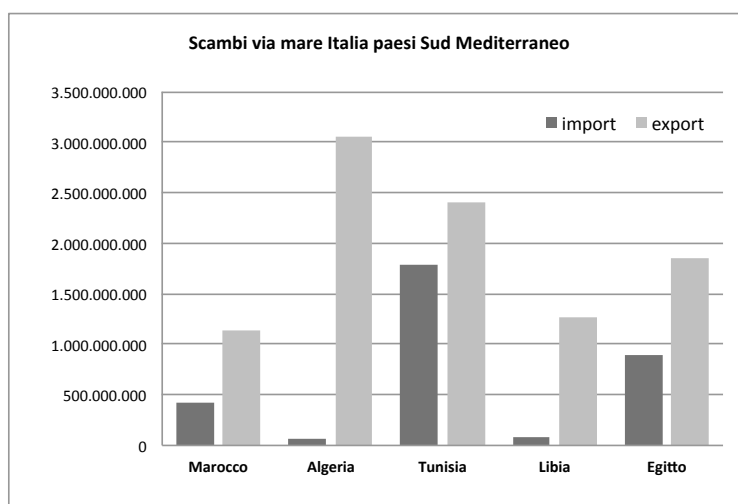
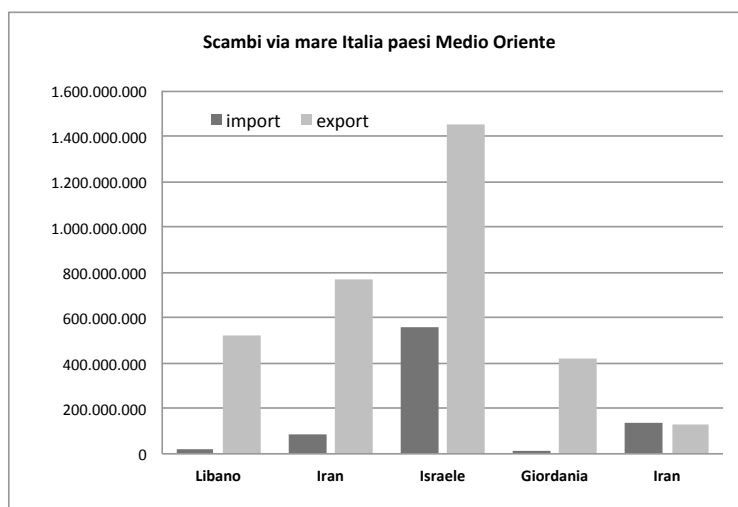
anno 2013 - valore in euro

	import	export	Saldo	Totale	comp. %
Adriatico-Ionica					
Slovenia	44.372.348	3.381.990	-40.990.358	47.754.338	0,4
Croazia	71.528.818	73.752.921	2.224.103	145.281.739	1,3
Bosnia-Erzegovina	72.303.579	37.901.705	-34.401.874	110.205.284	1,0
Montenegro	17.536.410	41.191.778	23.655.368	58.728.188	0,5
Serbia	957.321.923	103.311.113	-854.010.810	1.060.633.036	9,2
Albania	581.816.728	763.067.074	181.250.346	1.344.883.802	11,7
Grecia	79.400.002	249.263.586	169.863.584	328.663.588	2,9
Turchia	4.022.597.772	4.369.966.511	347.368.739	8.392.564.283	73,1
Totale	5.846.877.580	5.641.836.678	-205.040.902	11.488.714.258	100,0
Est Europa					
Ungheria	2.657.400	5.338.566	2.681.166	7.995.966	0,3
Romania	371.428.302	25.741.323	-345.686.979	397.169.625	14,9
Bulgaria	360.903.507	25.881.984	-335.021.523	386.785.491	14,5
Ucraina	1.778.719.720	92.872.878	-1.685.846.842	1.871.592.598	70,3
Totale	2.513.708.929	149.834.751	-2.363.874.178	2.663.543.680	100,0
Medio Oriente					
Libano	23.349.394	518.128.305	494.778.911	541.477.699	13,2
Iran	86.979.586	768.086.413	681.106.827	855.065.999	20,9
Israele	555.541.854	1.448.887.192	893.345.338	2.004.429.046	49,0
Giordania	15.309.566	416.819.715	401.510.149	432.129.281	10,6
Iran	133.444.120	126.000.316	-7.443.804	259.444.436	6,3
Totale	814.624.520	3.277.921.941	2.463.297.421	4.092.546.461	100,0
Sud Mediterraneo					
Marocco	415.381.072	1.134.028.457	718.647.385	1.549.409.529	11,9
Algeria	67.548.822	3.062.961.023	2.995.412.201	3.130.509.845	24,1
Tunisia	1.793.292.095	2.399.840.184	606.548.089	4.193.132.279	32,3
Libia	87.879.220	1.266.492.678	1.178.613.458	1.354.371.898	10,4
Egitto	894.908.314	1.846.860.090	951.951.776	2.741.768.404	21,1
Totale	3.259.009.523	9.710.182.432	6.451.172.909	12.969.191.955	100,0

Dati Banca Coeweb



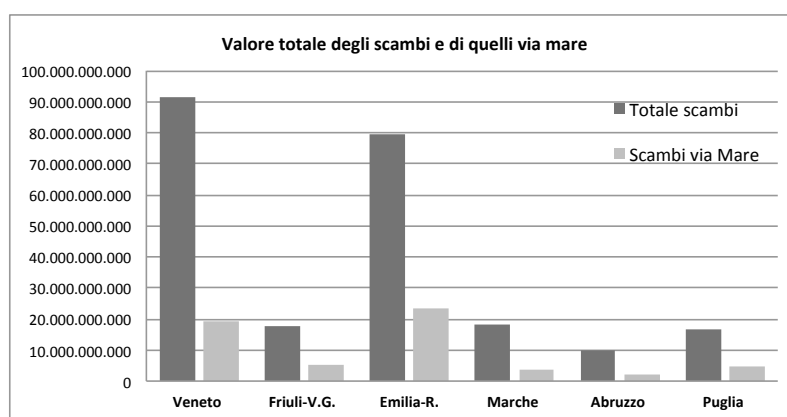
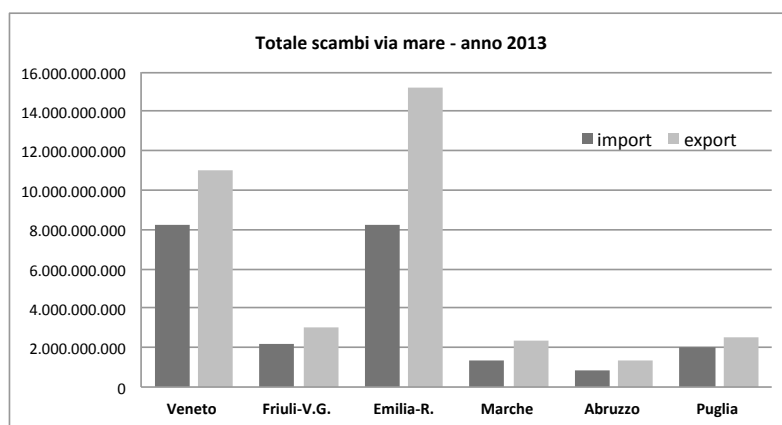
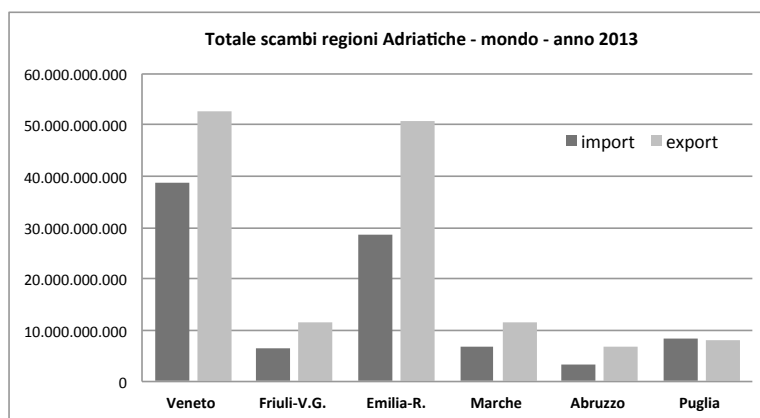




Scambi commerciali tra le regioni Adriatiche e il Mondo - anno 2013

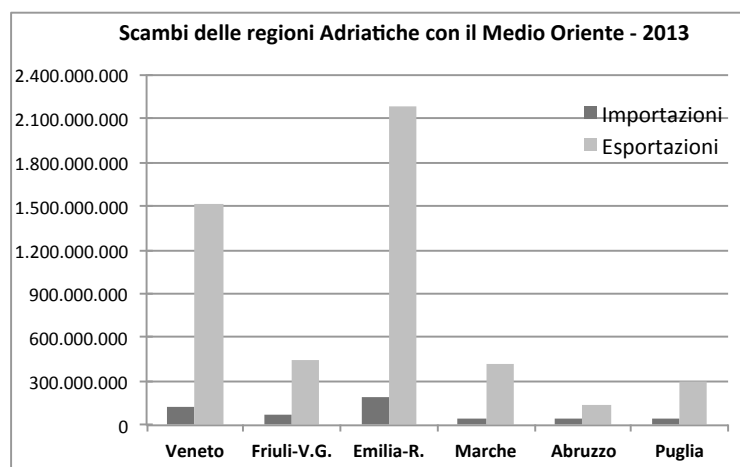
	Valore degli scambi in euro				merci trasportate via mare in euro				comp.%	% B/A
	import	export	Totale A	comp.%	import	export	Totale B	comp.%		
Veneto	38.852.567.455	52.682.714.485	91.535.281.940	39,2	8.212.099.268	11.010.514.277	19.222.613.545	8,2		21,0
Friuli-V.G.	6.324.166.594	11.437.193.295	17.761.359.889	7,6	2.155.331.171	3.014.582.120	5.169.913.291	2,2		29,1
Emilia-R.	28.686.335.614	50.797.087.235	79.483.422.849	34,0	8.223.135.765	15.240.586.563	23.463.722.328	10,0		29,5
Marche	6.824.347.886	11.608.382.839	18.432.730.725	7,9	1.387.233.400	2.328.099.683	3.715.333.083	1,6		20,2
Abruzzo	3.308.772.774	6.732.923.061	10.041.695.835	4,3	841.367.207	1.357.822.372	2.199.189.579	0,9		21,9
Puglia	8.529.099.946	7.952.204.264	16.481.304.210	7,1	2.018.150.217	2.493.476.151	4.511.626.368	1,9		27,4
Totale	92.525.290.269	141.210.505.179	233.735.795.448	100,0	22.837.317.028	35.445.081.166	58.282.398.194	100,0		

Dati Banca Coeweb



Scambi commerciali via mare delle regioni Adriatiche con i Paesi Medio Oriente - val in euro

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
importazioni							
Veneto	198.350.576	175.901.104	116.574.274	148.522.115	162.278.322	182.068.613	130.222.333
Friuli-V.G.	35.419.223	54.050.164	53.735.165	76.998.290	123.024.746	102.952.360	72.518.844
Emilia-R.	170.961.818	183.106.139	106.523.672	221.583.618	244.488.473	209.914.199	190.170.936
Marche	64.672.284	102.268.821	62.722.689	51.619.019	68.131.104	75.335.715	46.470.371
Abruzzo	14.487.288	23.128.067	29.785.166	45.802.055	22.461.852	38.854.133	50.621.601
Puglia	66.789.691	38.570.338	26.986.223	30.744.842	71.779.957	43.457.193	51.851.401
esportazioni							
Veneto	1.267.178.905	1.388.833.970	1.168.784.325	1.275.092.211	1.379.034.634	1.410.516.830	1.509.032.326
Friuli-V.G.	552.370.748	762.093.916	598.468.243	408.145.882	513.245.178	444.864.831	448.628.093
Emilia-R.	1.650.160.557	2.031.372.127	1.737.681.455	1.574.695.938	1.839.789.982	1.860.130.138	2.182.509.452
Marche	324.232.921	369.909.820	252.734.216	269.062.059	317.753.328	357.312.387	416.449.065
Abruzzo	101.889.938	194.560.463	109.382.178	119.078.451	131.228.462	147.571.169	135.295.312
Puglia	170.272.841	187.114.254	135.068.454	127.243.611	233.148.588	268.828.325	300.810.786
valore della merce movimentata							
Veneto	1.465.529.481	1.564.735.074	1.285.358.599	1.423.614.326	1.541.312.956	1.592.585.443	1.639.254.659
Friuli-V.G.	587.789.971	816.144.080	652.203.408	485.144.172	636.269.924	547.817.191	521.146.937
Emilia-R.	1.821.122.375	2.214.478.266	1.844.205.127	1.796.279.556	2.084.278.455	2.070.044.337	2.372.680.388
Marche	388.905.205	472.178.641	315.456.905	320.681.078	385.884.432	432.648.102	462.919.436
Abruzzo	116.377.226	217.688.530	139.167.344	164.880.506	153.690.314	186.425.302	185.916.913
Puglia	237.062.532	225.684.592	162.054.677	157.988.453	304.928.545	312.285.518	352.662.187
Totale	4.616.786.790	5.510.909.183	4.398.446.060	4.348.588.091	5.106.364.626	5.141.805.893	5.534.580.520
composizione % del valore per regione							
Veneto	31,7	28,4	29,2	32,7	30,2	31,0	29,6
Friuli-V.G.	12,7	14,8	14,8	11,2	12,5	10,7	9,4
Emilia-R.	39,4	40,2	41,9	41,3	40,8	40,3	42,9
Marche	8,4	8,6	7,2	7,4	7,6	8,4	8,4
Abruzzo	2,5	4,0	3,2	3,8	3,0	3,6	3,4
Puglia	5,1	4,1	3,7	3,6	6,0	6,1	6,4



Scambi commerciali via mare delle regioni Adriatiche con i Paesi dell'Africa settentrionale - val in euro

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
importazioni							
Veneto	540.292.116	620.038.584	549.329.446	656.174.909	642.559.005	526.162.092	519.715.744
Friuli-V.G.	117.954.322	83.466.361	64.033.479	53.032.731	65.459.540	75.734.626	80.763.167
Emilia-R.	374.899.356	438.149.685	250.633.117	288.924.331	364.251.601	317.320.002	295.647.450
Marche	167.219.401	179.995.283	161.077.950	185.239.371	199.197.480	198.158.352	180.430.869
Abruzzo	112.688.939	118.457.335	75.961.307	81.565.518	89.974.117	77.492.446	93.415.767
Puglia	141.966.353	102.477.034	68.710.832	88.831.294	90.599.350	80.382.332	98.035.471
esportazioni							
Veneto	857.094.835	1.058.842.794	1.002.598.060	1.076.094.282	922.659.650	1.087.388.257	1.172.248.400
Friuli-V.G.	231.050.082	403.503.696	381.901.731	383.789.561	282.812.015	256.518.141	224.793.192
Emilia-R.	974.121.318	1.288.362.742	1.136.892.783	1.260.662.668	1.012.342.490	1.118.308.855	1.273.469.109
Marche	226.113.729	251.771.788	231.463.007	324.155.481	247.201.765	279.205.711	283.845.287
Abruzzo	91.010.638	135.667.733	112.381.491	103.558.203	112.329.019	126.180.047	200.491.506
Puglia	191.489.036	283.392.999	282.953.323	331.017.353	203.511.393	161.135.251	215.086.310
valore della merce movimentata							
Veneto	1.397.386.951	1.678.881.378	1.551.927.506	1.732.269.191	1.565.218.655	1.613.550.349	1.691.964.144
Friuli-V.G.	349.004.404	486.970.057	445.935.210	436.822.292	348.271.555	332.252.767	305.556.359
Emilia-R.	1.349.020.674	1.726.512.427	1.387.525.900	1.549.586.999	1.376.594.091	1.435.628.857	1.569.116.559
Marche	393.333.130	431.767.071	392.540.957	509.394.852	446.399.245	477.364.063	464.276.156
Abruzzo	203.699.577	254.125.068	188.342.798	185.123.721	202.303.136	203.672.493	293.907.273
Puglia	333.455.389	385.870.033	351.664.155	419.848.647	294.110.743	241.517.583	313.121.781
Totale	4.025.900.125	4.964.126.034	4.317.936.526	4.833.045.702	4.232.897.425	4.303.986.112	4.637.942.272
composizione % del valore per regione							
Veneto	34,7	33,8	35,9	35,8	37,0	37,5	36,5
Friuli-V.G.	8,7	9,8	10,3	9,0	8,2	7,7	6,6
Emilia-R.	33,5	34,8	32,1	32,1	32,5	33,4	33,8
Marche	9,8	8,7	9,1	10,5	10,5	11,1	10,0
Abruzzo	5,1	5,1	4,4	3,8	4,8	4,7	6,3
Puglia	8,3	7,8	8,1	8,7	6,9	5,6	6,8

