



Razvojna agencija ROD



RGA severna Primorska
Regijska razvojna agencija d.o.o. Nova Gorica



Posoški razvojni center



Območna razvojna agencija
Kraša in Brkinov

Gospodarska
zbornica
Slovenije

Območna zbornica za severno
primorsko



Slovensko deželno
gospodarsko združenje
www.sdz.si
Unione regionale
economica slovena
www.ures.it



I porti marittimi e la logistica in Italia



2007-2013
cooperazione territoriale europea
programma per la cooperazione
transfrontaliera
Italia-Slovenia
evropsko teritorialno sodelovanje
program čezmejnega sodelovanja
Slovenija-Italija

A CURA DI INFORMEST



Investiamo nel
vostro futuro!

Nalozba v vašo
prihodnost!

www.ita-slo.eu

Progetto cofinanziato dal Fondo europeo di
sviluppo regionale

Projekt sofinancira Evropski sklad
za regionalni razvoj

Indice

1	- INTRODUZIONE	2
2	- I PORTI MARITTIMI E LA LOGISTICA: IL CONTESTO NAZIONALE 2009-2010	5
3	- I PORTI MARITTIMI E LA LOGISTICA NEI TERRITORI DELL'AREA PROGRAMMA.....	9
3.1	- FRIULI VENEZIA GIULIA	9
	TERMINAL COMMERCIALI	10
	<i>Terminal industriali</i>	10
3.2	VENETO (TREVISO, VENEZIA, PADOVA E ROVIGO).....	16
	<i>Terminal commerciali</i>	16
	<i>Terminal passeggeri</i>	17
	<i>Altri terminal</i>	17

1 - Introduzione

Nel 2009, dopo quasi un decennio di continua crescita, il volume complessivo delle merci trasportate via mare attraverso i porti dell'UE-27 è calato del 12,4%, passando da circa 3,9 Mld. nel 2008 a 3,4 Mld. di tonnellate, cifra che corrisponde al volume movimentato nel 2003. I porti del Regno Unito, con oltre 500 mln. di tonn. hanno coperto il 14,6% del totale del traffico mercantile lordo comunitario, seguiti da quelli dell'Italia (circa 473 mln. tonn. e quota del 13,8%) e dell'Olanda (468 mln. tonn. e quota del 13,6%). Il calo dei traffici causato dalla crisi economica mondiale, ha comunque colpito l'attività dei porti europei in modo differenziato: infatti, a fronte di un aumento del traffico nei porti estoni (+6,4%) e di diminuzioni contenute in quelli delle altre 2 Repubbliche Baltiche (-3,8% nel complesso), i sistemi portuali della Romania e della Slovenia hanno registrato cali molto consistenti (rispettivamente -28,5% e - 19,3%). In questo quadro l'Italia si colloca in una posizione intermedia con un calo del 10,2%.

La disaggregazione per tipo di merce evidenzia che il 42% delle merci movimentate nei porti dell'UE-27 (44% nei soli porti italiani) era costituito da rinfuse liquide (GPL, petrolio greggio, prodotti della raffinazione del petrolio, ecc.) ed il 23% da rinfuse solide (minerali metalliferi e non metalliferi, cereali, ecc.). Segue il traffico di *containers* con una quota dell'18,0% e quello di navi Ro-Ro (veicoli per il trasporto terrestre e ferroviario) con l'11,0%.

Per quanto concerne invece il traffico mercantile dei principali porti europei¹ il porto di Rotterdam conserva la sua posizione di *leader* assoluto con circa 347 mln. tonn. movimentate nel 2009, seguito da quello di Anversa (142 mln. tonn.) e da quello di Amburgo (95 mln. tonn.). Nel *ranking* europeo lo scalo di Genova si colloca al 12° posto per volume di traffico con 42,7 mln. tonn. seguito da quello di Trieste (14° posto con 41 mln. tonn.) e da quello di Taranto (18° posto con 38 mln. tonn.). Anche nel traffico di *container* i 3 porti del Nord Europa sopracitati mantengono il primato

¹ Ai sensi della Direttiva 2009/42 i "principali porti" del traffico mercantile sono quelli che movimentano almeno 1 mln. tonn. all'anno.

con un volume complessivo di 23,6 mln. di TEU², corrispondenti ad una quota del 33,5% del totale dei TEU movimentati in tutti i porti europei. Tra gli scali italiani il porto di Gioia Tauro occupa l'8a posizione per volume di traffico (2,7 mln. TEU e quota del 3,9%), quello di Genova la 13a (1,3 mln. TEU, quota dell'1,9%) e quello di La Spezia (849mila TEU, quota dell'1,2%). Infine, considerando il traffico di passeggeri è il porto di Dover a detenere la *leadership* europeo con circa 13,3 mln. di passeggeri, seguito dallo scalo greco di Paloukia Salaminas con 12,8 milioni. Reggio Calabria e Messina detengono invece il 4° ed il 6° posto con quasi 21,5 mln. di passeggeri ed un quota del 4,9%.

Per quanto concerne invece la situazione per il 2010, al momento sono disponibili solo i dati relativi al 1° trimestre che peraltro fanno intravedere un segnale di ripresa. Infatti, nei primi 3 mesi del 2010 il volume di merci movimentate, principalmente rinfuse liquide e solide, è stato di quasi 849 mln. tonn. che corrispondono ad una crescita dell'1,2% rispetto all'ultimo trimestre 2009 e dell'1,6% rispetto al 1° trimestre del 2009. Nel caso della portualità italiana il volume di traffici è stato di oltre 115 mln. tonn. con un incremento del 9,2% rispetto al trimestre precedente, ma con un calo del 9,1% rispetto al 1° trimestre 2009. Va tuttavia, segnalato che per l'attività marittima italiana l'inizio del 2009 è stato il periodo dell'anno che ha più risentito degli effetti negativi della crisi economica mondiale.

² Il TEU (*Twenty-Foot Equivalent Unit*) è la misura standard di volume nel trasporto dei container che hanno lunghezze standard di 20 e di 40 piedi: un container da 20 piedi (6.1 m) corrisponde ad 1 TEU, un container da 40 piedi (12.2 m) corrisponde a 2 TEU.

2 - I porti marittimi e la logistica: il contesto nazionale 2009-2010

Lungo le coste italiane sono dislocati 534 porti commerciali e turistici, oltre ad altre strutture utilizzate come ormeggi privati o di emergenza che portano il totale a circa 800 unità ricettive. Rispetto al versante adriatico il litorale tirrenico è quello più attrezzato con circa 350 strutture, mentre la disaggregazione per macro aree evidenzia una maggiore dotazione nel Mezzogiorno (285 porti) rispetto al Nord e al Centro, nonché una maggiore concentrazione di porti polifunzionali nel Meridione a fronte di una maggiore dotazione di strutture per la nautica da diporto (Marine) al Nord. A livello di densità il Nord risulta il più attrezzato con la presenza di 1 porto ogni 4,43 km, mentre nel Mezzogiorno si riscontra una maggiore dispersione (1/20,46).

Tab. 1 - Infrastrutture portuali per tipologia e macro aree

(Anno 2010)	Nord	Centro	Mezzogiorno	ITALIA
Marina	37	12	24	73
Porto	46	34	148	228
Porto commerciale/industriale	6	1	9	16
Porto Canale	16	18	5	39
Darsena	38	13	14	65
TOTALE Porti polifunzionali	106	66	176	348
Approdo	20	3	79	102
Spiaggia attrezzata	1	0	3	4
Rada	1	3	3	7
TOTALE Punti di approdo	22	6	85	113
TOTALE PORTI	165	84	285	534
Porti / (km coste)	4,43	10,76	20,46	13,98

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Osservatorio Nautico Nazionale

Le Regioni con il maggiore numero di strutture portuali sono la Sicilia (86) e la Sardegna, mentre le Regioni dell'Italia Nord-Orientale rientranti nell'Area Programma

si collocano in posizioni intermedie: in particolare, il Friuli Venezia Giulia può contare su 42 strutture, il Veneto su 47 e l'Emilia Romagna su 23. Per quanto concerne i porti commerciali la Legge 28 gennaio 1994 n. 84 sul "Riordino della legislazione in materia portuale", oltre a classificare i porti marittimi in 2 categorie e 3 classi³, ha istituito le "Autorità Portuali", enti di diritto pubblico con il compito della programmazione, promozione e controllo delle operazioni portuali e le attività commerciali e industriali che si svolgono all'interno del porto. Al momento nel paese sono operative 24 Autorità Portuali assieme ad alcune Aziende Speciali, come ad esempio l'Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone (Gorizia).

I maggiori scali capolinea di attività commerciali hanno una dotazione complessiva di 1.674 accosti per un'estensione di circa 375 km. Tra questi 383 sono costituiti da accosti con servizi per passeggeri, 275 da accosti per movimentazione *Ro-Ro* e 245 per le merci in colli. Le Regioni rientranti nell'Area Programma sono quelle che dispongono delle superfici più estese per lo stoccaggio delle merci con una quota complessiva del 50,7% sul totale della dotazione nazionale. Il Veneto, con oltre 112mila m² di estensione, occupa invece la 3a posizione nella graduatoria della dotazione superfici adibite a terminal passeggeri (quota del 12,2%), mentre il Friuli Venezia Giulia detiene il 5° posto nel *ranking* riguardante la dotazione di poli di magazzini refrigerati.

Tab. 2 - Opere infrastrutturali per Regione

(Anno 2009)		Terminal passeggeri (m ²)	Aree stoccaggio (m ²)	Magazzini refrigerati (m ³)	N. Accosti	Lunghezza accosti (m.)	Sup. totale banchine (m ²)
Friuli Venezia Giulia		31.000	1.725.000	22.700	81	16.869	20.040
Veneto		112.252	2.400.000	14.000	191	32.839	100.372
Emilia-Romagna		63.512	1.467.170	5.000	149	33.910	457.558
ITALIA		916.058	11.034.012	372.994	1.674	374.693	7.958.593

³ Categoria I - porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato; Categoria II, Classe I - porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica internazionale; Categoria II, Classe II - porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica nazionale; Categoria II, Classe III - porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica regionale e interregionale.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati CNT 2008-2009

Nel complesso i porti italiani svolgono principalmente servizi di *transhipment* e di cabotaggio, in particolare di passeggeri e soprattutto sulle rotte tirreniche. Il traffico internazionale copre invece solo il 7,4% del traffico complessivo e si svolge soprattutto sul versante adriatico. Nel 2009 il traffico marittimo ha totalizzato circa 437 mln. tonn. di merci, 9,5 mln. di TEU e circa 48 mln. di passeggeri: si tratta di cifre sensibilmente inferiori rispetto al 2008 soprattutto per le merci (-14,0% circa, -3,9% per i passeggeri) in quanto anche la portualità italiana ha risentito negativamente del crollo del commercio mondiale, soprattutto nel segmento “Altre merci varie” (-41,1%) e nelle rinfuse solide (-28,0% circa).

Nel 2009 il porto di Genova si è confermato il primo scalo nazionale per tonnellaggio complessivo di merci movimentate con circa 47,5 mln. tonn. (-12,0% rispetto al 2008), seguito da quello di Trieste con circa 44,4 mln. tonn. complessive (-8,7%) che però detiene il 1° posto nella graduatoria del movimento di rinfuse liquide. Il porto di Venezia con 25,2 mln. tonn. (-16,7%) occupa invece l’8a posizione sia nella movimentazione delle merci sia nel traffico passeggeri.

Tab. 3 - Movimenti nei primi 10 porti italiani

(Anno 2009)	Rinfuse liquide (.000 tonn.)	Rinfuse solide (.000 tonn.)	Merci varie (*) (.000 tonn.)	TOTALE (.000 tonn.)	TEU (Numero)	Passeggeri (Numero)
Genova	20.310	3.684	23.483	47.477	1.534	3.487
Trieste	35.025	1.541	7.826	44.393	276.957	71.964
Cagliari-Sarroch	23.343	520	10.862	34.726	736.984	456.565
Gioia Tauro	563	54	29.516	30.132	2.857.440	-
Taranto	6.610	11.017	9.547	27.175	741.428	104
Livorno	7.473	682	18.610	26.766	592.050	3.263
Augusta	25.726	742	-	26.468	-	-
Venezia	11.674	6.329	7.186	25.190	369.474	1.888.670
Messina- Milazzo	14.859	152	6.356	21.367	-	8.124.014
Napoli	4.260	4.697	10.462	19.419	515.868	8.618.000

(*) In contenitori, Ro-Ro, altre merci varie

Fonte: elaborazione ASSOPORTI su dati Autorità Portuali e Agenzie Speciali

Per quanto riguarda gli scali marittimi delle altre Regioni incluse nell'Area Programma, emerge che il Porto di Ravenna detiene l'11° posto per i movimenti merci nel complesso ed il 2° posto per quelli delle rinfuse solide. I porti di Chioggia (Venezia), Monfalcone (Gorizia) e Portonogaro (Udine), che nell'insieme hanno subito un calo dei movimenti del 23,3%) detengono invece delle quote marginali sul totale del traffico merci e sono assenti da quello dei passeggeri. Considerando invece il traffico di TEU gli scali di Venezia (8° posto, calo del 2,7% rispetto al 2008), Trieste (9° posto, - 21,3%) e Ravenna (11° posto, - 15,7%) hanno movimentato circa 831mila unità che però corrispondono al 29% del volume di traffico del solo porto di Gioia Tauro, *leader* nazionale di questo tipo di movimentazione.

Al di là delle ripercussioni negative della crisi mondiale sui movimenti degli scali marittimi italiani, il sistema portuale nazionale continua comunque ad essere caratterizzato da criticità che ne frenano il suo sviluppo. In breve, si tratta della limitata disponibilità di spazi a terra, causata dal fatto che la maggioranza dei porti è situata nel tessuto urbano delle città limitando quindi l'espansione delle attività nell'entroterra. Nei porti italiani le attività logistiche a valore aggiunto (ad es. la lavorazione e lo stoccaggio dei *container*) è poco sviluppata, soprattutto se paragonate a quelle esistenti nei maggiori porti europei (Rotterdam, Amburgo e Barcellona). Inoltre, i collegamenti con le altre modalità di trasporto terrestre non sono ancora ottimali e manca una visione d'insieme del sistema infrastrutturale nazionale con la conseguenza che ogni porto continua ad operare isolatamente e spesso in concorrenza con altri scali.

3 - I porti marittimi e la logistica nei territori dell'Area Programma

3.1 - Friuli Venezia Giulia

L'attività marittima mercantile della regione si svolge in 3 principali scali: il Porto di Trieste, quello di Monfalcone e quello di Portonogaro. Il Porto di Trieste è un scalo internazionale per l'interscambio terra-mare che interessa il mercato dell'Europa Centro-orientale ed è il capolinea di collegamenti regolari e diretti con Cina, India, Estremo Oriente effettuati dalle principali Compagnie di navigazione mondiali. Il complesso portuale dispone di buoni collegamenti ferroviari e stradali: infatti, oltre 100 convogli ferroviari collegano settimanalmente lo scalo giuliano con il Nord-Est italiano (Padova, Milano), della Baviera (Monaco) e dell'Austria (Villacco, Salisburgo, Vienna), dell'Ungheria, della Repubblica Ceca e della Slovacchia. Per collegare i mercati di riferimento nel Centro-Est Europa sono stati sviluppati servizi intermodali ad alta specializzazione, mediante treni diretti curati dalla Società Alpe Adria S.p.A., operatore neutrale multicliente, che organizza pacchetti *all-in*. I collegamenti stradali comprendono l'arteria sopraelevata per l'autostrada A4 Trieste - Udine - Venezia che collega Trieste alla rete autostradale dell'Italia, dell'Austria, della Germania e al Corridoio n° 5.

Le infrastrutture dello scalo sono comprese in una superficie di 2.304.000 m² di estensione di cui 925mila di aree di stoccaggio (500mila coperte, 25 capannoni di calata, 21 magazzini e 26 tettoie). Le banchine si sviluppano su una lunghezza complessiva di oltre 12 km hanno un fondale massimo di 18 metri e sono dotate di 47 ormeggi operativi così suddivisi:

- Navi convenzionali e polifunzionali: 24
- Portacontainer e *Ro-Ro/Ferry*: 11
- Petroliere: 5
- Navi industriali: 5
- Navi passeggeri: 2

Il porto di Trieste è suddiviso in 5 punti franchi, di cui 3 destinati alle attività commerciali: il Punto Franco Vecchio, il Punto Franco Nuovo, lo Scalo Legnami. Il Punto Franco Olii Minerali e quello del Canale di Zaule sono destinati alle attività industriali. In particolare, i terminal dello scalo triestino sono:

Terminal commerciali

- Terminal Riva Traiana: Ro-Ro e traghetti (Banchine: 400 m./Fondali: 12,2 metri/Piazzale: 90mila m²).
- Terminal Molo V: merci varie (depositi coperti: 25.000 m²/Aree di stoccaggio, piazzali per il deposito di contenitori).
- Terminal Frutta: superficie complessiva 25mila m²/Impianti di aria refrigerata.
- Terminal Merci Varie, prodotti tessili e coloniali: Depositi coperti: 12mila m²/Piazzali: 3mila m².
- Terminal Molo VI: merci varie, Ro-Ro, container (Depositi coperti: 48mila m²/Piazzali: 30mila m²/Gru: 7 gru da banchina di portata 8 tonn.).
- Terminal Cereali: Silos cereali: 46mila tonn. (Attrezzature: mulino per la lavorazione del prodotto finito, aspiratore pneumatico della capacità di 600 tonn./h, impianto per il carico automatizzato con una potenzialità di 2.000 tonn/h).
- Terminal Ro-Ro merci Radice Molo VII-Nord: Piazzale di stoccaggio veicoli (Banchina con rampa: 181 m./Fondale: 8 m).
- Terminal Ro-Ro passeggeri Radice Molo VII-Sud: Piazzale sosta autovetture, servizi (Banchina: 354 m./Fondale: 14 m.).
- Terminal Contenitori Molo VII: Capacità operativa potenziale: 400mila TEU (Banchine: 2mila m./Fondali: 18 m./Piazzali: 400mila m²).
- Adria Terminal: Traffico: merci varie, contenitori (Banchine: 463 m./Fondali: 12,5 m/Piazzali: 70mila m²/Deposito: 20mila m²/Mezzi di movimentazione: 3 gru da banchina da 16 tonn., 4 gru con portata di 35 tonn.).
- Terminal Animali Vivi: Traffico: animali vivi (Stalle attrezzate e banchina a mare dedicata)
- Terminal legnami e prodotti forestali: Deposito coperto: 80mila m² e piazzali: 50mila m².
- Stazione Marittima Molo Bersaglieri: Traffico: passeggeri e navi da crociera (Banchina Nord: 210 m./Fondali: 9 m.).

Terminal industriali

- Terminal Ferriera di Servola: Terminale per sbarco materie prime - minerali- e imbarco di semilavorati e prodotti finiti - prodotti siderurgici e metalli lavorati - (Banchina: 250 m./Fondali: 14 m./Piazzale stoccaggio: 50mila m²/Mezzi di movimentazione: Gru con benne cap. 30 tonn).
- Terminal dell'Oleodotto Transalpino (Trans Alpine Pipeline): che collega Austria, Germania e la Repubblica Ceca (Deposito di 2 mln. tonn./Capacità: 54 mln. tonn. annue/Fondali: 17 m.).
- Terminali Canale Industriale di Zaule: Deposito costiero prodotti congelati e refrigerati.

Secondo i dati forniti dall'Autorità Portuale di Trieste, nel primo semestre del 2010 la movimentazione delle merci è aumentata del 6,8% rispetto allo stesso periodo del 2009 - con quasi 1,5 mln. tonn. di merce in più (22.5 mln. tonn. di merce contro 21,1 mln. circa del 2009). Nel complesso, si evidenzia la tendenza a una significativa ripresa dei traffici, rispetto al corrispondente periodo del 2009. In particolare, si mantiene sostanzialmente stabile (+1%) il traffico di rinfuse liquide che aveva subito una limitata contrazione nel 2009, mentre le rinfuse solide presentano un incremento del 10%. Di rilevante significato, anche per le dirette ripercussioni sul lavoro portuale, appare il rilevante aumento del settore delle merci varie in colli che con un +32% si colloca su valori notevolmente più elevati di quelli registrati anche nel 2008. Continua dall'inizio dell'anno la crescita del settore *Ro-Ro/Ferry*, con un significativo aumento sia dei mezzi imbarcati/sbarcati (+23% da 84.586 a 104.009 unità nei primi sei mesi del 2010 rispetto al 2009) che, delle tonnellate trasportate sui tir (+26% da 2.200.542 tonnellate del primo semestre 2009 a 2.774.445 nello stesso periodo del 2010). Anche il settore *container* continua nel suo recupero anche se su livelli ancora bassi: infatti, l'aumento della quota di contenitori movimentati, rispetto a giugno 2009, è pari a +7% mentre il periodo segna un +3% in termini di TEU e +9% in tonnellate trasportate, segno quest'ultimo che indica il permanere di un soddisfacente coefficiente.

Tab. 4 - Movimento merci del Porto di Trieste

(Dati in tonn.)	I-VI 2009			I-VI 2010			Δ% su totale 010/2009
	Sbarchi	Imbarchi	TOTALE	Sbarchi	Imbarchi	TOTALE	
Rinfuse liquide	16.605.482	22.603	16.628.085	16.723.202	79.080	16.802.282	+1,1
○ <i>Petrolio greggio</i>	16.081.022	-	16.081.022	16.241.800	-	16.241.800	+1,0
○ <i>Prodotti raffinati</i>	524.236	21.804	546.040	481.358	77.352	558.710	+2,3
○ <i>Altre rinfuse liquide</i>	224	799	1.023	44	1.728	1.772	73,2
Rinfuse Solide:	536.273	169.714	705.987	674.683	101.860	776.987	+10,0

○ Cereali	30.459	4.076	34.535	33.750	323	34.073	-1,3
○ Carbone	179.942	71.650	251.592	199.464	65.832	265.296	+5,4
○ Minerali ferrosi, non ferrosi, prodotti metallurgici	275.948	82.698	358.646	354.308	29.334	383.642	+7,0
○ Altre rinfuse solide	49.924	11.290	61.214	87.161	6.371	93.532	+52,8
Merci varie in colli:	1.903.985	1.793.093	3.696.679	2.389.985	2.480.511	4.870.496	+31,7
TOTALE	19.045.740	1.985.410	21.030.751	19.787.870	2.661.451	22.449.765	+6,8

Fonte: Autorità Portuale di Trieste

Il secondo scalo marittimo commerciale del Friuli Venezia Giulia è il Porto di Monfalcone gestito dal 1975 dall'Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone che fa capo alla CCAA di Gorizia. Il porto dispone di un'area di circa 300mila m² a ridosso della banchina portuale, all'interno della quale si trova il recinto doganale di 150mila m² e i magazzini doganali per 10mila m², oltre a 4mila m² di tettoie tutte dotate di binari ferroviari. Inoltre, è disponibile un piazzale multiuso di custodia doganale temporanea di 75mila m², destinati prevalentemente a *car-terminal*. Lo scalo può contare su circa 1,5 km di banchine, attrezzate per la manipolazione di qualsiasi tipo di merce. Sono disponibili 9 accosti presso la banchina *Portorosega*, 2 accosti a servizio della centrale termoelettrica di Monfalcone presso la banchina "E-ON", 1 accosto presso la banchina *De Franceschi* (silos cereali). Il porto, specializzato in *general cargo* e *dry bulk cargo*, possiede vasta e specifica esperienza in determinate tipologie merceologiche (caolino, carbone, cellulosa, cemento, cereali, legname, impiantistica, minerali diversi alla rinfusa, prodotti lapidei, prodotti siderurgici, rottami di ferro, autovetture). I fondali variano tra i 9,5 e gli 11,7 m. con la previsione di arrivare, mediante dragaggio a 13,00 m. Il [canale di accesso](#) di 4.500 m. di lunghezza, ha attualmente una profondità di 11,70 m e una larghezza in cunetta di 166.

L'area portuale è raggiungibile grazie alle autostrade A4 Torino-Trieste con prosecuzione per la Slovenia e A23 Monfalcone-Udine-Austria il cui casello è a soli 1,5

km dal porto, nonché alle statali da e per Venezia, Udine, Gorizia e Trieste. La linea ferroviaria Trieste-Venezia/Udine-Tarvisio, con tutte le diramazioni possibili, è direttamente collegata allo scalo con un nuovo raccordo ferroviario a binario singolo non elettrificato che assicura l'allacciamento con lo scalo merci della ferrovia che si trova a 2 km. Inoltre nel raggio di 25 km dal porto, sono situati l'aeroporto di Ronchi dei Legionari (a 5 km), l'autoporto e la stazione confinaria internazionale di Gorizia collocati sul confine italo-sloveno a Gorizia-Nova Gorica (a 15 km), l'autoporto e terminal intermodale di Ferneti (Trieste) - Sezana situati al confine con la Slovenia (a 25 km), dallo scalo di smistamento ferroviario e dall'adiacente interporto "Alpe Adria" di Cervignano del Friuli (a 20 km).

Come negli anni passati il traffico portuale del 2010 in calo del 3,6% rispetto al 2009, si è concentrato principalmente sui movimenti di merci varie in colli e di rinfuse solide.

Tab. 5 - Movimento merci del Porto di Monfalcone

(Dati in tonn.)	2009			2010			Δ% su totale 010/2009
	Sbarchi	Imbarchi	TOTALE	Sbarchi	Imbarchi	TOTALE	
Rinfuse Solide:	843.652	65.551	909.203	932.442	51.204	983.646	+8,2
○ Cereali	-	60.500	60.500	-	51.189	51.189	-14,4
○ Derrate alimentari, mangimi	-	-	-	17.017	-	17.017	-
○ Carbone	657.169	-	657.169	668.016	-	668.016	+1,7
○ Minerali ferrosi, non ferrosi, prodotti metallurgici	3.147	-	3.147	-	15	15	-99,5
○ Minerali grezzi, cemento, calce	148.452	-	148.452	207.493	-	207.493	+39,8
○ Fertilizzanti	34.884	-	34.884	39.753	-	39.753	+14,0
○ Altre rinfuse solide	-	5.051	5.051	163	-	163	-96,8
Merci varie in colli:	1.908.289	386.417	2.294.706	1.815.605	288.309	2.103.914	-8,3
Ro-Ro	28.688	70.042	98.730	36.086	73.963	110.049	+11,5
Altre merci varie	1.879.601	316.375	2.195.978	1.779.519	214.346	1.993.865	-9,2
TOTALE	2.751.491	451.968	3.203.909	2.748.047	339.513	3.087.560	-3,6

Fonte: Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone

Il terzo scalo marittimo regionale è il Porto Nogaro, porto-canale di interesse regionale, ubicato nel comprensorio industriale dell'Aussa-Corno che dispone di un'area operativa di 365mila m², in fase di ulteriore estensione, con spazi attrezzati di deposito e movimentazione, specializzato per i traffici dell'adiacente zona industriale e dell'entroterra friulano-veneto. Il sistema portuale di Porto Nogaro è l'unico operativo nella provincia di Udine e vi si accede dal mare Adriatico attraverso un canale translagunare lungo circa 3 miglia ed il canale fluviale navigabile Corno della stessa lunghezza; L'attività di imbarco-sbarco delle merci si svolge presso le due banchine commerciali "Margreth" (lunghezza di 800 m.) e "Porto Vecchio" (420 m.). I fondali di circa 7,5 m. consentono l'accesso a navi fino a 180 m. di lunghezza e 22 m. di larghezza, con una stazza fino a 9mila tonnellate. Il complesso dispone di uno sviluppo complessivo dei binari ferroviari portuali pari a 4 km (di cui 3.200 m. in banchina Margreth, e 800 in banchina Porto Vecchio) ed è dotato di autogrù con portata fino a 250 tonnellate e carrelli elevatori per lo svolgimento delle attività commerciali. L'area è collegata tramite la S.P. 80 (strada extraurbana principale a 2 corsie per senso di marcia) con il casello autostradale di Porpetto sulla A4 che dista circa 7 km. Il Porto è collegato ai principali assi ferroviari italiani ed europei (Trieste-Venezia-Torino, Trieste-Vienna e Trieste-Monaco) attraverso un proprio raccordo ferroviario.

Tab. 6 - Movimento merci del Porto di Portonogaro

(Dati in tonn.)	2009			2010			Δ% su totale 010/2009
	Sbarchi	Imbarchi	TOTALE	Sbarchi	Imbarchi	TOTALE	
Rinfuse Solide:	79.074	317	79.391	85.440	-	85.440	+ 7.6
○ Cereali	-	-	-	-	-	-	-
○ Derrate alimentari, mangimi	-	-	-	-	-	-	-
○ Carbone	-	-	-	-	-	-	-
○ Minerali ferrosi, non ferrosi, prodotti metallurgici	-	-	-	-	-	-	-
○ Minerali grezzi, cemento, calce	75.623	-	75.623	85.440	-	85.440	+13,0
○ Fertilizzanti	3.451	-	3.451	-	-	-	-100,0
○ Prodotti chimici	-	312	-	-	-	-	-100,0
○ Altre rinfuse solide	-	-	-	-	-	-	-

<i>Merci varie in colli:</i>	118.818	698.625	817.443	432.244	687.034	1.119.276	+36,9
<i>In contenitori</i>	-	-	-	-	-	-	-
<i>Ro-Ro</i>	-	-	-	-	-	-	-
<i>Altre merci varie</i>	118.818	698.625	817.443	432.244	687.034	1.119.276	+36,9
TOTALE	197.892	698.942	896.834	517.684	687.034	1.204.718	+34,3

Fonte: Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Zona dell'Aussa-Corno

3.2 Veneto (Treviso, Venezia, Padova e Rovigo)

Il sistema portuale marittimo del Veneto è concentrato principalmente sull'attività del Porto di Venezia e, in misura minore, su quello di Chioggia. In particolare, il Porto di Venezia è uno dei leader europei nei settori del project cargo e del general cargo, ed è uno dei primi porti dell'Adriatico per la movimentazione di container, inoltre è anche il primo *homeport* crocieristico del Mediterraneo. Il complesso portuale si estende su un'area di 20.450.000 m² ed è dotato di 30 km di banchine con 163 accosti operativi e 205 km di rete ferroviaria interna. Il complesso si sviluppa su 27 terminal (7 terminal commerciali, 1 terminal passeggeri e 19 terminal in conto proprio).

Terminal commerciali

- Centro Intermodale Adriatico SpA: è un Terminal privato situato all'interno dell'Interporto di Venezia, nel cuore della zona industriale di Marghera-Venezia, collegato alle principali arterie stradali/autostradali, alla stazione ferroviaria di Mestre-Venezia e all'Aeroporto di Venezia. Il Centro offre servizi logistico-intermodali per merci che arrivano via mare, camion e treno ed è specializzato nella movimentazione di rinfuse, prodotti siderurgici e merci varie.
- Multi Service: è un'impresa portuale di imbarco sbarco, per conto terzi, di ogni tipo di merce e in particolare di prodotti siderurgici in colli e alla rinfusa, di altre rinfuse - cereali, sfarinati, fertilizzanti, sabbia ecc, di impiantistica, di altre merci varie e di traffico ro-ro. Multi Service ha inoltre una partecipazione strategica sul terminal *SO.RI.MA.* di Chioggia, per cui è nelle condizioni di usare sinergicamente due scali lagunari che gravitano sullo stesso bacino di utenza con caratteristiche diverse e complementari.
- Terminal Intermodale Venezia (TIV): in seguito al cambio della proprietà avvenuto nel 2003, TIV che originariamente era nato come un terminal *multipurpose* per navi convenzionali, ha iniziato una nuova fase di sviluppo operando navi di linea interamente dedicate a *container*.
- Terminal Rinfuse Marghera (TRM): è un terminal specializzato nella movimentazione di combustibili solidi, prodotti siderurgici, minerali. È controllato da *Terminal Rinfuse Italia* che, a sua volta, tratta principalmente prodotti agro-alimentari e rinfuse nere (carbone, ferroleghie e ghisa), o tre a svolgere anche operazioni di *Ro-Ro*.
- Transped SpA: l'azienda ha iniziato la propria attività nel 1987 conglobando le esperienze e il know-how maturato da soggetti operanti da tempo nel campo della movimentazione e della logistica industriale. Nel corso degli anni la società ha notevolmente ampliato le proprie attività diventando un punto di riferimento importante per la "logistica industriale" a Venezia, in particolare all'interno dello Stabilimento Petrolchimico di Porto Marghera.

- Vecon SpA: gestisce dal 1988 il terminal container di Venezia ed è la prima impresa portuale privata autorizzata ad operare al porto commerciale.

Terminal passeggeri

- Venezia Terminal Passeggeri (VTP): Venezia Terminal Passeggeri SpA, fondata nel 1997 dall'Autorità Portuale per promuovere ed incrementare l'attività passeggeri nel Porto di Venezia, opera nelle aree di Marittima, di S. Basilio, e Riva dei sette dei Sette Martiri, tra le più suggestive e caratteristiche zone della Città Lagunare, su una superficie complessiva di area a terra di oltre 260mila m² di cui 47.267 coperti, nonché quasi 128mila m² di specchio acqueo (bacino di Marittima).

Altri terminal

- All'interno del Porto di Venezia operano altre 19 società che gestiscono in conto proprio terminal petroliferi (Eni, Decal, Petroven, S. Marco Petroli) e industriali-commerciali (Alcoa Trasformazioni, Bunge Italia, Cereal Docks, Colacem, Enel Produzione Fusina e Marghera, Fintitan, Grandi Molini Italiani, Idromacchine, Ilva, Marghera Portuale, Polimeri Europa, Simar, S.I.L.O. Pagnan, Syndial).

Il Porto di Venezia si collega con il resto d'Europa attraverso corridoi ferroviari di rilevanza internazionale ed è direttamente collegato alla rete stradale statale e europea (corridoi I, V e Adriatico-Baltico). L'Autorità Portuale di Venezia lavora per migliorare l'accessibilità stradale ai terminal commerciali e passeggeri alleggerendo le strade cittadine dal traffico pesante e rendendole più sicure.

Nel periodo 2008-2011 l'Autorità Portuale di Venezia ha definito un Piano di interventi di circa 870 mln. €: 367 destinati al potenziamento dell'infrastruttura portuale, 174 all'ampliamento degli spazi, 52 al potenziamento dei collegamenti stradali e ferroviari e 277,5 M alle attività di dragaggio dei canali portuali e di bonifica e smaltimento dei fanghi. A questi investimenti si aggiungono i progetti di ampliamento per lo sviluppo del porto:

- un nuovo terminal container a Marghera;
- un terminal per le Autostrade del Mare a Fusina;
- un terminal *off-shore* che permetterà l'accesso alle navi con pescaggio fino a 20 metri e l'estromissione delle petroliere dalla laguna Veneta.

Tab. 7 - Movimento merci del Porto di Venezia

(Dati in tonn.)	2009			2010			Δ% su totale 010/2009
	Sbarchi	Imbarchi	TOTALE	Sbarchi	Imbarchi	TOTALE	
Rinfuse Solide:							
○ Cereali							
○ Derrate alimentari, mangimi							
○ Carbone							
○ Minerali ferrosi, non ferrosi, prodotti metallurgici							
○ Minerali grezzi, cemento, calce							
○ Fertilizzanti							
○ Prodotti chimici							
○ Altre rinfuse solide							
Merci varie in colli:							
In contenitori							
Ro-Ro							
Altre merci varie							
TOTALE							

Fonte: Autorità Portuale di Venezia

Progetto iCON / Konkurenčnost MSP - Inovativnost in kooperativno podjetništvo sofinanciran v okviru Programa čezmejnega sodelovanja Slovenija-Italija 2007-2013 iz sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj in nacionalnih sredstev

ProgettiCON / Competitività delle PMI - Innovazione e cooperazione tra imprese finanziato nell'ambito del Programma per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2007-2013, dal Fondo europeo di sviluppo regionale e dai fondi nazionali.