



SISTEMA STATISTICO NAZIONALE
ISTITUTO NAZIONALE DI STATISTICA

Informazioni
2003

Settore
Servizi

Statistiche dei trasporti marittimi

Anni 2000 - 2001



A cura di: Carla Scullo

Hanno collaborato: Tiziana Pichiorri per le elaborazioni,
Simona Staffieri e Stefania Fegatelli per la realizzazione delle tavole allegate

Per chiarimenti sul contenuto
della pubblicazione rivolgersi a:

Istat

Servizio delle statistiche congiunturali
SCO/E

Tel.: 0685227291/5

Fax.: 0646678100

E-mail: marestat@istat.it

Statistiche dei trasporti marittimi

Anni 2000 - 2001

Informazioni - 2003

Istituto Nazionale di Statistica

Via Cesare Balbo, 16 - Roma

Si autorizza la riproduzione a fini
non commerciali e con citazione della fonte

Indice

Avvertenze	6
Premessa	7
Principali risultati	9
<i>Trasporto merci</i>	9
<i>Trasporto passeggeri</i>	16
Note metodologiche	23
<i>Base normativa e oggetto dell'indagine</i>	23
<i>Modalità di raccolta dei dati</i>	23
<i>Le variabili rilevate</i>	23
Glossario	25
Elenco dei prospetti e dei grafici	27
Elenco delle tavole allegate	28
Tavola sinottica delle variabili nelle tavole	31

Avvertenze

Nelle tavole statistiche e nei prospetti sono adoperati i seguenti segni convenzionali:

- Linea (-):** a) quando il fenomeno non esiste;
b) quando il fenomeno esiste e viene rilevato, ma i casi non si sono verificati.
- Quattro puntini (....)** quando il fenomeno esiste, ma i dati non si conoscono per qualsiasi ragione.
- Arrotondamenti** A causa degli arrotondamenti (ad esempio in migliaia) operati direttamente dall'elaboratore, può non verificarsi la quadratura verticale ed orizzontale nell'ambito della stessa tavola e fra tavole differenti.

Ripartizioni geografiche

- Nord-centro:** Piemonte, Valle d'Aosta, Lombardia, Liguria (*Italia nord-occidentale*);
Trentino-Alto Adige, Veneto, Friuli-Venezia Giulia, Emilia-Romagna (*Italia nord-orientale*);
Toscana, Umbria, Marche, Lazio (*Italia centrale*)
- Mezzogiorno:** Abruzzo, Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria (*Italia meridionale*);
Sicilia, Sardegna (*Italia insulare*)

Premessa

Il trasporto marittimo in Italia costituisce da sempre una modalità importante di trasporto, sia a causa dei numerosi collegamenti insulari esistenti, sia perché il nostro Paese, grazie alla sua posizione geografica, svolge un ruolo strategico nei collegamenti all'interno del Mediterraneo.

La naturale vocazione marittima dell'Italia si inserisce in un contesto di rinnovata attenzione, emersa nel corso degli anni '90, per questa modalità di trasporto. Tale interesse deriva, in particolare, dalle politiche di regolamentazione e sviluppo del trasporto marittimo condotte a livello europeo. Queste si sono rivolte soprattutto alla promozione della navigazione di corto raggio (*short sea shipping*)¹ per stimolare il passaggio dal trasporto su strada a quello via mare, motivato da vantaggi in termini di costi, tempi e impatto ambientale.

L'importanza economica ricoperta dal settore e la rilevanza delle politiche ad esso rivolte, hanno fatto emergere in ambito europeo una forte domanda di informazioni dettagliate ed affidabili sulla sua evoluzione. In questa logica è stata emanata la Direttiva comunitaria sulle statistiche del trasporto marittimo², che risponde all'esigenza di disporre, attraverso la standardizzazione delle informazioni raccolte nei paesi dell'Unione Europea, di un adeguato supporto per le politiche dei trasporti in ambito comunitario.

Con questa pubblicazione l'Istat diffonde i dati sul trasporto marittimo raccolti ed elaborati secondo concetti, definizioni e classificazioni concordati a livello comunitario e coerenti con le indicazioni della citata direttiva adottata dall'Unione Europea per armonizzare l'osservazione statistica del fenomeno negli Stati Membri.

La pubblicazione rappresenta la conclusione di un graduale processo di adeguamento della rilevazione mensile condotta tradizionalmente dall'Istat al quadro concettuale e metodologico delineato dalla nuova direttiva. Ciò ha comportato la riprogettazione completa di alcune fasi della rilevazione e la riorganizzazione del ciclo produttivo dell'informazione con il ricorso a soluzioni tecniche e metodologiche fortemente innovative rispetto al passato. Il disegno di un nuovo questionario di rilevazione, la completa adozione dei concetti e delle classificazioni concertate a livello europeo, la reingegnerizzazione dei processi di trattamento dell'informazione, la sperimentazione di nuove fonti alternative per la raccolta delle informazioni elementari, rappresentano alcune tra le innovazioni più significative introdotte.

I dati contenuti nel volume, relativi agli anni 2000 e 2001, scaturiscono dalle informazioni di base rilevate con il nuovo questionario, disegnato secondo criteri ispirati dalla logica e dalle norme della direttiva comunitaria, e misurano statisticamente i principali fenomeni di flusso che hanno caratterizzato il settore in ciascuno dei due anni osservati.

La nuova rilevazione fornisce, per la prima volta, informazioni sul tipo di carico, consentendo di misurare statisticamente l'incidenza delle diverse modalità³ utilizzate per il trasporto marittimo delle merci.

Nelle pagine che seguono vengono illustrati, attraverso grafici e prospetti di sintesi, i principali risultati della rilevazione, mentre un'appendice metodologica richiama i concetti, i metodi e le definizioni di base.

Le tavole allegate riportano, invece, informazioni più dettagliate in un formato che consente di selezionare in modo agevole e immediato i dati d'interesse e di utilizzarli per ulteriori elaborazioni.

Il processo di convergenza verso gli standard definiti dalla direttiva comunitaria ha comportato inizialmente notevoli difficoltà legate, in particolare, alla riconversione del processo produttivo dell'informazione. L'Istat ha impiegato consistenti risorse sia per migliorare il grado di copertura della rilevazione, sia per reingegnerizzare l'intero processo di trattamento dei dati; tale impegno è

¹ Vedi Glossario.

² Direttiva 95/64 del Consiglio dell'8 dicembre 1995 concernente la rilevazione statistica dei trasporti di merci e di passeggeri via mare.

³ Contenitori, automezzo o mezzo trainato, rinfusa liquida, rinfusa solida o altro.

destinato ad assicurare un progressivo miglioramento della qualità dell'informazione statistica prodotta.

Principali risultati

Trasporto merci

Nel corso del 2001 sono state movimentate nei porti italiani, 445 milioni di tonnellate di merce, con una lieve diminuzione (-0,4%) rispetto ai 447 milioni di tonnellate registrate l'anno precedente. In entrambi gli anni, l'Italia si è collocata al secondo posto nell'Unione Europea per quantità di merce trasportata, dopo il Regno Unito (573 milioni di tonnellate nel 2000 e 566 nel 2001) e prima dei Paesi Bassi (con 406 milioni di tonnellate sia nel 2000 che nel 2001)⁴.

Prospetto 1 – Navi arrivate, tonnellate di stazza netta, traffico merci (a) e passeggeri (b) - Anni 1999 - 2001

ANNI	DATI ASSOLUTI				VARIAZIONI PERCENTUALI			
	Numero (migliaia)	Tonnellate di stazza netta (migliaia)	Merci (migliaia di tonnellate)	Passeggeri (migliaia)	Numero	Tonnellate di stazza netta	Merci	Passeggeri
1999	549	748.819	463.069	85.440	-2,8%	3,3%	-2,6%	6,0%
2000	562	772.014	446.639	86.376	2,5%	3,1%	-3,5%	1,1%
2001	560	806.408	444.804	86.882	-0,4%	4,5%	-0,4%	0,6%

(a) Il confronto con i dati degli anni precedenti al 2000, relativamente al trasporto merci, non permette una interpretazione diretta, in quanto risulta impossibile scindere in maniera netta l'effetto del cambiamento introdotto nelle definizioni adottate dalle reali variazioni realizzatesi nel fenomeno oggetto di studio.

(b) Con i termini "traffico merci" e "traffico passeggeri" si intende il totale degli imbarchi e degli sbarchi.

I prodotti petroliferi svolgono storicamente, all'interno del trasporto marittimo, un ruolo fondamentale, costituendo circa la metà degli scambi complessivi (48,3% del totale nel 2000, 48,7% nel 2001). Il traffico di tali prodotti ha registrato una flessione del 3,9% nel 2000 e un lieve incremento, pari allo 0,5%, nel 2001. Il trasporto marittimo dei prodotti petroliferi interessa prevalentemente i porti caratterizzati dalla vicinanza di oleodotti e raffinerie (Trieste, Genova, Augusta, Porto Foxi, Santa Panagia e Milazzo); tra tali porti sono soprattutto quelli localizzati nelle isole a registrare i maggiori flussi in partenza (Grafici 1 e 2).

I prodotti petroliferi arrivano nei porti italiani in maniera preponderante dall'estero (85,1% nel 2000 e 85,3% nel 2001), in particolare dalla Libia (34 milioni di tonnellate nel 2000 e 33 milioni nel 2001), dalla Russia (17 milioni di tonnellate nel 2000 e 21 milioni nel 2001) e dall'Egitto (21 milioni di tonnellate nel 2000 e 22 milioni nel 2001). I flussi in uscita si ripartiscono, invece, in maniera più equilibrata fra le destinazioni internazionali (con un peso del 44,2% nel 2000 e 45,7% nel 2001) e quelle nazionali che assumono, comunque, il ruolo prevalente (55,8% nel 2000 e 54,3% nel 2001).

La diminuzione della quantità di prodotti petroliferi trasportati, verificatasi nel 2000, ha contribuito al calo del complesso della merce movimentata in alcuni dei porti sopra menzionati; in particolare, Santa Panagia e Milazzo hanno subito una flessione, rispettivamente, del 4,9% e del 5,1%, mentre Porto Foxi ha registrato un calo del 3,7%. Analogamente, la crescita osservata nel 2001, sebbene di entità contenuta, ha comportato un importante recupero sia per Santa Panagia sia per Milazzo cresciuti, rispettivamente, del 6,9% e del 15,7%.

⁴ Fonte Eurostat.

Grafico 1 – Prodotti petroliferi imbarcati e sbarcati nei principali porti italiani - Anno 2000 (in milioni di tonnellate)

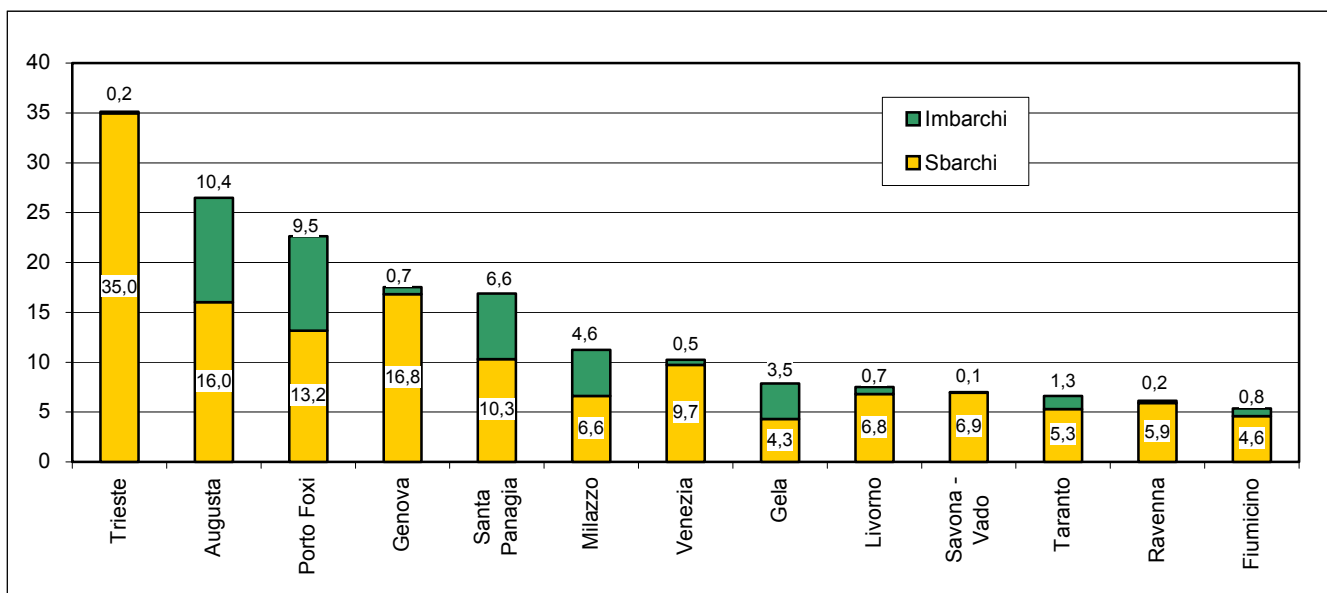
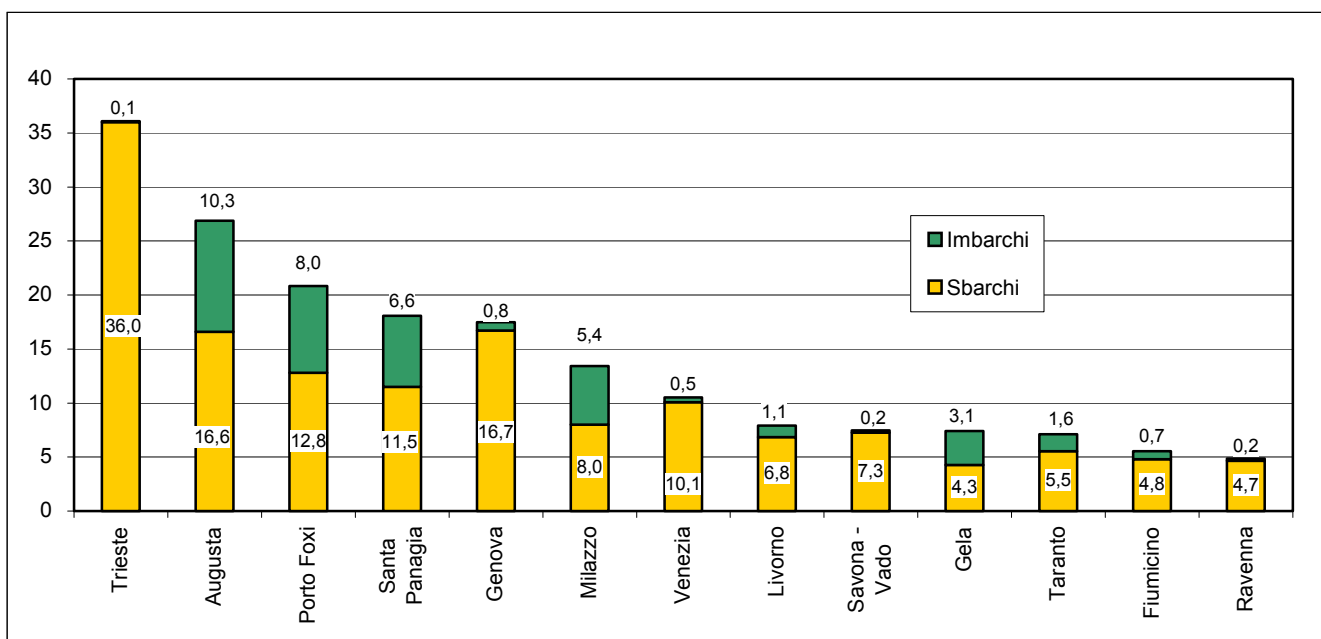


Grafico 2 – Prodotti petroliferi imbarcati e sbarcati nei principali porti italiani - Anno 2001 (in milioni di tonnellate)



Prospetto 2 – Traffico merci per tipo (a) - Anni 1999 - 2001

ANNI	DATI ASSOLUTI (migliaia di tonnellate)			VARIAZIONI PERCENTUALI		
	Prodotti petroliferi	Altro	Totale (b)	Prodotti petroliferi	Altro	Totale
1999	224.392	238.677	463.069	-4,6%	-0,7%	-2,6%
2000	215.549	231.090	446.639	-3,9%	-3,2%	-3,5%
2001	216.703	228.102	444.804	0,5%	-1,3%	-0,4%

(a) Vedi nota (a) del prospetto 1.

(b) Le eventuali incongruenze nei totali sono da attribuirsi alla procedura di arrotondamento.

Per quel che riguarda l'insieme dei prodotti non petroliferi, in entrambi gli anni considerati si è osservata una diminuzione della quantità di merci trasportate. Il risultato relativo al 2001, con un calo dell'1,3% rispetto all'anno precedente, rappresenta la sintesi di un lieve incremento (+1,1%) dei flussi in arrivo e di una sensibile diminuzione di quelli in partenza (-5,6%).

Nel 2001, la quota dei prodotti non petroliferi provenienti dall'estero ha registrato una lieve crescita, passando dal 76,3% del 2000 al 77,8%. Per quel che concerne, invece, i prodotti non petroliferi partiti dai porti italiani, la distribuzione percentuale tra destinazioni nazionali (40,2%) e internazionali (59,8%) è rimasta sostanzialmente inalterata rispetto all'anno precedente.

I paesi esteri da cui provengono le quote maggiori di prodotti non petroliferi sono il Brasile (10,8% nel 2000 e 10,1% nel 2001), con una prevalenza di minerali, e gli Stati Uniti d'America (7,9% nel 2000 e 8,6% nel 2001), con flussi costituiti per oltre la metà da combustibili e minerali solidi.

Prospetto 3 – Traffico merci per tipo, movimento e forma di navigazione - Anni 2000 – 2001 (in migliaia di tonnellate)

FORMA DI NAVIGAZIONE	PRODOTTI PETROLIFERI (a)			ALTRO (a)			Totale
	Sbarchi	Imbarchi	Totale	Sbarchi	Imbarchi	Totale	
ANNO 2000							
Cabotaggio	25.294	25.298	50.592	34.242	34.421	68.663	119.255
Internazionale	144.950	20.007	164.957	110.669	51.758	162.427	327.383
Totale	170.245	45.304	215.549	144.910	86.179	231.090	446.639
ANNO 2001							
Cabotaggio	25.206	24.342	49.549	32.467	32.796	65.263	114.811
Internazionale	146.706	20.448	167.154	114.035	48.804	162.839	329.993
Totale	171.912	44.791	216.703	146.502	81.600	228.102	444.804

(a) Le eventuali incongruenze nei totali riga e colonna sono da attribuirsi alla procedura di arrotondamento.

La disaggregazione per capitoli merceologici dei prodotti non petroliferi mostra una distribuzione simile nei due anni considerati. Al suo interno assume un peso prevalente la voce "macchine, veicoli, oggetti manufatti e transazioni speciali"⁵ che presenta un'incidenza sul totale di circa l'11,8% nel 2000 e del 10,5% nel 2001. Si deve notare che questa voce pesava nel 1999 per il 17,8%, in quanto includeva gli autoveicoli a seguito dei passeggeri, che a partire dall'anno di riferimento 2000 non sono più contabilizzati al suo interno. Seguono, per importanza, le voci "minerali greggi o manufatti, materiali da costruzione" (6,6% nel 2000 e 7,5% nel 2001) e "prodotti metallurgici" (7,2% nel 2000 e 7,0% nel 2001).

⁵ Si noti che questo capitolo include la categoria "merci varie", usata oltre che per merci che non afferiscono ad altre categorie, anche per quelle di cui non viene specificata la qualità.

Con riferimento al movimento complessivo di merci, sia nel 2000 sia nel 2001, il primo porto italiano è risultato quello di Trieste, con quantità pari, rispettivamente, a 44 e 45 milioni di tonnellate. Al secondo posto per importanza si colloca il porto di Genova che ha subito tra il 2000 e il 2001 un lieve calo, passando da circa 44 milioni di tonnellate a 43 milioni di tonnellate movimentate. Il terzo porto resta quello di Taranto, seguito da Augusta e Venezia. Gioia Tauro, impostosi negli ultimi anni come uno dei maggiori *hub*⁶ per i servizi all'adduzione⁷ per il traffico di contenitori, continua a mantenere il suo ruolo specifico in tale settore. Tuttavia, dopo l'ascesa costante che lo ha portato da 12 milioni di tonnellate movimentate nel 1997 a quasi 22 milioni nel 2000, questo porto ha segnato nel 2001 un risultato negativo, registrando un calo di circa il 2% rispetto all'anno precedente.

Genova e Trieste sono gli unici due porti italiani che si inseriscono fra i primi 15 porti europei⁸ per il trasporto di merci, rispettivamente in decima ed undicesima posizione tanto nel 2000 che nel 2001.

Prospetto 4 – Traffico merci per destinazione di imbarco e sbarco - Anni 2000 – 2001 (in migliaia di tonnellate)

	ANNO 2000			ANNO 2001		
	Sbarchi	Imbarchi	Totale	Sbarchi	Imbarchi	Totale
Corto raggio	235.312	108.612	343.925	235.629	104.400	340.029
Di cui - Cabotaggio	59.536	59.719	119.255	57.673	57.138	114.811
- Unione Europea, Norvegia e Islanda	27.947	24.611	52.559	26.077	26.480	52.556
Lungo raggio	79.843	22.871	102.714	82.785	21.991	104.775
TOTALE (a)	315.155	131.484	446.639	318.414	126.390	444.804

(a) Le eventuali incongruenze nei totali riga e colonna sono da attribuirsi alla procedura di arrotondamento.

Il trasporto marittimo di corto raggio (*short sea shipping*) è un aspetto rilevante di questa modalità di trasporto. Esso è definito come il movimento via mare di merci e passeggeri tra porti localizzati nell'Europa geografica o tra questi e i porti situati in paesi non europei con una linea costiera che si affaccia sui mari chiusi alle frontiere dell'Europa. Esso comprende, quindi, il trasporto marittimo nazionale ed internazionale, inclusi i servizi all'adduzione (*feederaggio*)⁹, lungo la costa e con le isole, i fiumi e i laghi¹⁰, insieme al trasporto marittimo tra gli stati membri dell'Unione Europea con la Norvegia e l'Islanda, nonché altri paesi che si affacciano sul Mar Baltico, sul Mar Nero e sul Mar Mediterraneo¹¹.

Sin dal 1995, la Commissione Europea è impegnata sul fronte della promozione e del sostegno del trasporto marittimo di corto raggio, in quanto si ritiene che tale modalità possa rivestire un particolare interesse nel contesto della mobilità sostenibile e sicura e che abbia notevoli potenzialità per quel che riguarda l'integrazione nelle catene di trasporto logistiche europee. Sebbene le azioni intraprese in questo settore non abbiano ancora implicato un incremento nel nostro paese di questa modalità di trasporto, esso è oggetto di attenzione da parte dei decisori politici.

Nel 2000 il trasporto di corto raggio ha interessato il 77% del totale della merce trasportata via mare, per complessivi 344 milioni di tonnellate, mentre nel 2001 la sua incidenza ha registrato una leggera flessione (scendendo al 76,4%) in corrispondenza di un livello assoluto diminuito a 340 milioni di tonnellate.

Per la prima volta nel 2000, attraverso l'utilizzo del nuovo questionario, la rilevazione raccoglie anche informazioni relative al tipo di carico trasportato; viene cioè osservato se i beni si muovono in contenitori, su automezzi e mezzi trainati, in rinfusa liquida e solida, o con altra modalità. Questi dati costituiscono una fonte importante di informazione, poiché ognuna di queste modalità di trasporto

⁶ Vedi Glossario.

⁷ Vedi Glossario.

⁸ Fonte: Eurostat.

⁹ Vedi Glossario.

¹⁰ Il trasporto per vie d'acqua interne (laghi e fiumi), sebbene incluso nella definizione di *short sea shipping*, è escluso dai dati qui forniti poiché esterno all'oggetto della rilevazione stabilito dalla direttiva già citata.

¹¹ Vedi Glossario "Navigazione di corto raggio" per il dettaglio sui paesi inclusi nello *short sea shipping*

implica l'esistenza, nei porti di imbarco e di sbarco di attrezzature e infrastrutture idonee alla sua gestione e rappresenta un significativo fattore di specializzazione (uno degli esempi più noti a questo riguardo è rappresentato dal porto di Gioia Tauro per la movimentazione dei contenitori).

Grafico 3 – Traffico merci per tipo di carico - Anno 2000 (composizione percentuale)

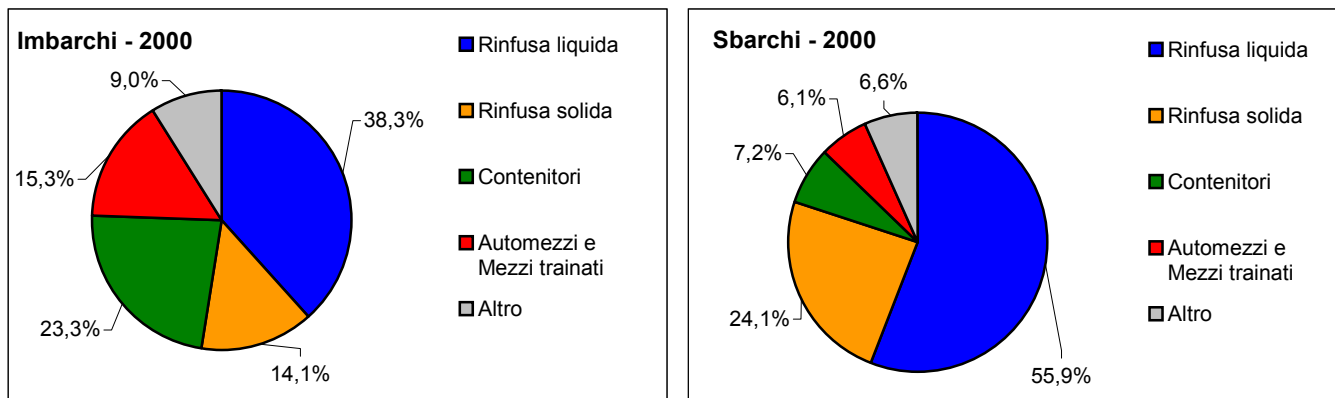
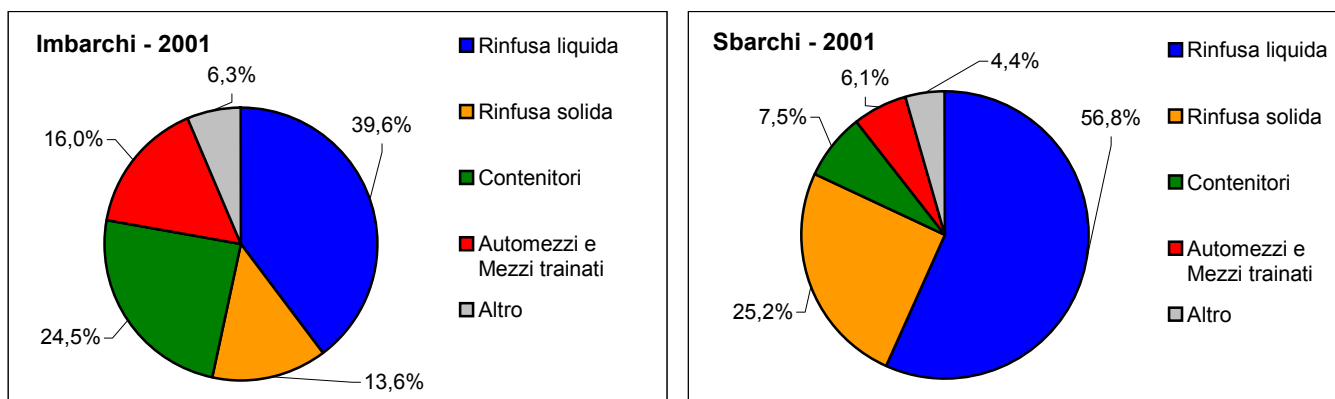


Grafico 4 – Traffico merci per tipo di carico - Anno 2001 (composizione percentuale)



Come già evidenziato, la modalità più importante nell'ambito del trasporto marittimo è quella della rinfusa liquida, strettamente correlata alla preponderanza dei prodotti petroliferi di cui costituisce la modalità di trasporto principale; segue il trasporto in contenitori, quello in automezzi e mezzi trainati e quindi la rinfusa solida (Grafici 3 e 4).

Fra i primi dieci porti italiani, si osserva come la rinfusa liquida caratterizzi in maniera prevalente i porti di Santa Panagia, Augusta, Porto Foxi e Trieste, mentre il trasporto di contenitori è concentrato a Gioia Tauro, Genova e Livorno. I porti più importanti per la rinfusa solida sono Taranto, Venezia e Ravenna (Grafici 5 e 6). Considerando, in particolare, la modalità di trasporto in contenitori, si osserva lo sviluppo del porto di Taranto che nel 2001 ha registrato oltre un milione di tonnellate di merce in questa categoria, a fronte di meno di centomila tonnellate movimentate nel 2000. Inoltre si può evincere che il lieve calo registrato da Gioia Tauro, nel biennio considerato, ha corrisposto a una crescita dei porti limitrofi di Salerno e Napoli, che hanno segnato un deciso incremento nel trasporto di contenitori (pari rispettivamente all'7,9% e al 12,3%).

Grafico 5 – Traffico merci nei primi dieci porti italiani per tipo di carico - Anno 2000 (composizione percentuale)

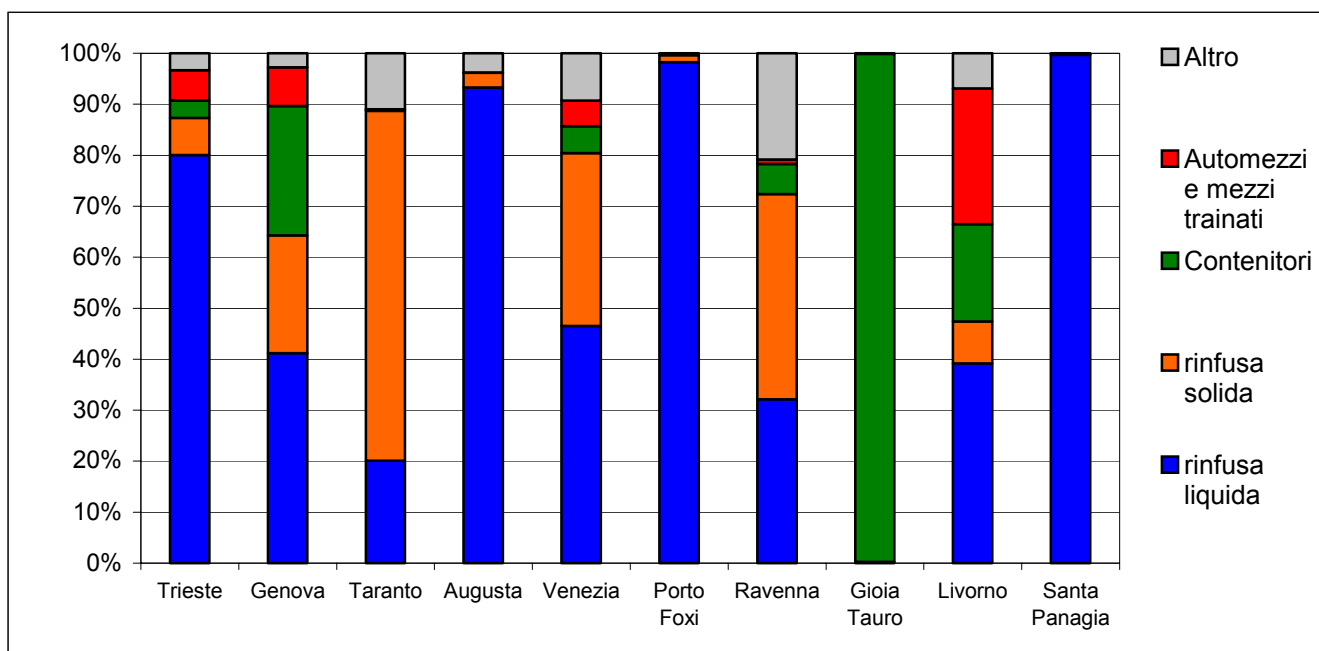
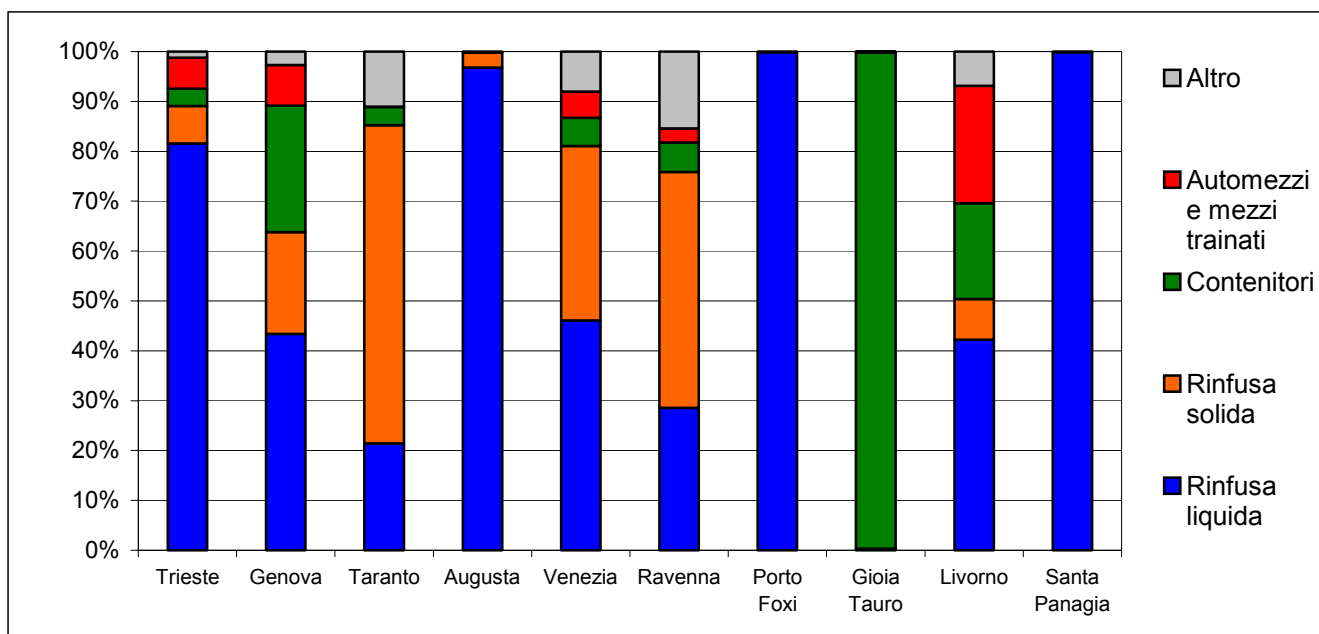


Grafico 6 – Traffico merci nei primi dieci porti italiani per tipo di carico - Anno 2001 (composizione percentuale)



Prospetto 5 – Navi arrivate, tonnellate di stazza netta, traffico merci e passeggeri per regione (a) - Anni 2000 – 2001

REGIONI	NAVI		MERCÌ (<i>migliaia di tonnellate</i>)		PASSEGGERI (<i>migliaia</i>)	
	Numero (<i>migliaia</i>)	Tonnellate di stazza netta (<i>migliaia</i>)	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi
ANNO 2000						
Abruzzo	872	909	1.810	146	15	15
Calabria	85.117	107.162	11.769	10.946	5.920	5.919
Campania	127.545	70.907	10.665	6.468	11.343	11.289
Emilia Romagna	4.172	13.599	20.080	2.845	8	7
Friuli Venezia Giulia	4.555	29.302	43.344	5.362	125	133
Lazio	12.897	23.357	13.257	2.094	1.742	1.741
Liguria	11.329	86.985	52.990	16.442	1.519	1.521
Marche	3.695	21.264	7.278	2.836	575	573
Molise	2.375	893	21	347	235	235
Puglia	11.104	42.112	32.178	15.202	1.167	1.166
Sardegna	85.323	94.048	27.101	18.396	5.852	5.849
Sicilia	161.237	169.055	45.765	32.884	9.551	9.550
Toscana	45.810	85.017	23.760	9.861	4.608	4.639
Veneto	5.408	26.008	23.363	4.623	459	459
Italia	561.439	770.619	313.381	128.451	43.118	43.097
ANNO 2001						
Abruzzo	766	1.075	1.895	150	6	7
Calabria	82.478	104.237	11.925	10.454	5.750	5.762
Campania	122.950	78.097	10.796	6.479	11.727	11.733
Emilia Romagna	4.414	14.397	20.530	2.705	6	6
Friuli Venezia Giulia	4.875	33.040	44.329	4.952	165	166
Lazio	11.947	24.497	12.032	2.038	1.626	1.628
Liguria	11.472	92.004	52.387	15.964	1.425	1.447
Marche	4.078	26.021	7.480	2.611	604	609
Molise	2.803	1.050	41	336	306	306
Puglia	10.257	42.422	34.556	13.997	1.089	1.096
Sardegna	84.432	97.276	25.970	16.721	5.836	5.813
Sicilia	165.082	166.336	48.334	32.176	9.550	9.538
Toscana	46.578	91.212	22.726	9.971	4.875	4.855
Veneto	5.889	31.072	24.192	4.195	392	394
Italia	558.021	802.736	317.193	122.749	43.357	43.360

(a) Le eventuali differenze nei totali di colonna sono dovute alla procedura di arrotondamento. La discrepanza fra la somma dei totali per regione e quella generale è da attribuirsi alla presenza del codice porto "altro" o "sconosciuto".

Prospetto 6 – Prodotti petroliferi trasportati per ripartizione geografica o paese estero di origine e di destinazione (a) - Anni 2000 - 2001 (in migliaia di tonnellate)

RIPARTIZIONE DI ORIGINE	RIPARTIZIONE DI DESTINAZIONE							Totale
	Nord - Ovest	Nord - Est	Centro	Sud	Isole	Italia	Estero	
ANNO 2000								
Nord - Ovest	78	83	853	27	264	1.305	370	1.675
Nord - Est	-	277	188	35	174	674	210	884
Centro	239	648	432	320	387	2.026	716	2.742
Sud	97	275	116	626	715	1.830	1.036	2.865
Isole	1.818	3.479	4.215	5.553	3.053	18.118	1.636	35.755
Italia	2.233	4.762	5.804	6.560	4.593	23.952	19.968	43.920
Estero	25.258	45.953	15.103	8.082	50.404	144.799		
Totale	27.490	50.715	20.907	14.642	54.997	168.751		
ANNO 2001								
Nord - Ovest	166	27	533	37	423	1.186	196	1.382
Nord - Est	-	155	190	12	208	566	197	763
Centro	366	580	343	506	317	2.112	867	2.980
Sud	196	266	250	588	706	2.005	841	2.846
Isole	1.708	2.536	3.861	5.623	3.043	16.771	18.346	35.118
Italia	2.436	3.565	5.177	6.766	4.697	22.641	20.447	43.088
Estero	24.359	45.929	15.085	8.629	52.703	146.706		
Totale	26.795	49.494	20.263	15.395	57.400	169.347		

(a) Le eventuali differenze nei totali di riga o di colonna sono dovute alla procedura di arrotondamento. Inoltre la eventuale non perfetta quadratura delle tavole origine destinazioni, qui presentate, con i totali generali è dovuta alla presenza di alcuni carichi associati a porti con codici "altro" o "sconosciuto".

Trasporto passeggeri

Tanto nel 2000 che nel 2001 l'Italia è stata il primo paese in Europa per trasporto passeggeri via mare con, rispettivamente, 86,4 e 86,9 milioni, seguita dalla Danimarca (52 milioni nel 2000 e 48 milioni nel 2001) e quindi nel 2000 dalla Svezia con 36,5 milioni e nel 2001 dal Regno Unito con 34,5 milioni¹².

Il numero di passeggeri imbarcati e sbarcati nei porti italiani ha registrato un discreto aumento nel 2000 (+1,1%) e una crescita più contenuta nel 2001 (+0,6%). Tale traffico continua a essere caratterizzato da un'assoluta prevalenza degli spostamenti in cabotaggio. La percentuale di passeggeri che viaggia su tratte internazionali corrisponde solo al 7,5% del totale nel 2000 e al 6,5% nel 2001. La crescita del trasporto di passeggeri è, quindi, completamente imputabile all'aumento del trasporto verso destinazioni nazionali e si è concentrata nella ripartizioni del Centro e del Sud, derivando soprattutto dai movimenti effettuati all'interno degli arcipelaghi campano e toscano e al traffico nello stretto di Messina.

Nel biennio in esame, i primi porti per trasporto passeggeri in Italia sono Messina e Reggio Calabria, quindi Napoli, Capri e Porto d'Ischia. Gli stessi si trovano anche fra i primi 15 porti europei¹³ per il traffico di passeggeri.

La Campania è la regione che registra la più elevata quota di traffico, con una percentuale del 26,3% del totale di imbarchi e sbarchi nel 2000 e del 27,1% nel 2001. In seconda posizione vi è la Sicilia che, nel biennio considerato, ha raccolto rispettivamente il 22,2% e il 22,0% dei passeggeri che visitano i porti italiani; seguono la Calabria con il 13,7% nel 2000 e il 13,3% nel 2001 e la Toscana con una quota pari al 10,7% nel 2000 e all'11,2% nel 2001.

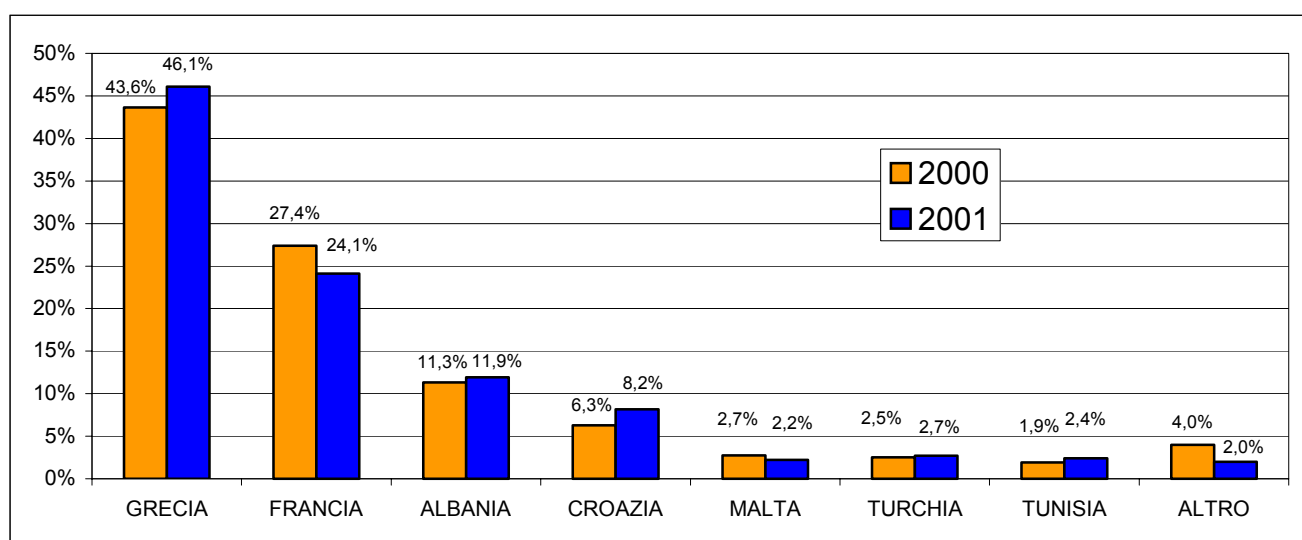
¹² Fonte: Eurostat.

¹³ Fonte: Eurostat.

E' interessante notare, per quel che riguarda il ruolo specifico dell'arcipelago campano, che in questa regione il traffico interregionale costituisce la quasi totalità del trasporto passeggeri: degli 11,7 milioni di passeggeri arrivati in questa regione nel 2001 quasi 11,2 sono anche partiti da porti campani. In Sicilia, invece, dei 9,5 milioni di passeggeri arrivati nel 2001, 5,9 sono partiti dalla Calabria e 2,9 da porti della stessa regione, rappresentando quest'ultimi soprattutto gli spostamenti negli arcipelaghi delle isole Eolie ed Egadi.

Il trasporto di passeggeri su rotte internazionali¹⁴ ha subito nel 2001 un deciso calo (- 14,3%). La Grecia resta il paese verso cui partono e da cui arrivano il maggior numero di passeggeri e presenta un aumento in termini di peso relativo; da essa provengono, infatti, il 43,6% dei passeggeri arrivati dall'estero nel 2000 e il 46,1% di quelli arrivati nel 2001. Nel 2001 il traffico complessivo di passeggeri da e verso la Grecia ha, tuttavia, registrato un calo dell'8,2% rispetto all'anno precedente. Il secondo paese per importanza è la Francia che ha rappresentato il 27,4% degli arrivi nel 2000, e il 24,1% nel 2001. Ha invece registrato un risultato positivo la Croazia, che nel 2001 ha segnato un incremento del traffico passeggeri dell'11,8%.

Grafico 7 – Passeggeri sbarcati per paese di provenienza - Anni 2000 - 2001 (composizione percentuale)



¹⁴ Si veda la nota metodologica sui passeggeri di crociera.

Prospetto 7 – Prodotti non petroliferi trasportati per ripartizione geografica o paese estero di origine e di destinazione
(a) – Anni 2000 – 2001 (in migliaia di tonnellate)

RIPARTIZIONE DI ORIGINE	RIPARTIZIONE DI DESTINAZIONE							Totale
	Nord - Ovest	Nord-Est	Centro	Sud	Isole	Italia	Eestero	
ANNO 2000								
Nord - Ovest	154	48	79	1.393	2.181	3.855	10.909	14.764
Nord - Est	1	1.189	117	850	699	2.856	9.066	11.922
Centro	124	219	597	432	4.378	5.750	6.281	12.031
Sud	4.382	1.497	751	1.849	1.814	10.293	19.942	30.236
Isole	1.365	1.644	4.257	1.207	2.020	10.493	4.979	15.472
Italia	6.026	4.598	5.801	5.731	11.091	33.247	51.177	84.424
Eestero	18.932	30.818	17.412	35.660	6.330	109.152		
Totale	24.958	35.415	23.213	41.392	17.421	142.399		
ANNO 2001								
Nord - Ovest	193	47	51	1.161	1.952	3.404	11.156	14.559
Nord - Est	138	1.120	55	761	790	2.865	8.196	11.060
Centro	237	108	597	492	4.077	5.512	6.114	11.626
Sud	4.002	1.260	649	2.098	1.447	9.455	18.616	28.071
Isole	1.456	1.025	3.950	1.070	1.963	9.465	4.153	13.618
Italia	6.026	3.559	5.303	5.582	10.230	30.699	48.235	78.934
Eestero	18.642	33.176	16.499	38.265	6.457	113.038		
Totale	24.668	36.735	21.802	43.847	16.686	143.738		

(a) Le eventuali differenze nei totali di riga o di colonna sono dovute alla procedura di arrotondamento. Inoltre la eventuale non perfetta quadratura delle tavole origine destinazioni, qui presentate, con i totali generali è dovuta alla presenza di alcuni carichi associati a porti con codici "altro" o "sconosciuto" e quindi non attribuibili ad alcuna ripartizione.

Prospetto 8 – Traffico merci per capitoli merceologici NST/R (a) - Anni 2000 - 2001

CAPITOLI MERCEOLOGICI	MERCİ (migliaia di tonnellate)		COMPOSIZIONE PERCENTUALE	
	Sbarchi	Imbarchi	Sbarchi	Imbarchi
ANNO 2000				
Prodotti agricoli ed animali vivi	15.776	6.129	5,0%	4,7%
Derrate alimentari e foraggiere	10.238	10.618	3,2%	8,1%
Combustibili minerali solidi	21.595	2.389	6,9%	1,8%
Prodotti petroliferi	170.245	45.304	54,0%	34,5%
Minerali e cascami per la metallurgia	20.583	3.646	6,5%	2,8%
Prodotti metallurgici	19.241	12.981	6,1%	9,9%
Minerali greggi o manufatti, materiali da costruzione	17.731	11.834	5,6%	9,0%
Concimi	3.759	1.187	1,2%	0,9%
Prodotti chimici	12.074	8.385	3,8%	6,4%
Macchine, veicoli, oggetti manufatti e transazioni speciali	23.913	29.010	7,6%	22,1%
Totale	315.155	131.484	100,0%	100,0%
ANNO 2001				
Prodotti agricoli ed animali vivi	16.155	5.625	5,1%	4,5%
Derrate alimentari e foraggiere	11.605	10.529	3,6%	8,3%
Combustibili minerali solidi	22.966	1.788	7,2%	1,4%
Prodotti petroliferi	171.912	44.791	54,0%	35,4%
Minerali e cascami per la metallurgia	19.525	3.113	6,1%	2,5%
Prodotti metallurgici	18.721	12.350	5,9%	9,8%
Minerali greggi o manufatti, materiali da costruzione	20.402	12.814	6,4%	10,1%
Concimi	3.683	1.107	1,2%	0,9%
Prodotti chimici	12.278	8.881	3,9%	7,0%
Macchine, veicoli, oggetti manufatti e transazioni speciali	21.167	25.392	6,6%	20,1%
Totale	318.414	126.390	100,0%	100,0%

(a) Le eventuali differenze nei totali di riga o di colonna sono dovute alla procedura di arrotondamento.

Prospetto 9 – Passeggeri trasportati per ripartizione geografica o paese estero di origine e di destinazione (a) - Anni 2000 - 2001 (in migliaia)

RIPARTIZIONE DI ORIGINE	RIPARTIZIONE DI DESTINAZIONE							Totale
	Nord - Ovest	Nord - Est	Centro	Sud	Isole	Italia	Estero	
ANNO 2000								
Nord - Ovest	72	12	31	22	1.064	1.201	319	1.520
Nord - Est	12	125	5	11	20	172	428	600
Centro	31	5	4.219	18	1.607	5.880	1.031	6.911
Sud	21	10	19	11.118	6.306	17.475	1.105	18.580
Isole	1.002	20	1.609	6.307	6.095	15.033	356	15.388
Italia	1.139	172	5.883	17.476	15.091	39.761	3.239	43.000
Estero	319	420	1.034	1.106	357	3.236		
Totale	1.458	592	6.917	18.582	15.448	42.997		
ANNO 2001								
Nord - Ovest	117	1	0	3	1.115	1.235	211	1.446
Nord - Est	1	128	5	6	7	147	419	566
Centro	0	5	4.526	8	1.604	6.143	947	7.090
Sud	3	6	8	11.615	6.158	17.789	995	18.784
Isole	1.100	7	1.602	6.146	6.176	15.031	261	15.292
Italia	1.220	147	6.140	17.778	15.061	40.346	2.833	43.178
Estero	203	416	962	986	264	2.831		
Totale	1.424	562	7.102	18.764	15.325	43.177		

(a) Le eventuali differenze nei totali di riga o di colonna sono dovute alla procedura di arrotondamento. Inoltre la eventuale non perfetta quadratura delle tavole origine destinazione, qui presentate, con i totali generali è dovuta alla presenza di alcuni carichi associati a porti con codici "altro" o "sconosciuto" e quindi non attribuibili ad alcuna ripartizione.

Prospetto 10 – Graduatoria dei principali porti italiani in base al traffico merci (a) - Anni 2000 - 2001 (in migliaia di tonnellate)

PORTI	ANNO 2000			PORTI	ANNO 2001		
	Sbarchi	Imbarchi	Totale		Sbarchi	Imbarchi	Totale
Trieste	39.578	4.436	44.015	Trieste	40.665	4.047	44.712
Genova	33.180	10.617	43.797	Genova	32.454	10.679	43.134
Taranto	22.994	10.123	33.117	Taranto	23.413	10.211	33.625
Augusta	16.908	13.030	29.938	Augusta	17.023	12.049	29.072
Venezia	22.464	3.829	26.293	Venezia	22.508	3.466	25.974
Porto Foxi	13.678	10.073	23.751	Ravenna	20.171	2.705	22.876
Ravenna	19.648	2.845	22.492	Porto Foxi	12.993	8.527	21.521
Gioia Tauro	10.740	10.898	21.638	Gioia Tauro	10.817	10.387	21.204
Livorno	14.099	5.686	19.785	Livorno	14.612	6.207	20.818
Santa Panagia	10.333	6.642	16.975	Santa Panagia	11.534	6.668	18.202
La Spezia	8.022	5.133	13.154	Milazzo	8.219	5.794	14.013
Savona - Vado	11.697	677	12.374	Savona - Vado	11.837	763	12.601
Napoli	8.173	4.186	12.360	La Spezia	8.000	4.510	12.510
Milazzo	6.835	4.957	11.791	Napoli	8.180	3.983	12.164
Piombino	7.270	2.274	9.544	Brindisi	7.507	1.627	9.134
Gela	4.608	4.089	8.696	Gela	4.643	3.648	8.290
Brindisi	5.845	2.613	8.459	Piombino	6.001	2.003	8.003
Civitavecchia	6.606	1.113	7.719	Civitavecchia	5.089	1.031	6.120
Ancona	4.523	1.971	6.495	Portovesme	4.863	1.100	5.963
Portovesme	4.512	1.128	5.641	Ancona	4.032	1.741	5.774
Fiumicino	4.595	792	5.387	Fiumicino	4.813	734	5.548
Porto Torres	3.515	1.763	5.278	Cagliari	1.943	2.718	4.661
Olbia	2.530	2.093	4.623	Olbia	2.385	2.131	4.516
Cagliari	2.032	2.363	4.395	Porto Torres	3.023	1.438	4.461
Palermo	2.428	1.070	3.498	Falconara Marittima	2.818	855	3.673
Marina Di Carrara	1.849	1.601	3.450	Palermo	2.206	1.240	3.446
Monfalcone	2.778	338	3.116	Marina Di Carrara	1.652	1.429	3.080
Falconara Marittima	2.099	839	2.938	Salerno	1.400	1.582	2.981
Salerno	1.318	1.535	2.853	Monfalcone	2.569	363	2.932
Bari	1.927	766	2.693	Bari	1.918	710	2.628
Gaeta	1.737	118	1.855	Gaeta	1.666	117	1.783
Catania	1.376	304	1.681	Catania	1.362	322	1.683
Chioggia	825	792	1.618	Chioggia	953	646	1.599
Porto Nogaro	898	587	1.485	Porto Nogaro	985	542	1.527
Ortona	1.190	108	1.298	Ortona	1.218	105	1.323
Lipari	1.019	196	1.215	Termini Imerese	1.041	202	1.244
Termini Imerese	701	314	1.015	Lipari	865	224	1.089
Golfo Aranci	358	649	1.007	Totale	307.382	116.502	423.884
Totale	304.888	122.550	427.437	Altri porti	11.032	9.888	20.921
Altri porti	10.267	8.934	19.201	Italia	318.414	126.390	444.804
Italia	315.155	131.484	446.639				

(a) Le eventuali differenze nei totali di riga o di colonna sono dovute alla procedura di arrotondamento.

Prospetto 11 – Graduatoria dei principali porti italiani in base al traffico passeggeri (a) - Anni 2000 - 2001 (in migliaia)

PORTI	ANNO 2000			PORTI	ANNO 2001		
	Sbarchi	Imbarchi	Totale		Sbarchi	Imbarchi	Totale
Messina	5.949	5.949	11.898	Messina	5.813	5.799	11.612
Reggio Di Calabria	5.920	5.919	11.839	Reggio Di Calabria	5.750	5.762	11.511
Napoli	3.382	3.367	6.748	Napoli	3.533	3.523	7.056
Capri	2.712	2.692	5.404	Capri	2.777	2.769	5.546
Porto D'Ischia	1.848	1.838	3.686	Porto D'Ischia	1.914	1.931	3.844
Piombino	1.583	1.578	3.161	Piombino	1.752	1.750	3.501
Portoferraio	1.301	1.340	2.641	Portoferraio	1.519	1.517	3.036
Genova	1.222	1.223	2.444	Olbia	1.233	1.225	2.458
Olbia	1.179	1.180	2.359	Sorrento	1.204	1.209	2.412
Civitavecchia	1.121	1.120	2.241	Genova	1.190	1.200	2.390
Palau	1.052	1.054	2.106	Civitavecchia	1.067	1.069	2.136
Sorrento	1.035	1.036	2.071	Palau	1.041	1.044	2.085
Pozzuoli	1.032	1.027	2.059	La Maddalena	1.014	1.012	2.026
La Maddalena	1.013	1.012	2.025	Pozzuoli	988	982	1.970
Livorno	945	941	1.886	Livorno	862	844	1.706
Bari	593	594	1.187	Milazzo	658	656	1.314
Palermo	592	589	1.181	Palermo	636	637	1.273
Porto Torres	591	588	1.179	Ancona	604	609	1.213
Ancona	575	573	1.148	Lipari	587	587	1.174
Trapani	565	558	1.123	Porto Torres	590	583	1.173
Milazzo	548	543	1.091	Bari	571	577	1.148
Carloforte	544	545	1.089	Carloforte	525	524	1.049
Lipari	530	525	1.055	Procida	502	505	1.007
Brindisi	508	506	1.014	Trapani	494	491	986
Procida	500	495	996	Brindisi	430	430	860
Golfo Aranci	459	460	919	Golfo Aranci	420	420	840
Venezia	459	459	918	Venezia	388	391	779
Favignana	388	394	782	Portovesme	356	359	715
Portovesme	390	390	779	Favignana	336	339	676
Vulcano Porto	324	329	653	Vulcano Porto	336	334	669
Isola Del Giglio	287	289	576	Cagliari	292	287	578
Porto Santo Stefano	269	267	537	Casamicciola	282	284	566
Cagliari	268	267	534	Porto Santo Stefano	267	263	529
Casamicciola	264	266	530	Isola Del Giglio	251	254	505
Savona - Vado	257	257	514	Savona - Vado	215	228	443
Ponza	221	220	440	Tremiti	198	198	395
Amalfi	218	217	435	Ponza	189	187	376
Salerno	196	194	390	Formia	168	171	338
Formia	178	178	356	Calasetta	167	166	334
Calasetta	155	155	310	Trieste	151	152	303
Tremiti	153	153	306	Amalfi	146	148	294
Santa Teresa Di Gallura	146	144	290	Santa Teresa Di Gallura	140	138	278
Salina	128	130	258	Salina	136	138	274
Rio Marina	118	118	236	Castellammare Di Stabia	128	129	257
Trieste	95	104	199	Positano	127	127	254
Totale	41.810	41.783	83.594	Salerno	126	127	253
Altri porti	1.405	1.378	2.783	Rio Marina	113	114	227
Italia	43.215	43.161	86.376	Termoli	108	109	217
				Totale	42.293	42.293	84.585
				Altri porti	1.145	1.151	2.297
				Italia	43.438	43.444	86.882

(a) Le eventuali differenze nei totali di riga o di colonna sono dovute alla procedura di arrotondamento.

Note metodologiche

Base normativa e oggetto dell'indagine

La rilevazione sui trasporti marittimi, ha come base normativa la Direttiva n. 95/64 del Consiglio dell'Unione Europea del dicembre 1995, concernente la rilevazione statistica dei trasporti di merci e di passeggeri via mare. Questa indagine rientra tra le rilevazioni di interesse pubblico inserite nel Programma statistico nazionale (PSN).

L'indagine ha per **oggetto** la navigazione marittima a scopo di commercio, cioè il trasporto di merci e di passeggeri effettuato a fronte del pagamento del nolo o del prezzo del passaggio. Essa ha carattere censuario e l'**unità di rilevazione** è la nave mercantile, cioè qualunque imbarcazione atta al trasporto marittimo (escluse le navi da pesca, le navi officina per il trattamento del pesce, le navi di trivellazione e da esplorazione, le navi adibite a servizi portuali, le draghe, le navi per la ricerca e le navi da guerra e le imbarcazioni utilizzate unicamente a fini non commerciali).

L'insieme di tutti gli arrivi e le partenze presso i porti italiani costituisce l'universo di eventi d'interesse per la rilevazione.

Modalità di raccolta dei dati

Gli organi periferici di rilevazione sono gli *Uffici doganali* (Dogane principali, Dogane secondarie, Sezioni doganali, Posti doganali, Posti di osservazione e Comandi di Brigata della Guardia di Finanza in servizio fuori dei circuiti doganali) e gli *Uffici marittimi* (Capitanerie di porto, Uffici circondariali marittimi, Uffici locali marittimi e le Delegazioni di spiaggia).

L'Istat invia annualmente i questionari¹⁵ necessari per la rilevazione agli uffici doganali principali, presenti nei diversi porti, che quindi li distribuiscono ai rispondenti: il capitano della nave o chi per lui (raccomandatario marittimo, agente o spedizioniere).

Per ogni arrivo o partenza si deve compilare la dichiarazione statistica di arrivo (modello I.501) o di partenza (I.502) e consegnarla all' autorità doganale. Qualora una nave compia la stessa tratta più volte nel giorno, come ad esempio i traghetti e gli aliscafi che garantiscono i collegamenti negli arcipelaghi e nello stretto di Messina, vengono compilati due soli questionari, rispettivamente la *dichiarazione riassuntiva mensile di arrivo e di partenza*, questo consente di ridurre l'onere statistico sui rispondenti, raccogliendo tutte le informazioni in una singola soluzione.

Inoltre, l'autorità marittima deve fornire all'autorità doganale i modelli 61A e 61P, forniti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti da cui questi uffici dipendono, dove sono elencati rispettivamente gli arrivi e le partenze delle navi mercantili nei porti di competenza. L'autorità doganale, deve verificare l'esatta e completa compilazione del modello e l'assolvimento dell'obbligo di risposta da parte dei rilevati e, quindi, inviare mensilmente i modelli compilati all'Istituto nazionale di statistica, che li elabora e diffonde i dati.

A partire dal 2001, l'Autorità portuale e la Camera di Commercio di Livorno collaborano alla rilevazione del trasporto marittimo di tale porto. Conseguentemente, sulla base di regole stabilite in una apposita convenzione¹⁶, l'Istituto nazionale di statistica riceve mensilmente i dati relativi al porto di Livorno su supporto informatico.

Le variabili rilevate

Sui modelli di rilevazione I.501 e I.502, sono riportate le informazioni di struttura (tipologia e stazza¹⁷) e giuridiche (bandiera) della nave, le merci sbarcate o imbarcate, per tipo di carico¹⁸, porto o paese di imbarco o sbarco e per qualità e i passeggeri per porto o paese di imbarco o sbarco. Nel 2000 tali modelli sono stati completamente rinnovati ed ampliati, rispetto a quelli usati in precedenza, per rispondere ai dettami della direttiva comunitaria citata in precedenza.

¹⁵ I modelli forniti dall'Istat sono: I.501, I.502, I501bis e I.502bis, dove con "bis" si individuano le dichiarazioni riassuntive mensili.

¹⁶ La convenzione in vigore e' stata firmata dall'Istat, con l'Autorita' portuale, la Camera di Commercio e la Dogana di Livorno.

¹⁷ Vedi glossario.

¹⁸ Il tipo di carico prevede le seguenti modalità: rinfusa liquida, rinfusa solida, contenitori, automezzi e mezzi trainati.

I modelli 61, forniti dalle Autorità marittime, hanno un contenuto informativo molto più semplice, in quanto riportano in maniera sintetica alcune informazioni sulla nave e sul trasportato. Essi costituiscono, tuttavia, un'utile fonte di confronto utilizzata per individuare ed integrare le eventuali mancate risposte totali, cioè arrivi e partenze per i quali non siano stati compilati i rispettivi modelli I.501 e I.502.

Scendendo nel dettaglio delle variabili rilevate con i questionari Istat, si deve segnalare che nel totale delle merci vengono incluse quelle trasportate verso impianti off-shore o recuperate dai fondi marini e scaricate nei porti (come il petrolio estratto da piattaforme off-shore), ma sono esclusi i depositi ed i rifornimenti messi a disposizione delle navi (*bunkeraggio*).

A partire dal 2000, al fine di adeguare completamente la rilevazione ai criteri fissati in sede comunitaria, sono stati introdotti due importanti cambiamenti:

1. La nuova definizione di merce trasportata considera esclusivamente il peso dei beni comprensivi del loro immediato imballaggio, ma al netto del mezzo di trasporto, sia esso un contenitore, un automezzo o un mezzo trainato, e il peso degli automezzi nuovi e degli animali vivi che non vengono trasportati in automezzo. In particolare, sono state escluse le tare degli autoveicoli a seguito dei passeggeri.
2. Per ciò che riguarda i passeggeri che effettuano crociere (*croceristi*), la nuova definizione include nel totale dei passeggeri trasportati solo quelli che iniziano o finiscono la crociera, escludendo i passeggeri in transito, cioè che scendono dalla nave in un porto e risalgono nello stesso dopo una sosta. Dal 2001 si è integrata la parte del questionario relativa alle informazioni sui passeggeri, in modo da rendere ancora più chiara la distinzione tra i passeggeri in transito e quelli regolari; pertanto la piena applicazione del cambiamento definitorio ha riguardato tale anno di riferimento. Questo adeguamento alla direttiva ha prodotto un calo dei passeggeri su tratte internazionali rispetto agli anni precedenti al 2000 ed ha determinato un ulteriore, limitato, effetto sulla misura della variazione registrata nel 2001.

La merce è codificata secondo la classificazione NST/R (nomenclatura statistica dei trasporti). Il livello di dettaglio della NST/R utilizzato per la diffusione è il *capitolo*, la cui codifica è riportata di seguito:

CAPITOLO	DESCRIZIONE
0	Prodotti agricoli ed animali vivi
1	Derrate alimentari e foraggere
2	Combustibili, minerali solidi
3	Prodotti petroliferi
4	Minerali e cascami per la metallurgia
5	Prodotti metallurgici
6	Minerali greggi o manufatti e materiali da costruzione
7	Concimi
8	Prodotti Chimici
9	Macchine, veicoli, oggetti manufatti e transazioni speciali

Glossario ⁽¹⁹⁾

AUTOVEICOLO STRADALE PER IL TRASPORTO DI MERCI

Ogni autoveicolo stradale isolato (autocarro) oppure una combinazione di veicoli stradali, vale a dire un autotreno (autocarro con semirimorchio) o un autoarticolato (trattore stradale con semirimorchio) per trasporto di merci.

BANDIERA DELLE NAVI

La nazionalità della nave.

CONTENITORE (CONTAINER)

La cassa speciale per il trasporto della merce. E' sovrapponibile ed è utilizzabile per il trasporto intermodale, con prevalente attività di magazzino e movimentazione delle merci.

EUROSTAT

Il servizio della Commissione Europea responsabile dell'esecuzione dei compiti ad essa affidati nel settore della produzione di statistiche comunitarie.

FEEDER

La nave porta contenitori di piccola stazza. Di solito è utilizzata per trasportare per brevi tratti un piccolo numero di contenitori, con lo scopo di completare un trasporto di elevate dimensioni su grandi distanze svolto da una porta contenitori più ampia. I porti che fungono da smistamento di questi grossi carichi e dove i container sostano in transito in attesa di essere imbarcati per la destinazione finale, sono chiamati *centri feeder* o *hub*.

FEEDERAGGIO

- Vedi *servizi all'adduzione*

HUB (trasporto marittimo)

Il porto principale usato nei servizi di adduzione per raggruppare o smistare le merci destinate a, o provenienti da, la navigazione oceanica. In generale, indica un punto centrale per la raccolta e la distribuzione per una particolare regione od area.

MERCE (trasporto marittimo)

Il peso dei beni trasportati inclusivo del loro immediato imballaggio, ma al netto del mezzo di trasporto, sia esso un contenitore, un automezzo o un mezzo trainato, insieme al peso degli automezzi nuovi e degli animali vivi che non vengono trasportati in automezzo.

NATANTE MERCANTILE

La costruzione atta al trasporto marittimo fornita di mezzi propri di propulsione, dei requisiti di armamento, di equipaggiamento e dei documenti prescritti per l'esercizio della navigazione.

NAVIGAZIONE DI CABOTAGGIO

Il trasporto di merci e passeggeri esclusivamente tra porti nazionali.

NAVIGAZIONE DI CORTO RAGGIO

Il movimento via mare di merci e passeggeri tra porti localizzati nell'Europa geografica o tra questi e i porti situati in paesi non europei con una linea costiera che si affaccia sui mari chiusi alle frontiere dell'Europa. Esso comprende, quindi, il trasporto marittimo nazionale ed internazionale, inclusi i servizi all'adduzione, lungo la costa e con le isole, i fiumi e i laghi, insieme al trasporto marittimo tra gli stati membri dell'Unione Europea con la Norvegia e l'Islanda, nonché altri paesi che si affacciano sul Mar Baltico (Estonia, Lettonia, Lituania, Polonia, Russia), sul Mar Nero (Bulgaria, Georgia, Romania, Russia, Turchia, Ucraina) e sul Mar Mediterraneo (Albania, Bosnia-Herzegovina, Croazia, Montenegro, Slovenia, Turchia, Gibilterra, Cipro, Siria, Libano, Israele, Egitto, Libia, Tunisia, Algeria, Marocco).

NAVIGAZIONE DI LUNGO RAGGIO

Il trasporto di merci e passeggeri tra porti nazionali e porti esteri non inclusi nella navigazione di corto raggio.

NAVIGAZIONE INTERNAZIONALE

Il trasporto di merci e passeggeri tra porti nazionali e porti esteri.

⁽¹⁹⁾ Il glossario relativo al trasporto marittimo, è al momento in fase di discussione in sede europea per la individuazione di definizioni comuni da applicarsi globalmente in tutti i paesi della Comunità.

NAVIGAZIONE PER OPERAZIONI DI COMMERCIO

La navigazione in cui i natanti vengono impiegati per il trasporto di merci o passeggeri contro pagamento del nolo o del prezzo di passaggio. Si distinguono due categorie: 1. la navigazione internazionale; 2. la navigazione di cabotaggio (vedi sopra).

NST/R

La nomenclatura delle merci definita in ambito europeo.

PORTATA LORDA

La quantità di carico, in peso, trasportabile dalla nave.

RINFUSA

La modalità di trasporto della merce.

SERVIZI ALL'ADDUZIONE

Una rete di trasporto marittimo di corto raggio tra i porti, per raggruppare o smistare le merci (in genere contenitori) destinate a, o provenienti da, la navigazione oceanica in un porto principale ("hub").

SHORT SEA SHIPPING

- Vedi *navigazione di corto raggio*

STAZZA LORDA

La quantità di spazio della nave dedicato al trasporto del carico, dei passeggeri, dell'apparato motore, all'equipaggio, alle provviste di bordo ed ad altri impianti o depositi necessari per la navigazione, rappresenta quindi il volume interno della nave e viene espressa in *tonnellate di stazza*.

STAZZA NETTA

La quantità di spazio della nave dedicata esclusivamente al trasporto del carico e dei passeggeri, si ottiene, quindi, deducendo dalla stazza lorda tutti gli spazi non utilizzabili a fini strettamente commerciali. Viene espressa in *tonnellate di stazza*.

TIPO DI MERCE

Classificazione delle merci trasportate secondo l'NST/R.

TONNELLATE DI STAZZA

La misura volumetrica pari a 100 piedi cubi, cioè circa 2,832 metri cubi.

TRAFFICO MERCI (trasporto marittimo)

L'insieme delle merci imbarcate e sbarcate.

TRAFFICO PASSEGGERI (trasporto marittimo)

L'insieme dei passeggeri imbarcati e sbarcati. Per ciò che riguarda i passeggeri che effettuano crociere (*croceristi*), si includono solo quelli che iniziano o finiscono la crociera, escludendo i passeggeri in transito, cioè che scendono dalla nave in un porto e risalgono nello stesso dopo una sosta.

UNIONE EUROPEA

E' costituita dai seguenti paesi: Belgio, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Olanda, Portogallo, Spagna, Svezia, Regno Unito.

Elenco dei prospetti e dei grafici

Prospetto 1 – Navi arrivate, tonnellate di stazza netta, traffico merci e passeggeri - Anni 1999 - 2001	9
Prospetto 2 – Traffico merci per tipo - Anni 1999 - 2001	11
Prospetto 3 – Traffico merci per tipo, movimento e forma di navigazione - Anni 2000 – 2001	11
Grafico 1 – Prodotti petroliferi imbarcati e sbarcati nei principali porti italiani - Anno 2000	10
Grafico 2 – Prodotti petroliferi imbarcati e sbarcati nei principali porti italiani - Anno 2001	10
Prospetto 4 – Traffico merci per destinazione di imbarco e sbarco - Anni 2000 – 2001	12
Grafico 3 – Traffico merci per tipo di carico - Anno 2000 (<i>composizione percentuale</i>)	13
Grafico 4 – Traffico merci per tipo di carico - Anno 2001 (<i>composizione percentuale</i>)	13
Grafico 5 – Traffico merci nei primi dieci porti italiani per tipo di carico - Anno 2000 (<i>composizione percentuale</i>)	14
Grafico 6 – Traffico merci nei primi dieci porti italiani per tipo di carico - Anno 2001 (<i>composizione percentuale</i>)	14
Prospetto 5 – Navi arrivate, tonnellate di stazza netta, traffico merci e passeggeri per regione - Anni 2000 – 2001	13
Prospetto 6 – Prodotti petroliferi trasportati per ripartizione geografica o paese estero di origine e di destinazione - Anni 2000 - 2001	16
Grafico 7 – Passeggeri sbarcati per paese di provenienza - Anni 2000 - 2001 (<i>composizione percentuale</i>)	17
Prospetto 7 – Prodotti non petroliferi trasportati per ripartizione geografica o paese estero di origine e di destinazione – Anni 2000 – 2001	18
Prospetto 8 – Traffico merci per capitoli merceologici NST/R - Anni 2000 - 2001	19
Prospetto 9 – Passeggeri trasportati per ripartizione geografica o paese estero di origine e di destinazione - Anni 2000 - 2001	20
Prospetto 10 – Graduatoria dei principali porti italiani in base al traffico merci - Anni 2000 - 2001	21
Prospetto 11 – Graduatoria dei principali porti italiani in base al traffico passeggeri - Anni 2000 - 2001	22

Elenco delle tavole allegate

Questa pubblicazione è corredata da un file.zip contenente le tavole relative alle informazioni sui trasporti marittimi per gli anni 2000 e 2001.

Le tavole relative a ciascun anno, sono accompagnate da un indice interattivo (indice2000.doc e indice2001.doc) che ne permette l'accesso immediato²⁰.

Tutte le tavole sono in formato Excel2000. L'indice e' in formato Word2000.

Indice delle tavole

Tavole 2000

DATI NAZIONALI

- Tavola 1.1 - Merci e passeggeri trasportati nel complesso della navigazione per bandiera - Anno 2000
- Tavola 1.2 - Merci e passeggeri trasportati in navigazione di cabotaggio per bandiera - Anno 2000
- Tavola 1.3 - Merci e passeggeri trasportati in navigazione internazionale per bandiera - Anno 2000
- Tavola 1.4 - Merci trasportate in navigazione internazionale per capitoli merceologici e paese di imbarco - Anno 2000
- Tavola 1.5 - Merci trasportate in navigazione internazionale per capitoli merceologici e paese di sbarco - Anno 2000
- Tavola 1.6 - Merci trasportate in navigazione internazionale per capitoli merceologici e paese di sbarco e imbarco - Anno 2000
- Tavola 1.7 - Merci trasportate in navigazione internazionale per tipo di carico e paese di imbarco - Anno 2000
- Tavola 1.8 - Merci trasportate in navigazione internazionale per tipo di carico e paese di sbarco - Anno 2000
- Tavola 1.9 - Merci trasportate in navigazione internazionale per tipo di carico e paese di sbarco e imbarco - Anno 2000

DATI PER PORTO

- Tavola 2.1 - Numero di navi, tonnellate di stazza netta, merci e passeggeri trasportati nel complesso della navigazione per porto di sbarco e imbarco - Anno 2000
- Tavola 2.2 - Merci e passeggeri trasportati in navigazione di cabotaggio per porto di sbarco e imbarco - Anno 2000
- Tavola 2.3 - Merci e passeggeri trasportati in navigazione internazionale per porto di sbarco e imbarco - Anno 2000
- Tavola 2.4 - Merci trasportate nel complesso della navigazione per capitoli merceologici e porto di sbarco e imbarco - Anno 2000
- Tavola 2.5 - Merci trasportate nel complesso della navigazione per capitoli merceologici e porto di imbarco - Anno 2000
- Tavola 2.6 - Merci trasportate nel complesso della navigazione per capitoli merceologici e porto di sbarco - Anno 2000
- Tavola 2.7 - Merci trasportate in navigazione internazionale per capitoli merceologici e porto di sbarco e imbarco - Anno 2000

²⁰ Per istruzioni sull'uso dell'indice per l'accesso alle tavole consultare il file "Leggimi".

- Tavola 2.8 - Merci trasportate in navigazione internazionale per capitoli merceologici e porto di imbarco - Anno 2000
- Tavola 2.9 - Merci trasportate in navigazione internazionale per capitoli merceologici e porto di sbarco - Anno 2000
- Tavola 2.10 - Merci trasportate in navigazione di cabotaggio per capitoli merceologici e porto di sbarco e imbarco - Anno 2000
- Tavola 2.11 - Merci trasportate in navigazione di cabotaggio per capitoli merceologici e porto di imbarco - Anno 2000
- Tavola 2.12 - Merci trasportate in navigazione di cabotaggio per capitoli merceologici e porto di sbarco - Anno 2000
- Tavola 2.13 - Merci trasportate nel complesso della navigazione per tipo di carico e porto di sbarco e imbarco - Anno 2000
- Tavola 2.14 - Merci trasportate nel complesso della navigazione per tipo di carico e porto di imbarco - Anno 2000
- Tavola 2.15 - Merci trasportate nel complesso della navigazione per tipo di carico e porto di sbarco - Anno 2000

Tavole 2001

DATI NAZIONALI

- Tavola 1.1 - Merci e passeggeri trasportati nel complesso della navigazione per bandiera - Anno 2001
- Tavola 1.2 - Merci e passeggeri trasportati in navigazione di cabotaggio per bandiera - Anno 2001
- Tavola 1.3 - Merci e passeggeri trasportati in navigazione internazionale per bandiera - Anno 2001
- Tavola 1.4 - Merci trasportate in navigazione internazionale per capitoli merceologici e paese di imbarco - Anno 2001
- Tavola 1.5 - Merci trasportate in navigazione internazionale per capitoli merceologici e paese di sbarco - Anno 2001
- Tavola 1.6 - Merci trasportate in navigazione internazionale per capitoli merceologici e paese di sbarco e imbarco - Anno 2001
- Tavola 1.7 - Merci trasportate in navigazione internazionale per tipo di carico e paese di imbarco - Anno 2001
- Tavola 1.8 - Merci trasportate in navigazione internazionale per tipo di carico e paese di sbarco - Anno 2001
- Tavola 1.9 - Merci trasportate in navigazione internazionale per tipo di carico e paese di sbarco e imbarco - Anno 2001

DATI PER PORTO

- Tavola 2.1 - Numero di navi, tonnellate di stazza netta, merci e passeggeri trasportati nel complesso della navigazione per porto di sbarco e imbarco - Anno 2001
- Tavola 2.2 - Merci e passeggeri trasportati in navigazione di cabotaggio per porto di sbarco e imbarco - Anno 2001
- Tavola 2.3 - Merci e passeggeri trasportati in navigazione internazionale per porto di sbarco e imbarco - Anno 2001

- Tavola 2.4 - Merci trasportate nel complesso della navigazione per capitoli merceologici e porto di sbarco e imbarco - Anno 2001
- Tavola 2.5 - Merci trasportate nel complesso della navigazione per capitoli merceologici e porto di imbarco - Anno 2001
- Tavola 2.6 - Merci trasportate nel complesso della navigazione per capitoli merceologici e porto di sbarco - Anno 2001
- Tavola 2.7 - Merci trasportate in navigazione internazionale per capitoli merceologici e porto di sbarco e imbarco - Anno 2001
- Tavola 2.8 - Merci trasportate in navigazione internazionale per capitoli merceologici e porto di imbarco - Anno 2001
- Tavola 2.9 - Merci trasportate in navigazione internazionale per capitoli merceologici e porto di sbarco - Anno 2001
- Tavola 2.10 - Merci trasportate in navigazione di cabotaggio per capitoli merceologici e porto di sbarco e imbarco - Anno 2001
- Tavola 2.11 - Merci trasportate in navigazione di cabotaggio per capitoli merceologici e porto di imbarco - Anno 2001
- Tavola 2.12 - Merci trasportate in navigazione di cabotaggio per capitoli merceologici e porto di sbarco - Anno 2001
- Tavola 2.13 - Merci trasportate nel complesso della navigazione per tipo di carico e porto di sbarco e imbarco - Anno 2001
- Tavola 2.14 - Merci trasportate nel complesso della navigazione per tipo di carico e porto di imbarco - Anno 2001
- Tavola 2.15 - Merci trasportate nel complesso della navigazione per tipo di carico e porto di sbarco - Anno 2001

Tavola sinottica delle variabili nelle tavole

	<i>Tavola</i>
Bandiera	1.1, 1.2, 1.3,
Capitoli merceologici	1.4, 1.5, 1.6, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.11, 2.12
Complesso della navigazione	1.1, 2.1, 2.4, 2.5, 2.6, 2.13, 2.14, 2.15
Merci	1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 1.9, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.11, 2.12, 2.13, 2.14, 2.15
Navigazione di cabotaggio	1.2, 2.2, 2.10, 2.11, 2.12
Navigazione internazionale	1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 1.9, 2.3, 2.7, 2.8, 2.9
Numero navi	2.1
Paese di imbarco	1.4, 1.7
Paese di sbarco	1.5, 1.8
Passeggeri	1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3
Porto di imbarco	2.5, 2.8, 2.11, 2.14
Porto di sbarco	2.6, 2.9, 2.12, 2.15
Tipo di carico	1.7, 1.8, 1.9, 2.13, 2.14, 2.15
Tonnellate di stazza netta (TSN)	2.1

Servizi

Statistiche dei trasporti marittimi

Anni 2000 - 2001

Il volume contiene i dati relativi al trasporto marittimo di merci e passeggeri nei porti italiani negli anni 2000 e 2001. I dati sono stati raccolti con l'impiego di un nuovo questionario, disegnato per corrispondere alla normativa europea che specifica concetti, definizioni e classificazioni da utilizzare per l'osservazione statistica del fenomeno negli stati membri. Il testo analizza i principali risultati della rilevazione, mentre le tavole allegate contengono informazioni dettagliate sui flussi di merci e di passeggeri. I dati relativi alle merci trasportate sono disaggregati per porto, per bandiera, per capitolo merceologico e, nel caso della navigazione internazionale, per paese di provenienza o destinazione. Per la prima volta vengono fornite le informazioni sulle merci distintamente per tipo di carico (rinfusa liquida e solida, contenitori, automezzi e mezzi trainati, ed altro carico).