

Istituto
nazionale
di statistica

STATISTICHE IN BREVE

Il Trasporto marittimo nel 2002

Sono presentati i principali risultati della rilevazione sul trasporto marittimo che fornisce statistiche relative al trasporto di merci e di passeggeri, effettuato a fini commerciali nel corso del 2002. La rilevazione ha carattere censuario, riferendosi all'insieme degli arrivi e delle partenze registrati nei porti italiani. Le sue caratteristiche metodologiche corrispondono a quelle fissate dalla Direttiva n.64/95 del Consiglio dell'Unione europea dell'8 dicembre 1995, concernente la rilevazione statistica dei trasporti di merci e di passeggeri via mare.

In occasione dell'indagine relativa al 2002, sono state introdotte alcune importanti innovazioni metodologiche che hanno determinato una parziale discontinuità con i dati relativi agli anni precedenti. I confronti temporali qui presentati vanno, quindi, interpretati con cautela.

Nel 2002 si sono registrati 547 mila arrivi nei porti italiani per un totale di 840 milioni di tonnellate di stazza. Sono state trasportate circa 458 milioni di tonnellate di merce, con un incremento del 3% rispetto ai 445 milioni di tonnellate registrate l'anno precedente¹. Il numero di passeggeri transitati nei porti italiani è invece diminuito del 4,8%, passando da 86,9 a 82,7 milioni (Tavola 1).

Tavola 1 – Navi arrivate, tonnellate di stazza netta, traffico merci e passeggeri - Anni 2001 - 2002 (a)

ANNI	DATI ASSOLUTI				VARIAZIONI PERCENTUALI			
	Numero (migliaia)	Tonnellate di stazza netta (migliaia)	Merchi (migliaia di tonnellate)	Passeggeri (migliaia)	Numero	Tonnellate di stazza netta	Merchi	Passeggeri
2001	560	806.408	444.804	86.882	-0,4	4,5	-0,4	0,6
2002 (b)	547	840.470	457.958	82.700	-2,3	4,2	3,0	-4,8

(a) Con i termini "traffico merci" e "traffico passeggeri" si intende il totale degli imbarchi e degli sbarchi. Il traffico passeggeri esclude i crocieristi in transito.

(b) Il confronto dei dati del 2002 relativi al trasporto merci, con quelli dell'anno precedente deve essere interpretato con cautela, in quanto influenzato dall'effetto del cambiamento introdotto nelle metodologie di integrazione delle mancate risposte. Per approfondimenti si vedano le note informative.

Traffico merci

Nel 2002 circa la metà del volume del traffico complessivo di merci (47,6%), è stato rappresentato dai prodotti petroliferi, la cui quantità è aumentata, rispetto al 2001, dello 0,6% (Tavola 2).

Ufficio della Comunicazione
tel. +39 06 4673.2243-44
Centro di informazione statistica
Tel. +39 06 4673.3102

Informazioni e chiarimenti
Statistiche congiunturali e dei servizi

Roma, Viale Liegi 13 – 00198
Laura Leoni +39 06 85227284
Carla Sciuolo +39 06 85227290



¹ Vedi note informative.

Tavola 2 – Traffico merci per tipo - Anni 2001 - 2002 (a) (migliaia di tonnellate)

ANNI	DATI ASSOLUTI			VARIAZIONI PERCENTUALI		
	Prodotti petroliferi	Altro	Totale (b)	Prodotti petroliferi	Altro	Totale
2001	216.703	228.102	444.804	0,5	-1,3	-0,4
2002	217.945	240.013	457.958	0,6	5,2	3,0

(a) Vedi nota (a) della Tavola 1.

(b) Eventuali incongruenze nei totali sono da attribuire alla procedura di arrotondamento.

Per quanto riguarda i prodotti non petroliferi, si è registrato un incremento del 5,2% della quantità di merci trasportate, dovuto al sensibile aumento delle merci trasportate in traffico di cabotaggio (+6,8%). Quest'ultimo risultato è più direttamente influenzato dalla nuova metodologia di rilevazione del trasporto fra i porti italiani. Nel 2002 la quantità dei prodotti non petroliferi provenienti dall'estero ha registrato una crescita pari al 4,6% (Tavola 3).

Tavola 3 – Traffico merci per tipo, movimento e forma di navigazione - Anno 2002 (migliaia di tonnellate)

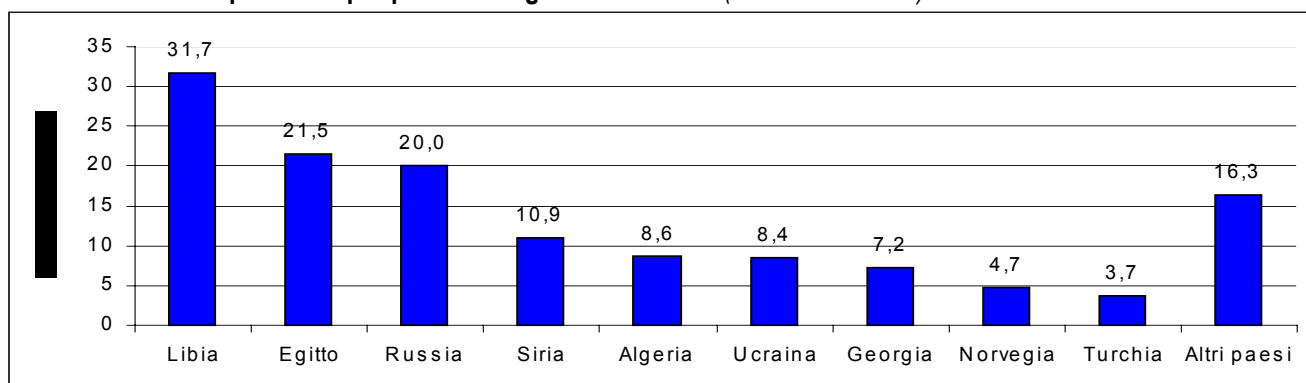
FORMA DI NAVIGAZIONE	PRODOTTI PETROLIFERI (a)			ALTRO (a)			
	Sbarchi	Imbarchi	Totale	Sbarchi	Imbarchi	Totale	Totale
Cabotaggio	26.810	27.073	53.883	35.027	34.659	69.686	123.569
Internazionale	143.688	20.374	164.062	117.298	53.028	170.326	334.388
Totale	170.498	47.447	217.945	152.326	87.687	240.013	457.958

VARIAZIONI PERCENTUALI RISPETTO AL 2001							
Cabotaggio	6,4	11,2	8,7	7,9	5,7	6,8	7,6
Internazionale	-2,1	-0,4	-1,9	2,9	8,7	4,6	1,3
Totale	-0,8	5,9	0,6	4,0	7,5	5,2	3,0

(a) Vedi nota (a) della Tavola 1.

(b) Eventuali incongruenze nei totali sono da attribuire alla procedura di arrotondamento.

L'84,3% dei prodotti petroliferi arrivati nei porti italiani proviene dall'estero: soprattutto Libia (31,7 milioni di tonnellate), Egitto (21,5 milioni di tonnellate), Russia (20 milioni di tonnellate) e Siria (10,9 milioni di tonnellate) (Grafico 1). I flussi in uscita si sono ripartiti, invece, in maniera più equilibrata fra le destinazioni internazionali (42,9%) e quelle nazionali (il 57,1% del totale dei prodotti petroliferi imbarcati).

Grafico 1 – Prodotti petroliferi per paese di origine - Anno 2002 (milioni di tonnellate)

Nel 2002 il primo porto italiano per movimento complessivo di merci (Tavola 4) è risultato quello di Genova, con 44,4 milioni di tonnellate di merci movimentate, e un incremento del 3,0% rispetto al 2001 (Si veda la tavola A2 in Appendice per i dati 2001).

Tavola 4 - Graduatoria dei principali porti italiani in base al traffico merci - Anno 2002
(migliaia di tonnellate)

PORTI	MERCİ		
	Sbarchi	Imbarchi	Totale
Genova	33.737	10.672	44.408
Trieste	39.313	4.403	43.717
Taranto	20.406	12.057	32.462
Augusta	16.479	13.425	29.904
Venezia	23.813	3.435	27.248
Gioia Tauro	12.706	12.832	25.538
Porto Foxi	13.761	10.442	24.203
Ravenna	20.563	3.095	23.659
Livorno	14.907	7.467	22.374
Santa Panagia	10.395	7.910	18.305
Milazzo	8.765	6.484	15.249
La Spezia	8.604	4.735	13.339
Savona - Vado	11.788	689	12.477
Napoli	8.232	3.729	11.961
Brindisi	8.073	1.021	9.093
Piombino	5.973	1.756	7.729
Gela	4.220	3.260	7.480
Civitavecchia	5.757	993	6.751
Ancona	3.954	1.755	5.709
Portovesme	4.512	1.108	5.620
Fiumicino	4.119	561	4.680
Cagliari	2.204	2.453	4.657
Porto Torres	3.293	1.278	4.571
Olbia	2.437	2.105	4.542
Salerno	2.298	2.236	4.534
Falconara Marittima	3.386	872	4.257
Monfalcone	2.898	325	3.223
Palermo	2.247	886	3.134
Marina Di Carrara	1.652	1.204	2.857
Bari	1.811	1.010	2.821
Gaeta	1.792	142	1.934
Chioggia	1.127	719	1.846
Termini Imerese	1.113	639	1.752
Catania	1.210	413	1.623
Porto Nogaro	932	634	1.566
Messina	604	786	1.391
Ortona	1.226	126	1.352
Lipari	1.060	235	1.295
Barletta	738	355	1.093
Altri porti	10.722	6.886	17.608
Italia	322.824	135.134	457.958

(a) Eventuali differenze nei totali sono da attribuire alla procedura di arrotondamento.

Al secondo posto per importanza si è collocato il porto di Trieste che, con 43,7 milioni di tonnellate di merci movimentate, ha subito, rispetto all'anno precedente, una flessione del 2,2%. Il terzo porto è stato quello di Taranto, seguito da Augusta e Venezia.

E' da sottolineare la forte ripresa del porto di Gioia Tauro, che nel 2002 con 25,5 milioni di tonnellate di merce movimentata, è stato il sesto porto italiano per traffico merci, facendo segnare un'inversione di tendenza rispetto all'andamento negativo registrato nel 2001.

Significativa è anche la crescita del porto di Livorno che, con un incremento del 7,5%, è giunto a movimentare 22,4 milioni di tonnellate di merce.

Per ciò che riguarda la provenienza e la destinazione della merce, si è registrato un incremento pari al 4,3% della navigazione di corto raggio che ha raggiunto 354,7 milioni di tonnellate trasportate. La navigazione di lungo raggio ha, invece, subito una contrazione dell'1,5%.

Tale risultato è derivato dal deciso incremento sia degli scambi fra i porti nazionali (+7,6%)², sia dalla merce trasportata da e verso gli altri paesi della Comunità europea (+6,2%). A questo ha anche contribuito l'aumento (+1,5%) degli scambi con gli altri paesi rientranti nella navigazione di corto raggio (ad esempio quelli che si affacciano sul Mediterraneo³) (Tavola 5).

I paesi esteri da cui si sono registrati i maggiori flussi in entrata sono stati la Libia (32,8 milioni di tonnellate), la Russia (26,3 milioni di tonnellate), l'Egitto (24,9 milioni di tonnellate), l'Ucraina (13,6 milioni), il Brasile (11,4 milioni) e la Turchia (11,3); per i primi tre, una quota preponderante delle merci trasportate è stata costituita dai prodotti petroliferi

Tavola 5 – Traffico merci per destinazione di imbarco e sbarco - Anni 2001 - 2002 (migliaia di tonnellate)

	ANNO 2001			ANNO 2002			VARIAZIONI PERCENTUALI		
	Sbarchi	Imbarchi	Totale	Sbarchi	Imbarchi	Totale	Sbarchi	Imbarchi	Totale
Corto raggio	235.629	104.400	340.029	241.896	112.826	354.722	2,7	8,1	4,3
- Cabotaggio	57.673	57.138	114.811	61.838	61.732	123.570	7,2	8,0	7,6
- Unione europea (a)	26.077	26.480	52.556	28.339	27.486	55.825	8,7	3,8	6,2
Lungo raggio	82.785	21.991	104.775	80.928	22.308	103.236	-2,2	1,4	-1,5
TOTALE (b)	318.414	126.390	444.804	322.824	135.134	457.958	1,4	6,9	3,0

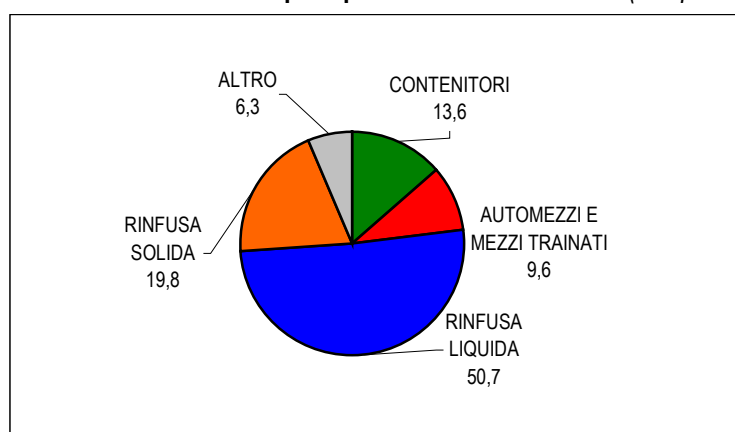
(a) Include Islanda e Norvegia.

(b) Eventuali incongruenze nei totali sono da attribuire alla procedura di arrotondamento.

I paesi che, invece, hanno rappresentato i principali porti di sbarco per le merci partite dall'Italia sono stati la Spagna (9,5 milioni di tonnellate), la Grecia (8,4 milioni), gli Stati Uniti (5 milioni), la Turchia (4,5 milioni) e la Francia (4,2 milioni).

In Italia la modalità di trasporto della merce è da sempre caratterizzata dal prevalere della rinfusa liquida, per la preponderanza dei prodotti petroliferi di cui costituisce il modo di trasporto principale. Nel 2002 tale modalità ha rappresentato il 50,7% del traffico merci, seguita dal trasporto in rinfusa solida (19,8%), in contenitori (13,6%) e da quello in automezzi e mezzi trainati (9,6%) (Grafico 2).

Grafico 2 - Traffico merci per tipo di carico - Anno 2002 (composizione percentuale)



La rinfusa liquida ha costituito l'81% della merce movimentata nel porto di Trieste (35,6 milioni di tonnellate), il 97% delle merci scambiate ad Augusta (29,1 milioni di tonnellate) ed è stata prevalente anche a Porto Foxi (24,1 milioni di tonnellate) e a Genova (19,4).

² Vedi note informative.

³ Per la lista completa dei paesi si vedano la note informative.

Taranto, Ravenna e Venezia sono risultati i primi tre porti italiani per la movimentazione di rinfusa solida con, rispettivamente, 17,7, 11,3 e 9,8 milioni di tonnellate di merce sbarcata ed imbarcata. Relativamente al traffico di contenitori, Gioia Tauro ha mantenuto il primato assoluto con 25,3 milioni di merce movimentata, seguita da Genova con 11 milioni di tonnellate e da La Spezia con 7 milioni. I porti più importanti per il trasporto di automezzi e mezzi trainati sono stati Livorno (5,3 milioni di tonnellate), Olbia (4,5 milioni) e Genova (4,4 milioni).

Trasporto passeggeri

Nel 2002 82,7 milioni di passeggeri sono transitati complessivamente nei porti italiani. La maggior parte dei passeggeri (77 milioni) si sono spostati fra i porti italiani, mentre 5,7 milioni sono arrivati o partiti in porti esteri. Il traffico passeggeri ha subito nel 2002 una flessione del 4,8%, quale risultante di una marcata diminuzione del traffico passeggeri fra porti italiani (-5,2%) e di un lieve incremento del traffico su rotte internazionali (+0,9%) (Tavola 6).

Tavola 6 – Traffico passeggeri per forma di navigazione – Anni 2001 – 2002 (a) (migliaia)

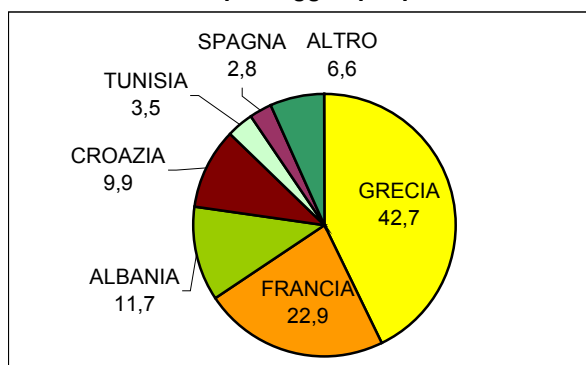
ANNI	DATI ASSOLUTI			VARIAZIONI PERCENTUALI		
	Cabotaggio	Internazionale	Totale	Cabotaggio	Internazionale	Totale
2001	81.218	5.664	86.882	1,6	-12,5	0,6
2002	76.987	5.714	82.700	-5,2	0,9	-4,8

(a) Eventuali incongruenze nei totali sono da attribuire alla procedura di arrotondamento.

I primi porti per trasporto passeggeri in Italia sono stati Messina e Reggio Calabria, seguiti da Napoli, Capri, Piombino e Porto d'Ischia (Tavola 7). Tuttavia, sia Messina che Reggio Calabria hanno subito, rispetto al 2001, una forte diminuzione del traffico passeggeri, con flessioni pari, rispettivamente, all'11,7 e all'11,9%, a causa della contrazione del traffico sullo stretto di Messina misurabile in circa 3 milioni di passeggeri. Anche i principali porti della Campania hanno registrato un calo dei passeggeri arrivati e partiti. In particolare, il numero di passeggeri trasportati è diminuito del 4,9% per il porto di Napoli, del 9,3% per quello di Capri e del 7,0% per quello di Porto d'Ischia (si veda la tavola A2 in Appendice per i dati 2001). Nel 2002 la Campania è rimasta comunque la regione con la più elevata quota di traffico: il 26,9% del totale di imbarchi e sbarchi. In seconda posizione si trova la Sicilia che, nell'anno considerato, ha raccolto il 21,0% dei passeggeri che transitano per i porti italiani; seguono la Sardegna con il 13,7%, la Calabria (12,3%) e la Toscana (12,2%) (Tavola A1 in Appendice).

La Grecia è rimasta il paese in cui si reca e da cui arriva il maggior numero di passeggeri, con una quota pari al 42,7% del totale. Il secondo paese per importanza è stato la Francia che, nel 2002, ha rappresentato il 22,9% dell'insieme di arrivi e partenze. Seguono l'Albania con l'11,7% del totale e la Croazia con il 9,9% (Grafico 3).

Grafico 3 – Traffico passeggeri per paese di sbarco e imbarco - Anno 2002 (composizione percentuale)



I porti dell'Adriatico, nel loro complesso, hanno accolto il 67,8% di tutti i passeggeri che viaggiano su rotte internazionali. In particolare Ancona ha raccolto il 31,7% dei passeggeri che transitano sui collegamenti

con la Grecia e il 54,1% di quelli che si sono mossi da e per la Croazia. Nel porto di Bari è passato il 71,9% del traffico passeggeri con l'Albania e il 17,6% di quello con la Grecia, mentre a Venezia è transitato il 31,0% dei passeggeri da e per la Croazia e il 18,2% di quelli da e per la Grecia.

Tavola 7 - Graduatoria dei principali porti italiani in base al traffico passeggeri - Anno 2002 (migliaia)

PORTI	PASSEGGERI		
	Sbarchi	Imbarchi	Totale
Messina	5.174	5.081	10.256
Reggio Di Calabria	5.018	5.119	10.137
Napoli	3.352	3.356	6.708
Capri	2.514	2.514	5.028
Piombino	1.839	1.836	3.675
Porto D'Ischia	1.791	1.785	3.576
Portoferraio	1.587	1.590	3.176
Genova	1.409	1.412	2.820
Olbia	1.357	1.325	2.683
Sorrento	1.103	1.092	2.195
Civitavecchia	986	989	1.975
Palau	971	968	1.940
La Maddalena	949	947	1.896
Livorno	901	891	1.792
Pozzuoli	887	880	1.767
Palermo	667	690	1.356
Milazzo	606	606	1.212
Ancona	591	597	1.188
Lipari	576	571	1.147
Procida	564	565	1.129
Porto Torres	559	557	1.116
Bari	531	543	1.074
Venezia	542	515	1.058
Carloforte	474	473	947
Trapani	441	438	880
Golfo Aranci	407	420	828
Casamicciola	356	359	715
Brindisi	368	343	711
Portovesme	325	326	651
Favignana	309	308	617
Vulcano Porto	302	302	604
Cagliari	283	259	542
Porto Santo Stefano	251	250	502
Isola Del Giglio	242	243	485
Savona - Vado	193	197	391
Tremiti	192	191	384
Ponza	183	185	368
Amalfi	161	167	328
Salerno	172	155	328
Santa Teresa Di Gallura	162	162	324
Formia	153	152	306
Trieste	146	155	301
Calasetta	148	148	296
Positano	139	135	274
Termoli	132	131	263
Rio Marina	114	116	230
Altri porti	1.379	1.375	2.754
Italia	41.394	41.306	82.700

(a) Eventuali incongruenze nei totali sono da attribuire alla procedura di arrotondamento.

NOTE INFORMATIVE

L'indagine sul trasporto marittimo 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. L'indagine ha carattere censuario e l'unità di rilevazione è la nave mercantile, cioè qualunque imbarcazione adibita al trasporto marittimo; esclude, invece, le navi da pesca, le navi officina per il trattamento del pesce, le navi da 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 di tutte 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 questionari 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 (raccomandataro 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.

Inoltre, l'Autorità marittima deve trasmettere 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.

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 convenzione, 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 stazza) e giuridiche (bandiera) della nave, le merci sbarcate o imbarcate per tipo di carico, per porto o paese di imbarco o sbarco e per qualità, nonché i passeggeri per porto o paese di imbarco o sbarco. 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.

Con l'indagine relativa al 2002 sono state introdotte due importanti innovazioni metodologiche, finalizzate al miglioramento dell'informazione sul piano della completezza e della pertinenza.

La prima innovazione è consistita nel "riconoscimento" delle unità di rilevazione (navi autorizzate alla navigazione) attraverso tecniche di *records linkage* tra i dati identificativi rilevati (nome, stazza, tipo, bandiera) e le informazioni contenute nel *data base* del registro navale internazionale gestito dalla Società Lloyds. Questa tecnica permette di attribuire ad ogni unità di rilevazione i dati identificativi corretti, rettificando eventuali errori e omissioni contenuti nei questionari di rilevazione.

La seconda innovazione di rilievo ha riguardato il trattamento degli arrivi e delle partenze nella navigazione fra porti italiani (navigazione di cabotaggio). Fino al 2001 sulla base di un criterio di semplificazione della rilevazione, la registrazione e il trattamento dei dati erano stati limitati ai soli arrivi. Tale approccio era basato sulla considerazione logica che ad ogni arrivo in un porto A da un porto B corrisponde un'identica partenza dal porto B verso il porto A. I dati relativi alle partenze venivano, pertanto, ottenuti a partire da quelli degli arrivi. Sebbene questo approccio fosse corretto dal punto di vista teorico, presentava un limite in termini di pieno utilizzo dell'informazione disponibile, in quanto una mancata risposta negli arrivi generava una perdita d'informazione anche nelle partenze. Pertanto, al fine di migliorare l'informazione sul piano della completezza, a partire dai dati relativi al 2002, oltre ai dati sugli arrivi, sono state registrate ed elaborate anche le informazioni sulle partenze. Questo ampliamento della

base informativa ha consentito, attraverso l'applicazione di tecniche di *mirror statistics* fra coppie di porti, di migliorare significativamente la qualità e la completezza dell'informazione prodotta. Tale approccio, insieme all'introduzione di un meccanismo di identificazione univoca delle navi, ha permesso di seguire le singole unità di rilevazione sulle specifiche tratte, consentendo ulteriori e più approfondite forme di controllo sulle informazioni elementari rilevate.

Occorre sottolineare che l'introduzione delle innovazioni metodologiche sopra descritte, determina una parziale discontinuità tra i dati relativi al 2002 e quelli degli anni precedenti.

GLOSSARIO

Hub: 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 delle merci per una particolare regione od area.

Merce: 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. 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*).

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.

Porti principali o maggiori: I porti che, annualmente, movimentano più di un milione di tonnellate di merce e/o più di duecentomila passeggeri (dalla Direttiva CE 64/95).

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.

Short sea shipping: Vedi *navigazione di corto raggio*

APPENDICE

Tavola A1 – Traffico passeggeri nelle regioni italiane – Anni 2001- 2002 (a) (migliaia)

REGIONI	PASSEGGERI			
	ANNO 2001		ANNO 2002	
	DATI ASSOLUTI	COMPOSIZIONE PERCENTUALE	DATI ASSOLUTI	COMPOSIZIONE PERCENTUALE
Abruzzo	13	0,0	17	0,0
Calabria	11.511	13,2	10.137	12,3
Campania	23.460	27,0	22.237	26,9
Emilia Romagna	13	0,0	7	0,0
Friuli Venezia Giulia	331	0,4	329	0,4
Lazio	3.254	3,7	3.044	3,7
Liguria	2.871	3,3	3.214	3,9
Marche	1.213	1,4	1.188	1,4
Molise	612	0,7	647	0,8
Puglia	2.186	2,5	1.922	2,3
Sardegna	11.648	13,4	11.316	13,7
Sicilia	19.088	22,0	17.339	21,0
Toscana	9.730	11,2	10.105	12,2
Veneto	786	0,9	1.058	1,3
Altro (a)	165	0,2	140	0,2
Italia	86.882	100	82.700	100

(a) Eventuali incongruenze nei totali sono da attribuire alla procedura di arrotondamento.

(b) La voce "altro" si riferisce a quei porti minori che non hanno un codice esplicito e quindi non sono attribuibili a nessuna regione.

Tavola A2 - Graduatoria dei principali porti italiani per traffico merci e passeggeri (a) - Anno 2001

Porti	MERCİ (migliaia di tonnellate)			Porti	Passeggeri (migliaia)		
	Sbarchi	Imbarchi	Totale		Sbarchi	Imbarchi	Totale
Trieste	40.665	4.047	44.712	Messina	5.813	5.799	11.612
Genova	32.454	10.679	43.133	Reggio Di Calabria	5.750	5.762	11.512
Taranto	23.413	10.211	33.624	Napoli	3.533	3.523	7.056
Augusta	17.023	12.049	29.072	Capri	2.777	2.769	5.546
Venezia	22.508	3.466	25.974	Porto D'Ischia	1.914	1.931	3.845
Ravenna	20.171	2.705	22.876	Piombino	1.752	1.750	3.502
Porto Foxi	12.993	8.527	21.520	Portoferraio	1.519	1.517	3.036
Gioia Tauro	10.817	10.387	21.204	Olbia	1.233	1.225	2.458
Livorno	14.612	6.207	20.819	Sorrento	1.204	1.209	2.413
Santa Panagia	11.534	6.668	18.202	Genova	1.190	1.200	2.390
Milazzo	8.219	5.794	14.013	Civitavecchia	1.067	1.069	2.136
Savona - Vado	11.837	763	12.600	Palau	1.041	1.044	2.085
La Spezia	8.000	4.510	12.510	La Maddalena	1.014	1.012	2.026
Napoli	8.180	3.983	12.163	Pozzuoli	988	982	1.970
Brindisi	7.507	1.627	9.134	Livorno	862	844	1.706
Gela	4.643	3.648	8.291	Milazzo	658	656	1.314
Piombino	6.001	2.003	8.004	Palermo	636	637	1.273
Civitavecchia	5.089	1.031	6.120	Ancona	604	609	1.213
Portovesme	4.863	1.100	5.963	Lipari	587	587	1.174
Ancona	4.032	1.741	5.773	Porto Torres	590	583	1.173
Fiumicino	4.813	734	5.547	Bari	571	577	1.148
Cagliari	1.943	2.718	4.661	Carloforte	525	524	1.049
Olbia	2.385	2.131	4.516	Procida	502	505	1.007
Porto Torres	3.023	1.438	4.461	Trapani	494	491	985
Falconara Marittima	2.818	855	3.673	Brindisi	430	430	860
Palermo	2.206	1.240	3.446	Golfo Aranci	420	420	840
Marina Di Carrara	1.652	1.429	3.081	Venezia	388	391	779
Salerno	1.400	1.582	2.982	Portovesme	356	359	715
Monfalcone	2.569	363	2.932	Favignana	336	339	675
Bari	1.918	710	2.628	Vulcano Porto	336	334	670
Gaeta	1.666	117	1.783	Cagliari	292	287	579
Catania	1.362	322	1.684	Casamicciola	282	284	566
Chioggia	953	646	1.599	Porto Santo Stefano	267	263	530
Porto Nogaro	985	542	1.527	Isola Del Giglio	251	254	505
Ortona	1.218	105	1.323	Savona - Vado	215	228	443
Termini Imerese	1.041	202	1.243	Tremiti	198	198	396
Lipari	865	224	1.089	Ponza	189	187	376
Totale	307.378	116.504	423.882	Formia	168	171	339
Altri Italia	11.032	9.888	20.921	Calasetta	167	166	333
Italia	318.410	126.392	444.803	Trieste	151	152	303
				Amalfi	146	148	294
				Santa Teresa Di Gallura	140	138	278
				Salina	136	138	274
				Castellammare Di Stabia	128	129	257
				Positano	127	127	254
				Salerno	126	127	253
				Rio Marina	113	114	227
				Termoli	108	109	217
				Totale	42.294	42.298	84.592
				Altri Italia	1.145	1.151	2.297
				Italia	43.439	43.449	86.889

(a) Eventuali incongruenze nei totali sono da attribuire alla procedura di arrotondamento.