

LA PORTUALITÀ COME FATTORE DI SVILUPPO E MODERNIZZAZIONE

**Analisi dell'impatto economico e occupazionale
dei porti commerciali italiani**

Sintesi della ricerca

Roma, 20 maggio 2008

LA RINNOVATA CENTRALITÀ DELLA PORTUALITÀ COME FATTORE DI SVILUPPO E MODERNIZZAZIONE

Il processo di globalizzazione dei mercati e la progressiva internazionalizzazione delle economie, con l'affacciarsi sullo scacchiere geoeconomico mondiale di Paesi fino a poco tempo fa esclusi o rimasti ai margini delle relazioni commerciali, stanno stimolando i principali protagonisti del nuovo "gioco competitivo" a massimizzare l'efficienza dei propri apparati di trasporto e di logistica, siano essi a servizio dei passeggeri o delle merci.

Le componenti della mobilità delle persone, del trasporto delle merci, della catena logistica, all'interno di contesti competitivi sempre più ampi, hanno acquisito una valenza strategica che va ben oltre il mero obiettivo del contenimento di una pur rilevante voce di costo, e identificano anzi una vera e propria leva competitiva straordinaria per i diversi sistemi-Paese.

L'interscambio mondiale cresce a ritmi vertiginosi, e i porti italiani registrano ormai da anni una fase di apprezzabile espansione in termini di traffico di merci, movimentazione di container, sbarco e imbarco di passeggeri, cui corrisponde la crescita del valore economico generato complessivamente dal settore portuale, sia in termini di fatturato che di occupazione.

Il sistema dei porti commerciali e industriali, parte integrante del più vasto *cluster* marittimo-portuale ma al tempo stesso elemento tutt'altro che marginale del *cluster* trasportistico terra-mare, è già stato esplorato nelle sue componenti essenziali – imprese fornitrici di servizi logistici (alle navi, alle merci e ai passeggeri) e soggetti istituzionali di *governance* (Autorità portuali e Capitanerie di porto) – all'interno degli ultimi *Rapporti sull'economia del mare* realizzati dal Censis per la Federazione del mare.

Con questo nuovo lavoro si approfondisce l'esame e si individuano più precisamente, per quanto possibile, le componenti portuali sulla scorta anche di informazioni raccolte direttamente, per il tramite delle Autorità portuali, da Assoporti¹.

¹ I dati qui presentati non sono pienamente confrontabili con quelli riportati nel 3° *Rapporto sull'economia del mare* realizzato nel 2006 dal Censis per la Federazione del mare, in quanto nel frattempo l'Istat ha aggiornato la base informativa di riferimento su cui si fondano le stime.

Se si considera l'attività portuale in senso stretto, ovvero l'insieme delle attività di logistica portuale e i servizi ausiliari dei trasporti marittimi, unitamente alle attività dei soggetti istituzionali di *governance* dei porti (Autorità portuali e Capitanerie di porto), ed escludendo quindi il fatturato degli altri comparti economici che pure nell'area portuale o intorno ad essa incentrano le proprie attività (i trasporti marittimi in sé, innanzitutto, l'indotto dell'attività croceristica, la cantieristica navale, la nautica da diporto, la pesca), nel 2007 il settore portuale italiano ha generato complessivamente un contributo al Pil superiore a 6,8 miliardi di euro (**tab. 1**).

Il settore così definito, inoltre, conta una occupazione diretta di circa 40.000 addetti, ed è in grado di attivare un'occupazione complessiva, tra unità di lavoro dirette e indirette, di 71.000 posti di lavoro.

Peraltro, la produttività del lavoro nel settore logistico portuale (72.000 euro circa di valore aggiunto per addetto) risulta elevata e in crescita rispetto al passato. Il confronto dell'indice di produttività tra diversi settori economici evidenzia il buon livello di competitività e la robustezza che caratterizza il sistema dei porti. Infatti, il dato riferito alle attività portuali si colloca al di sopra, ad esempio, dell'industria alimentare, dell'industria automobilistica, delle costruzioni e del tessile (**tab. 2**).

Se poi si fa riferimento a un aggregato più ampio, comprensivo del complesso degli operatori privati e delle imprese industriali, di servizio e commerciali collocate in ambito portuale o che hanno rapporti stabili con il porto, unitamente all'insieme di tutti i soggetti pubblici che a diverso titolo e con differenti responsabilità svolgono funzioni istituzionali e amministrative nei porti principali e nei porti minori italiani garantendone il corretto funzionamento, si può concludere che il sistema dei porti assorbe complessivamente 90.500 addetti, con un "fatturato" cumulativo di 18 miliardi di euro (**tab. 3**).

Considerando anche la produzione delle imprese cantieristiche insediate nell'area portuale, si arriva rispettivamente a 105.000 posti di lavoro e quasi 21 miliardi di euro di contributo al Pil nazionale.

Il valore del sistema portuale italiano si riassume, dunque, in una serie di aspetti che qui è possibile sintetizzare:

- anzitutto, *come comparto industriale in sé*, in grado di generare ricchezza e occupazione nell'economia nazionale – una produzione del settore logistico portuale di oltre 7,1 miliardi di euro, costi intermedi necessari al

funzionamento delle strutture e investimenti produttivi per 4,3 miliardi di euro, un valore aggiunto di 2,7 miliardi di euro, un'occupazione diretta di circa 40.000 addetti afferenti al *cluster* terra-mare e concentrati sulle operazioni di ormeggio e assistenza delle navi, gestione delle merci, scalo dei passeggeri, con tassi di attività in costante crescita. Sulle infrastrutture portuali gravita inoltre una pluralità di ulteriori soggetti imprenditoriali e commerciali che, unitamente a tutti gli altri soggetti pubblici con funzioni legate al porto, conducono a un complesso di quasi 7.000 imprese e 105.000 addetti operanti in ambito portuale, con un fatturato globale stimabile, come già accennato, in quasi 21 miliardi di euro;

- *come rete di nodi primari della filiera logistica italiana*, determinanti tanto per i processi di approvvigionamento del sistema produttivo (non ultimo, l'approvvigionamento di fonti primarie di energia), tanto per l'immissione delle imprese italiane esportatrici nelle "reti lunghe", quanto per il sostenimento delle dinamiche dei consumi sociali. Basti considerare che nel 2006 il 61,2% del volume complessivo di merci importate e il 46,2% di quelle esportate dall'Italia hanno viaggiato via mare e hanno trovato nei porti le attrezzature e i servizi indispensabili per le operazioni di sbarco, imbarco, magazzinaggio e trasferimento del carico da una modalità all'altra (**fig. 1**);
- come strumento privilegiato per avviare processi incrementali di *riequilibrio dello schema di ripartizione modale dei trasporti interni*, oggi eccessivamente sbilanciato sulla risorsa "strada", con ciò comportando evidenti benefici sociali, economici, ambientali (decongestionamento dei flussi di traffico, riduzione dell'inquinamento e della incidentalità, risparmio energetico). Si pensi, in questo caso, al ruolo dei porti come "caselli" delle "autostrade del mare" (segmento importante dello *short sea shipping*), sostenute peraltro dalle politiche europee dei trasporti, e come scambiatori intermodali integrati con le reti infrastrutturali lineari (ferroviarie e stradali) e con gli altri nodi logistici (interporti, *hub* aeroportuali, piastre logistiche di stoccaggio e smistamento, centri di distribuzione);
- come *sistema integratore di professionalità qualificate e risorse imprenditoriali diverse e altamente specializzate*, che sulla piattaforma portuale realizzano in maniera sinergica attività ad elevato valore aggiunto e costituiscono un patrimonio di *know how* per il Paese (dalle Autorità portuali alle Autorità marittime, dai terminalisti agli operatori dei servizi tecnico-nautici, dalla gestione dei magazzini di stoccaggio alle

forniture navali, dalle attività di disinquinamento agli autotrasportatori, vettori logistici e corrieri postali, dalle operazioni doganali alle funzioni di polizia di frontiera, ecc.).

Naturalmente, le infrastrutture e sovrastrutture portuali sono funzionali non solo ai trasporti marittimi e alle attività di logistica e movimentazione delle merci, ma anche a tutti gli altri comparti economici che compongono la filiera marittimo-portuale, basando le proprie attività nei porti: la cantieristica navale (costruzione, riparazione e manutenzione delle imbarcazioni), la nautica da diporto, la pesca, l'indotto delle attività croceristiche e i flussi turistici che si attivano a partire dagli scali di imbarco, di transito o di arrivo.

Basterebbe questa constatazione per comprendere appieno la capacità dei porti di stimolare la produzione e l'occupazione nel sistema economico nazionale. Infatti:

- il *moltiplicatore del reddito* del settore logistico portuale è pari a 2,757. Ciò significa che ogni 1.000 euro di nuovi investimenti o di domanda aggiuntiva di servizi richiesti al settore portuale, i porti generano 2.757 euro di ricchezza nel complesso dell'economia;
- il *moltiplicatore dell'occupazione* del settore logistico portuale è pari a 2,032. Ciò significa che all'aumento di 1.000 addetti attivati direttamente dal settore (in ragione di un incremento della domanda di servizi portuali), le unità di lavoro complessivamente attivate nel sistema economico sono 2.032.

Il porto rappresenta anche un *formidabile volano di sviluppo del territorio*, come polo funzionale in grado di generare ricchezza e occupazione, catalizzare risorse imprenditoriali e investimenti, stimolare lo sviluppo territoriale (della città portuale, prima di tutto, e del contesto macroregionale) migliorando l'accessibilità e la produttività del sistema economico locale, di cui diventa un fondamentale *asset* strategico.

In aggiunta alla produzione diretta e indiretta del settore, va tenuto conto, infatti, anche dell'*indotto originato dalla presenza del porto, con le significative ricadute economiche e occupazionali* – che qui non vengono misurate – derivanti dall'attrazione di flussi di merci e di passeggeri, dalla localizzazione di imprese industriali e commerciali, dalla innervazione infrastrutturale del retroterra, dalla dotazione anche di “contenitori” urbani polifunzionali ad uso della città.

Non a caso, negli ultimi anni, dopo le numerosissime esperienze che hanno caratterizzato molte città portuali europee (si pensi all'esempio emblematico dei *docklands* londinesi), anche nel nostro Paese le aree delle città costiere a diretto contatto con il porto sono diventate oggetto di una rinnovata attenzione da parte delle amministrazioni locali, delle Autorità portuali, degli investitori privati, per sviluppare *operazioni immobiliari, di recupero urbanistico e rifunzionalizzazione*, complementari alle attività *core* del porto.

E non può essere trascurato, infine, il *gettito fiscale prodotto dai traffici marittimi che si attestano nei porti italiani*, punti di frontiera doganale. Il sistema portuale garantisce introiti fiscali rilevanti, derivanti dalle tasse portuali e dalle altre imposte generate in ambito portuale e connesse alle operazioni di scalo (nel 2006 gli importi di pertinenza delle Autorità portuali sono stati quasi 86 milioni di euro, mentre sono affluiti alle casse dello Stato circa 150 milioni di euro). Gli uffici doganali nei porti provvedono, in aggiunta, alla riscossione di una serie di altri diritti, che rappresentano una voce di entrata rilevante per lo Stato (Iva, accise, dazi di varia natura, altre imposte e sovrimposte di consumo a favore dello Stato).

L'impatto di una infrastruttura portuale, insomma, ha ripercussioni sulla crescita dei sistemi produttivi territoriali non meno che sulla capacità logistica – e dunque la competitività – del Paese. In ciò si esprime il ruolo dei porti come *pivot* della crescita dell'economia e, al tempo stesso, come *player globali* in grado di sostenere i processi di apertura dell'economia del Paese agli scambi internazionali.

La movimentazione di container, in particolare, ha rimesso in gioco il sistema portuale nazionale, e rafforzato il ruolo strategico che la logistica italiana può interpretare nel più vasto contesto europeo e mediterraneo. I porti di Gioia Tauro, Genova e La Spezia figurano tra i primi 15 porti europei per merce containerizzata movimentata, competendo con terminal come Brema, Algeciras, Valencia, Le Havre, Barcellona (**tab. 4**).

Non va comunque dimenticato che l'Italia primeggia in Europa per i traffici di *short sea shipping* e che sono consistenti i volumi di merci movimentate con tecnica Ro-Ro confluenti nei nostri porti.

Da questo punto di vista, è difficile non cogliere l'immagine dei porti come varchi di accesso ai "tanti" territori italiani, come terminali di giunzione del *cluster* terra-mare, come "ponti" di lancio per l'immissione delle imprese italiane orientate all'export nelle "reti lunghe" per raggiungere nuovi

mercati di sbocco, come “cerniere” tra i flussi e i territori nello scenario globalizzato.

È dunque strategico investire nei porti, perché, in sintesi:

- i traffici marittimi stanno conoscendo una fase di crescita sostenuta (tra il 2000 e il 2006, pur a fronte di una stagnazione della congiuntura economica, il traffico di merci in navigazione internazionale e di cabotaggio nei principali porti italiani è aumentato del 15,7%, i container movimentati del 39,7%, i passeggeri imbarcati e sbarcati del 13,2%) (**figg. 2-3 e tab. 5**). In base alle previsioni, la movimentazione di container nel mondo supererà i 690 milioni di Teu nel 2015, praticamente triplicando il valore del 2000. Tutte le stime indicano, in particolare, una prospettiva di espansione del volume dei traffici marittimi intercontinentali nel Mediterraneo, crocevia dei flussi in partenza dal Nord America e dall’Estremo Oriente;
- come si è visto sopra, il porto è in grado di attivare processi di sviluppo economico e assorbimento occupazionale, con effetti moltiplicativi diretti, indiretti e indotti che si riverberano sul territorio, e contribuisce in maniera rilevante alla modernizzazione della catena logistica e alla forza competitiva dell’intero sistema-Paese;
- sono in corso mutamenti rapidi e radicali nello *shipping* mondiale (basti considerare che in soli dieci anni, tra il 1996 e il 2006, la quota di navi della flotta container mondiale con capacità di carico superiore a 5.000 Teu è passata dall’1% al 30%) che richiedono celeri interventi di ammodernamento delle infrastrutture e sovrastrutture degli scali marittimi italiani per adeguarle alla nuova domanda del mercato (fondali dei bacini portuali, estensione e pescaggio delle banchine, nuove gru di banchina, aree di stoccaggio, nuove tecnologie informatiche e telematiche, fluidi collegamenti terrestri stradali e ferroviari);
- in assenza di cospicui investimenti, i porti italiani rischiano di perdere posizioni e di vedere erose le proprie quote di mercato nella competizione per attrarre i traffici marittimi di lungo raggio rispetto ai sistemi portuali concorrenti, non solo quelli a leadership consolidata del Nord Europa (Rotterdam, Amburgo, Anversa), ma anche quelli spagnoli mediterranei emergenti (Algeciras, Valencia, Barcellona). Questi ultimi, in particolare, hanno potuto beneficiare di ingenti investimenti in nuove infrastrutture portuali e aree logistiche, guadagnando un ruolo preminente nel bacino del Mediterraneo sia come scali di origine e destinazione, sia come *hub* di *transhipment*. Ad essi si aggiungono poi altre realtà portuali

in forte sviluppo nella sponda sud del bacino (Port Said e Damietta in Egitto, Tangeri in Marocco).

Tuttavia, a fronte di queste considerazioni, che documentano la centralità attuale e futura dei porti, non possono essere celate le criticità ravvisabili nei processi di rafforzamento della rete portuale italiana. L'intervento pubblico, in termini di realizzazioni infrastrutturali, è apparso discontinuo, e negli ultimi anni ha subito una pesante battuta d'arresto, soprattutto per effetto dei vincoli di spesa posti nei confronti delle Autorità portuali. Di fatto, sono state realizzate solo opere minori e parzialmente valorizzati impianti preesistenti, mentre nessuna nuova grande infrastruttura è stata completata.

Le risorse per investimenti trasferite dallo Stato alle Autorità portuali hanno registrato una forte oscillazione nel tempo. In particolare, rispondendo a un indirizzo politico di contenimento della spesa pubblica, dal 2004 in poi i trasferimenti pubblici in conto capitale hanno subito una considerevole e costante contrazione (276 milioni di euro nel 2006, erano più di 1,1 miliardi di euro nel 2004) comportando una riduzione della capacità di spesa per investimenti delle Autorità portuali stesse.

Affinché l'Italia possa esercitare appieno il ruolo di *piattaforma logistica dell'Europa centro-meridionale* e la funzione di *molo logistico "naturale" nel bacino del Mediterraneo*, si pone dunque urgentemente la necessità di attivare adeguate politiche nazionali che vedano nel rilancio della portualità uno dei fattori chiave per il rilancio dell'economia nazionale.

Occorre una visione generale e un disegno complessivo del sistema infrastrutturale del Paese e dei dispositivi di trasporto, e il coordinamento conseguente dei corridoi plurimodali e delle piattaforme logistiche in via di definizione e consolidamento, rafforzando le giunzioni e le complementarietà tra nodi e archi di rete, contenendo gli spostamenti su gomma delle merci, intensificando l'offerta di trasporto combinato.

Dopo una prima fase di riorganizzazione del sistema dei trasporti mediante uno sforzo normativo considerevole finalizzato ad avviare le liberalizzazioni (la riforma dei porti, degli aeroporti e del trasporto pubblico locale sono alcuni esempi), la nuova fase deve guardare al rilancio della pianificazione strategica e sciogliere infine il nodo degli investimenti per potenziare le infrastrutture materiali e immateriali dei porti attraverso interventi sia di natura pubblica che privata.

È maturata definitivamente la consapevolezza della necessità di "mettere in rete" tutte le risorse disponibili e conferire efficienza all'architettura dei

flussi delle merci. Un segnale in questa direzione viene dall'avvio della redazione del nuovo Piano generale della mobilità da parte del Ministero dei Trasporti con lo scopo di dare impulso strategico alla programmazione del comparto.

All'interno di questo quadro, le Autorità portuali, che sono gli attori cardine nella *governance* del sistema portuale, e sovrintendono – in qualità di *cluster manager* – alla dimensione *hardware* (il sistema delle infrastrutture portuali) e al *software* di gestione (l'apparato dei servizi per la logistica), dovranno pertanto proseguire nel percorso di progressiva autonomia decisionale e finanziaria, nello sforzo di garantire l'efficienza, l'ammodernamento e lo sviluppo delle opere marittime.

Tab. 1 - Principali aggregati economici del sistema portuale italiano, 2007 (v.a. e milioni di euro)

	Logistica portuale e servizi ausiliari dei trasporti marittimi	Autorità portuali	Capitanerie di porto	Totale
Produzione	6.038	518	592	7.148
Costi intermedi/investimenti	4.021	256	54	4.331
Valore aggiunto	2.017	193	538	2.748
Importazioni	490	-	-	490
Esportazioni	774	-	-	774
Contributo al Pil	5.735	518	592	6.845
Occupati diretti e indiretti (v.a.)	56.682	3.222	11.214	71.118
- <i>Ula dirette</i>	27.899	1.244	10.800	39.943
- <i>Ula indirette</i>	28.783	1.978	414	31.175

Fonte: stime Censis, 2008

Tab. 2 - Valore aggiunto per addetto di alcuni settori economici, 2006 (v.a. in migliaia di euro)

Settori	v.a. (migliaia €)
<i>Autorità portuali</i> (*)	155,5
Poste e telecomunicazioni	122,2
Informatica, ricerca e attività connesse	102,8
Prodotti chimici, fibre sintetiche e artificiali	79,8
<i>Logistica portuale e attività ausiliarie dei trasporti marittimi</i> (*)	72,3
Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco	51,0
Autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	50,9
Sanità e altri servizi sociali	50,6
<i>Capitanerie di porto</i> (*)	49,8
Articoli in gomma e materie plastiche	47,8
Costruzioni	41,9
Istruzione	39,8
Industrie tessili e dell'abbigliamento	38,2
Industrie conciarie, prodotti in cuoio, pelle e similari	38,1
Industria del legno e dei prodotti in legno	31,6
Agricoltura, caccia e silvicoltura	20,3

(*) Stima Censis 2007.

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

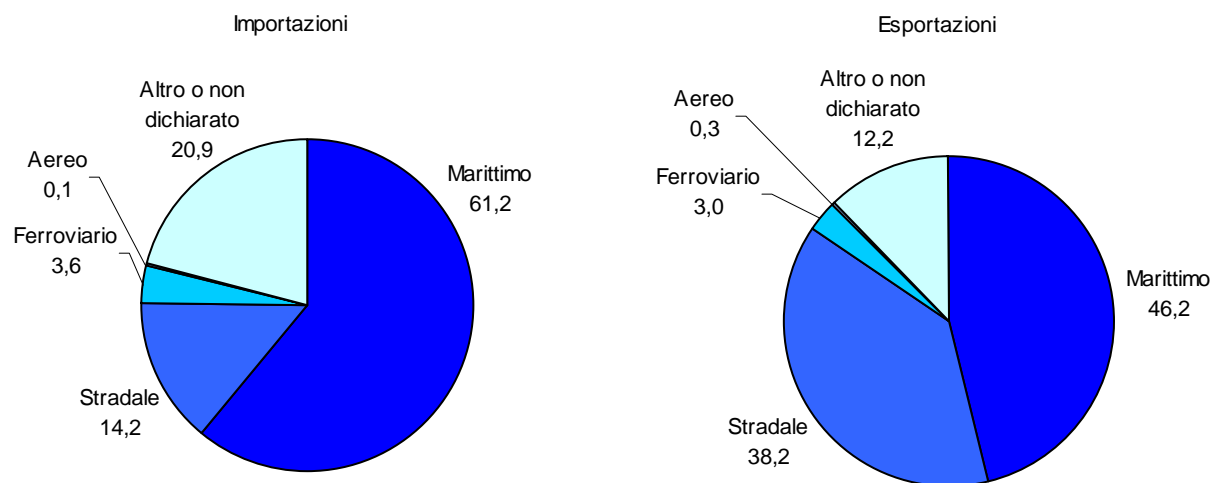
Tab. 3 - Stima dell'occupazione e del fatturato globale realizzato in ambito portuale (*) (v.a. e milioni di euro)

	Operatori privati	Soggetti pubblici	Totale
<i>Esclusi i cantieri navali e le imprese di riparazione e manutenzione presenti nei porti</i>			
Addetti (v.a.)	72.337	18.173	90.510
Contributo al Pil (milioni di euro)	14.418	3.662	18.080
<i>Compresi i cantieri navali e le imprese di riparazione e manutenzione presenti nei porti oggetto d'indagine</i>			
Addetti (v.a.)	87.054	18.173	105.227
Contributo al Pil (milioni di euro)	17.244	3.662	20.906

(*) Comprende il complesso delle imprese industriali, di servizio e commerciali collocate in ambito portuale o che hanno rapporti stabili con il porto, e tutti i soggetti pubblici con funzioni istituzionali e amministrative presenti nei porti.

Fonte: stime Censis, 2008

Fig. 1 - Commercio estero di beni (in volume) dell'Italia per modalità di trasporto, 2006 (val. %)



Fonte: elaborazione Censis su dati Ice-Istat

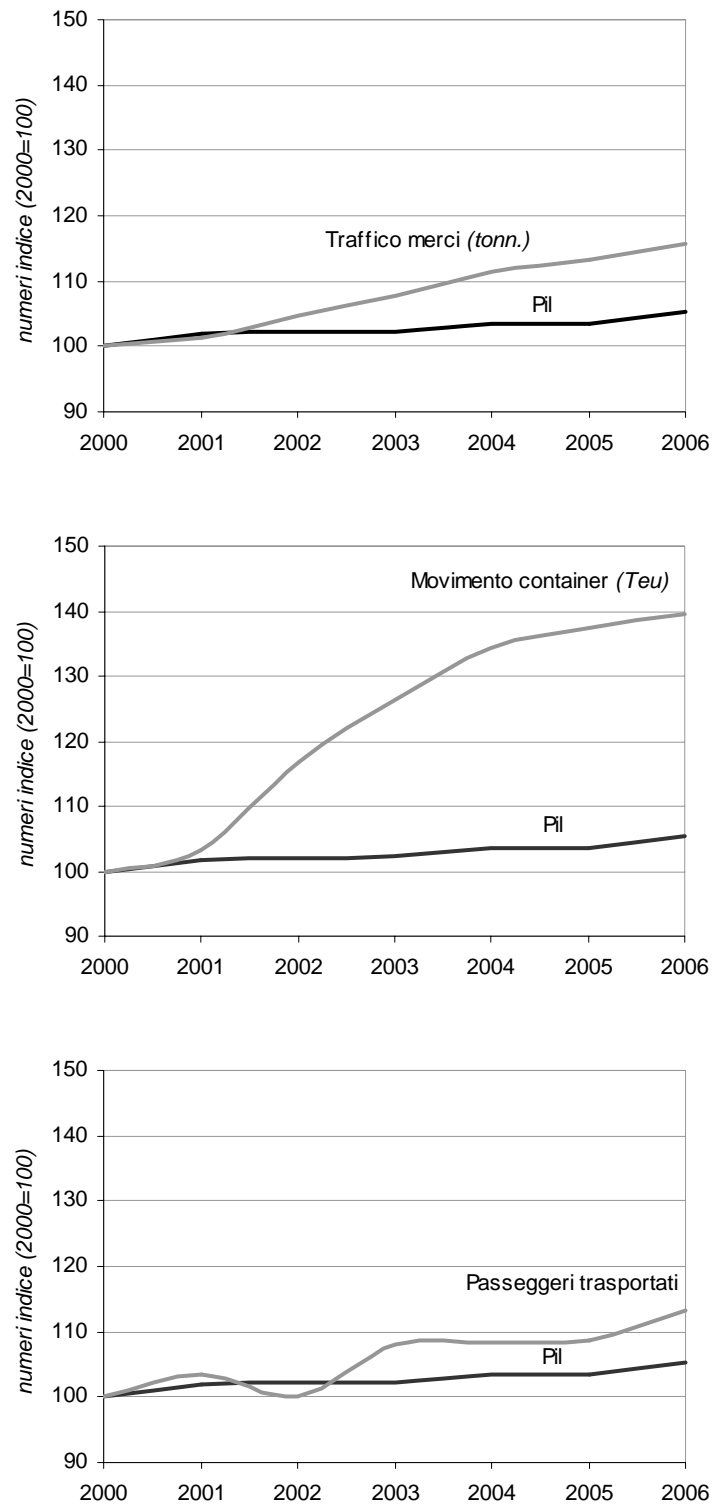
Tab. 4 - Movimentazione di container nei dieci principali porti italiani, 2000-2007 (migliaia di Teu e var. %)

	2000	2006	var. % 2000-2006	2007 (*)
1 Gioia Tauro	2.653	2.938	10,8	3.445
2 Genova	1.501	1.657	10,4	1.855
3 La Spezia	910	1.137	24,9	1.187
4 Taranto	3	892	26.144,2	756
5 Cagliari	22	688	3.079,0	547
6 Livorno	501	658	31,2	746
7 Napoli	397	445	12,2	461
8 Salerno	276	360	30,3	385
9 Venezia	218	317	45,2	329
10 Savona	37	227	515,6	243

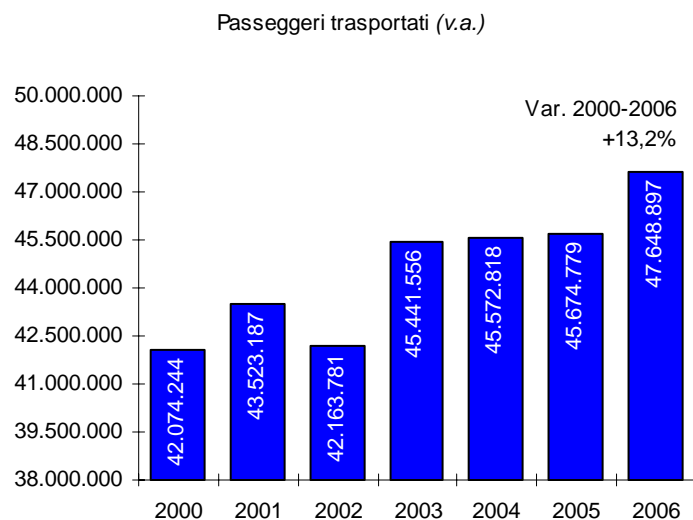
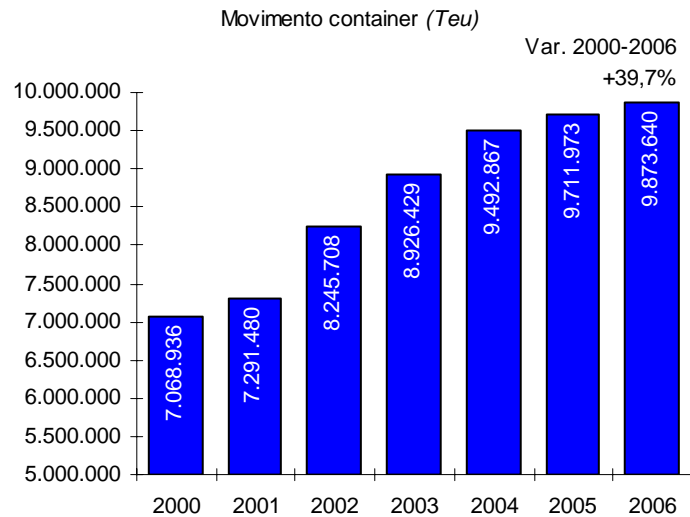
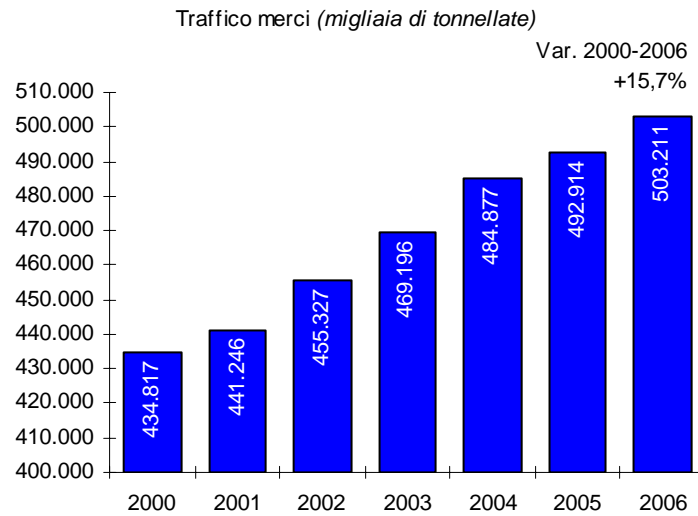
(*) Dati provvisori.

Fonte: elaborazione Censis su dati Assoport

Fig. 2 - Andamento del Pil e delle attività dei principali porti italiani, 2000-2006
(numeri indice: 2000=100)



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assoport

Fig. 3 - Attività dei principali porti italiani, 2000-2006

Fonte: elaborazione Censis su dati Assoporti

Tab. 5 - Attività dei principali porti italiani, 2006-2007

	2006			Var. % 2000-2006			2007 ^(*)		
	Merci (migl. tonn.)	Container (Teu)	Passeggeri (v.a.)	Merci (migl. tonn.)	Container (Teu)	Passeggeri (v.a.)	Merci (migl. tonn.)	Container (Teu)	Passeggeri (v.a.)
Ancona	9.231	76.458	1.574.050	-17,2	-8,9	30,0	9.157	87.193	1.524.191
Augusta	32.360	-	-	3,4	-	-	32.562	-	-
Bari	5.216	49	1.575.361	51,0	-96,4	36,4	5.555	64	1.780.029
Brindisi	10.502	4.268	457.184	30,5	-38,3	-53,9	10.535	5.359	422.428
Cagliari-Sarroch	36.134	687.657	351.285	19,2	3.079,0	-30,1	35.279	547.336	393.823
Catania	3.845	16.372	349.185	45,8	27,4	336,4	4.308	22.578	317.813
Chioggia	2.669	-	-	79,4	-	-	° 2.600	-	-
Civitavecchia	8.744	33.538	3.599.551	-11,2	165,8	59,4	7.690	12.691	3.807.522
Fiumicino	5.639	-	120.270	4,7	-	-	5.644	-	89.744
Gaeta	2.236	-	777	37,3	-	2.490,0	2.750	-	475
Genova	54.970	1.657.113	3.113.448	8,2	10,4	12,6	57.190	1.855.026	3.223.196
Gioia Tauro	23.844	2.938.176	-	-22,6	10,8	-	27.780	3.445.337	-
La Spezia	19.292	1.136.664	62.088	16,8	24,9	-17,9	19.416	1.187.040	79.355
Livorno	28.631	657.592	2.916.532	16,5	31,2	69,8	32.935	745.557	2.995.554
Marina di Carrara	3.271	4.493	-	-3,3	-57,8	-	2.900	2.330	-
Messina-Milazzo	24.176	-	10.170.885	124,4	-	-17,6	° 24.100	-	° 10.100.000
Monfalcone	4.527	1.523	280	38,1	851,9	-	4.412	1.519	126
Napoli	20.800	444.982	9.028.008	40,7	12,2	14,0	20.269	460.812	8.988.056
Olbia-Golfo Aranci	7.009	-	4.522.078	21,7	-	28,6	° 7.000	-	° 4.500.000
Palermo	6.142	27.234	2.046.678	17,6	59,0	52,5	6.630	31.767	2.305.991
Piombino	8.979	-	3.852.314	-13,5	-	20,2	9.002	-	3.827.172
Portonogaro	1.205	46	-	-24,3	-96,5	-	° 1.456	-	-
Ravenna	26.770	162.052	18.228	18,0	-10,7	171,8	26.304	206.580	15.020
Salerno	8.635	359.707	417.233	125,2	30,3	37,0	10.893	385.306	517.753
Savona-Vado	16.502	227.197	894.992	25,0	515,6	87,4	16.051	242.720	1.075.312
Taranto	49.434	892.303	211	45,9	26.144,2	59,8	47.221	755.934	184
Trapani	3.343	9.265	1.021.338	46,8	-46,6	-8,7	° 3.300	° 9.000	° 1.000.000
Trieste	48.168	220.310	103.408	1,2	6,9	-49,7	46.116	265.863	113.702
Venezia	30.937	316.641	1.453.513	9,8	45,2	66,5	30.215	329.512	1.503.371
Totale	503.211	9.873.640	47.648.897	15,7	39,7	13,2	509.270	10.599.524	48.580.817

(*) Dati provvisori.

° Stima.

Fonte: elaborazione Censis su dati Assoporti