

TRAFFICO MERCI E PASSEGGERI NELLE AREE PORTUALI

A. LEONARDI, M. BULTRINI, M. FATICANTI, C. SERAFINI, E. TAURINO

APAT – Dipartimento Stato dell'Ambiente e Metrologia Ambientale

Introduzione

I dati relativi al traffico merci e passeggeri delle diverse aree portuali, sebbene da soli (al pari dei dati relativi ai trasporti su strada) costituiscano un indicatore parziale delle pressioni che tali attività possono esercitare sull'ambiente, sono molto utili se analizzati insieme ai dati di qualità dell'aria, delle acque, ecc. per comprendere, prevenire e/o intervenire sugli impatti sulla qualità della vita nelle aree urbane interessate.

Le aree portuali considerate sono: Genova, Livorno, Trieste, Venezia, Napoli, Bari, Taranto, Palermo, Catania, Messina e Cagliari; per Reggio Calabria non vi sono dati a disposizione. I dati riportati per l'anno 2006 delle dodici Aree portuali che ricadono nelle Aree urbane oggetto di studio sono stati reperiti dai siti delle Autorità Portuali e sono coerenti con i dati diffusi da Assoport.

Traffico merci

Rispetto al 2005 si osserva un aumento percentuale medio del totale delle merci movimentate di circa 1,4 % (non considerando i dati del Porto di Messina per cui non si hanno a disposizione i dati del 2005). La ripartizione percentuale delle merci movimentate è riportata in figura 1. Per il Porto di Cagliari i dati dei prodotti petroliferi movimentati includono anche le "rinfuse solide" e le "rinfuse liquide" diverse dal petrolio.

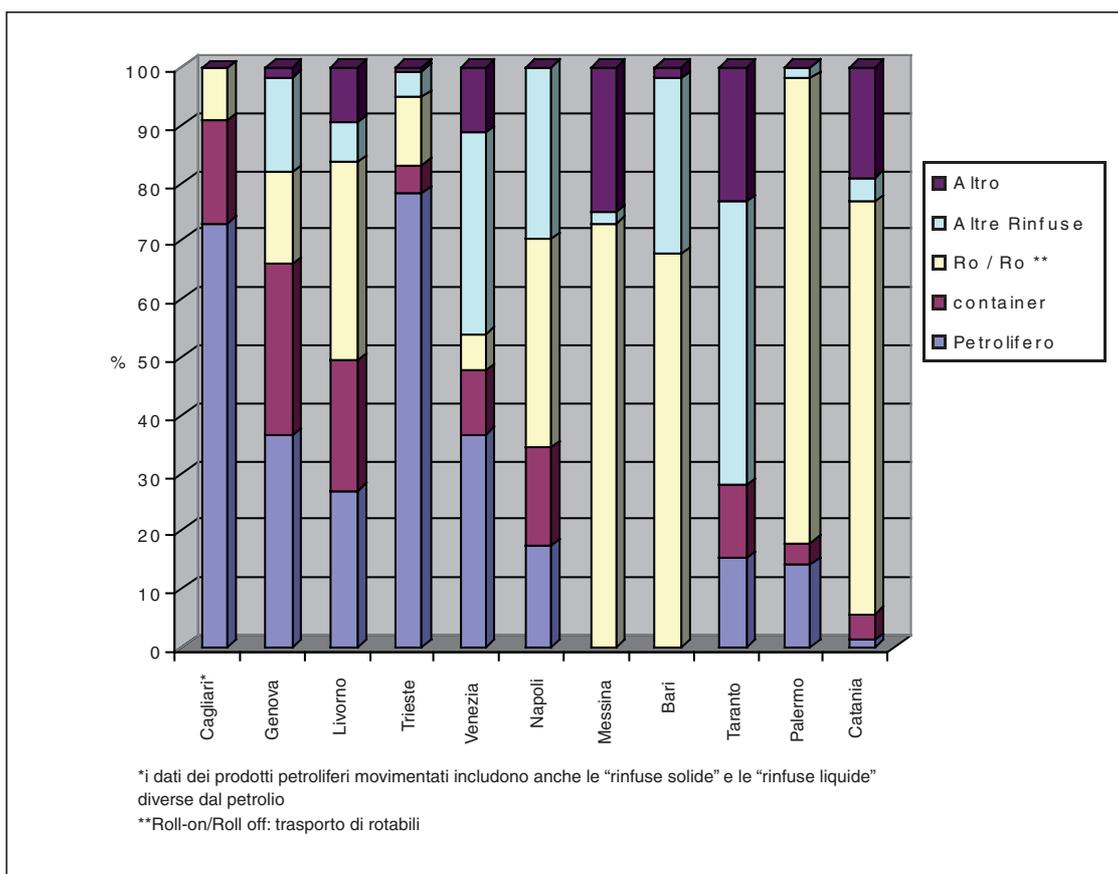
I dati mostrano come il Porto di Trieste e Cagliari abbiano una spiccata vocazione petrolifera dovuta al collegamento con il terminale petrolifero SIOT (Oleodotto Transalpino) di Trieste e della raffineria in provincia di Cagliari; non trascurabile è il peso percentuale del traffico di prodotti petroliferi dei Porti di Venezia, Livorno, Genova e Taranto (greggio destinato alla raffinazione negli stabilimenti situati nelle aree portuali o nello loro vicinanze). Il ridimensionamento dell'attività petrolifera del porto di Napoli è dovuto alla chiusura della raffineria in area retroportuale.

Il peso percentuale del traffico container è notevole soprattutto nei Porti di Genova e Livorno, in termini assoluti il traffico container in tonnellate raggiunge alti valori anche nei Porti di "transhipment" di Cagliari e Taranto mentre è quasi nullo nei Porti di Bari e Messina.

Il traffico delle "altre rinfuse" (solide e liquide al netto dei prodotti petroliferi) raggiunge consistenti valori percentuali relativi nel Porto di Taranto (traffico dovuto al polo siderurgico) e nei Porti di Venezia (traffico di carbone per le centrali termoelettriche di Marghera e Fusina), Bari (traffico di cereali) e Napoli (traffico di cereali e carta).

I Porti siciliani di Palermo e Catania ed i Porti di Livorno, Napoli e Bari mostrano considerevoli valori percentuali di traffico Ro / Ro (Roll-on/roll-off, trasporto di rotabili in genere imbarcati su nave); il porto di Messina ha un elevato traffico Ro / Ro legato quasi esclusivamente alle dinamiche di attraversamento dello stretto omonimo.

Figura 1: Ripartizione percentuale merci movimentate nel 2006



Fonte: Autorità Portuali italiane, 2007

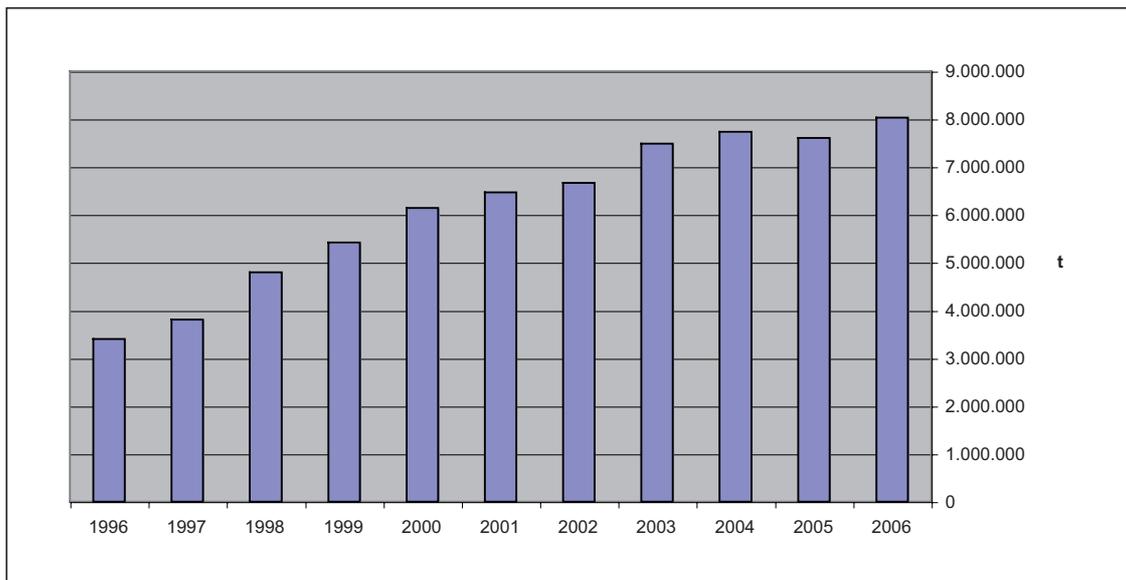
L'incremento del traffico Ro / Ro è indice del miglioramento del trasporto intermodale ossia dei servizi di trasporto mare-terra che possono garantire una ripartizione più razionale del traffico merci e superare i noti problemi di congestionamento della rete stradale nazionale.

In tale ambito si colloca il progetto "Autostrade del Mare" con cui vengono definite le tratte marittime che collegano i porti più importanti e più attrezzati per il traffico delle merci e che vengono servite da traghetti ad esse dedicate. In tal modo, un autotrasportatore invece di attraversare l'Italia da Nord a Sud utilizzando la rete stradale nazionale può imbarcarsi su una delle numerose linee marittime che compongono il quadro delle Autostrade del Mare. I vantaggi di questa scelta sono molteplici, minor costi e maggior competitività, minor inquinamento e maggior sostenibilità, maggior sicurezza e minor incidentalità.

La Società RAM, Rete Autostrade Mediterranee S.p.A., è nata proprio per dare attuazione al programma "Autostrade del mare" previsto nel Piano Generale dei Trasporti e parte integrante del Progetto 21 "Motorways of the Sea", approvato dal Consiglio del Parlamento europeo nell'ambito delle Reti Transeuropee TEN-T. A sostegno delle tratte marittime è stato istituito il bonus ecologico istituito con la Legge 265/2002 che permette di corrispondere all'autotrasportatore (che decida di trasferire il suo mezzo su tratta marittima) un incentivo sotto forma di sconto sulla tariffa marittima che può arrivare fino al 30% dei costi sostenuti.

Nel corso degli ultimi anni sono state istituite nuove linee marittime sia nazionali che infracomunitarie con origine e destinazione nei porti italiani. Conseguenza di ciò, il traffico marittimo è cresciuto notevolmente. Tuttavia, le navi viaggiano tuttora a metà carico e la capacità inutilizzata permetterebbe un ulteriore incremento del traffico marittimo. A titolo di esempio, in figura 2 viene riportato l'andamento del traffico Ro / Ro nell'ambito del progetto "Autostrade del Mare" per il porto di Genova

Figura 2: Traffico Roll-on/Roll-off nell'ambito del progetto Autostrade del Mare per il porto di Genova.



Fonte: Autorità portuale di Genova

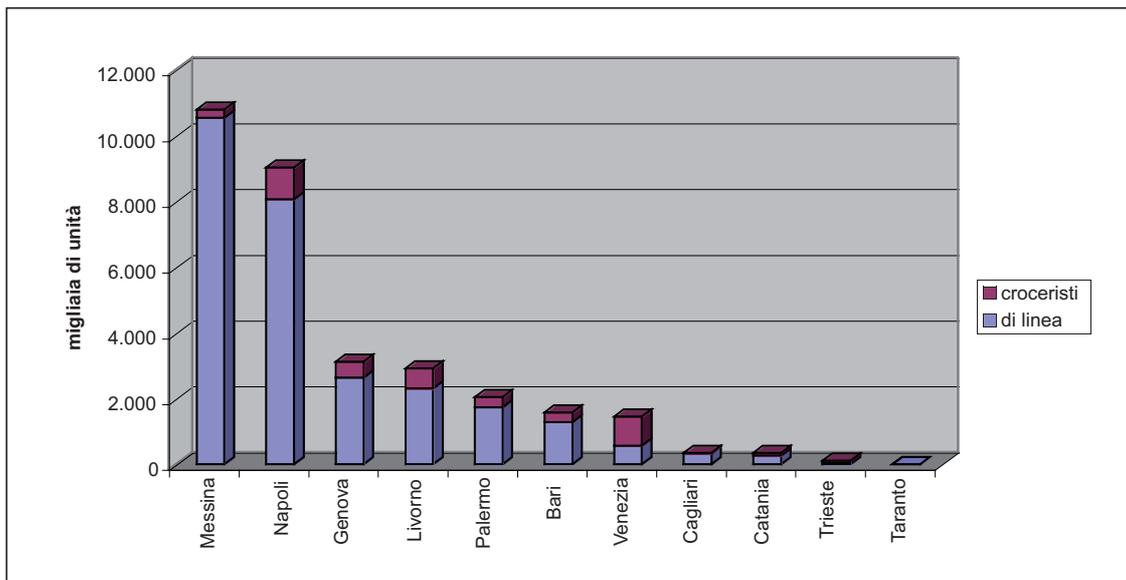
Traffico passeggeri

Rispetto al 2005 si osserva un aumento percentuale medio del totale dei passeggeri in transito di circa il 3,7 % (non considerando i dati del Porto di Messina per cui non si hanno a disposizione i dati del 2005). La ripartizione dei passeggeri in transito è riportata in figura 3. Per il Porto di Reggio Calabria non è stato possibile reperire alcun dato.

Nel Porto di Messina si concentra il traffico passeggeri più consistente, dovuto quasi esclusivamente a passeggeri di linea che attraversano lo stretto, mentre il traffico passeggeri è praticamente assente nel Porto di Taranto che ha una "natura" prevalentemente industriale.

Nei Porti di Napoli, Venezia e Livorno si ha il maggior numero di croceristi che in termini percentuali costituiscono oltre il 60 % dei passeggeri che transitano nel Porto di Venezia e quasi il 40 % dei passeggeri che transitano nel Porto di Trieste.

Figura 3: Traffico passeggeri (croceristi e "di linea") nel 2006



Fonte: Autorità Portuali italiane, 2007

Sitografia

- <http://www.trasporti.gov.it/>
- <http://www.porto.bari.it>
- <http://www.porto.cagliari.it>
- <http://www.porto.catania.it>
- <http://www.porto.genova.it>
- <http://www.porto.livorno.it>
- <http://www.porto.messina.it>
- <http://www.porto.napoli.it>
- <http://www.autport.pa.it>
- <http://www.port.taranto.it>
- <http://www.porto.trieste.it>
- <http://www.port.venice.it>