

REGIONE EMILIA-ROMAGNA: GIUNTA

PG.2017. 0184331
del 20/03/2017

Mitt.: AUTORITA PORTUALE DI RAVENNA - AUTORITA PORTUA



Spett.le
Regione Emilia-Romagna
Assessorato ai Trasporti
Reti di Infrastrutture materiali e immateriali
Programmazione territoriale e agenda digitale

segreteriaaprit@regione.emilia-romagna.it

c.a. Assessore
Raffaele Donini

Ravenna, li 17/03/2017

Prot. n. 1787

**Oggetto: Art 5-bis L.R. 30/1998 Procedimento di approvazione Piano Regionale Integrato
dei Trasporti PRIT 2025
Comunicazione chiusura lavori della Conferenza di Pianificazione**

In relazione alla consultazione avviata per la redazione di un Piano Regionale Integrato per i Trasporti con orizzonte temporale al 2025, nell'esprimere apprezzamento per l'approfondito lavoro di capillare analisi del territorio e delle sue necessità in tema di infrastrutture e servizi di trasporto, si desidera contribuire:

1. sul piano degli investimenti programmati in lavori pubblici, fornendo un quadro aggiornato degli interventi infrastrutturali che interessano il porto ed i suoi collegamenti con la rete viaria e ferroviaria principale, incluse le opere di infrastrutturazione tecnologica;
2. valorizzando il ruolo del porto di Ravenna come punto principale di ingresso non solo delle materie prime per l'industria regionale, ma anche come luogo di approvvigionamento energetico in particolare per l'industria dei trasporti;
3. evidenziando la necessità di supportare le eccellenti performance ferroviarie di questi ultimi anni e l'impegno per lo sviluppo delle reti immateriali al fine di collegare gli operatori logistici del territorio;

4. dando adeguato rilievo al cruciale ruolo che i servizi ed i controlli sanitari, veterinari e fitosanitari svolgono nel ciclo delle importazioni delle merci destinate alla regione o in transito attraverso questa verso altre destinazioni italiane o estere ed alle iniziative che possono utilmente essere messe in campo anche dalla Regione.

1. Investimenti in infrastrutture

A livello generale si rinvia alla tabella allegata riportante la lista dei progetti inviata ai coordinatori del Corridoio Baltico - Adriatico e del Corridoio Mediterraneo ed all'allegato specifico sul tema dei lavori relativi all'"Hub portuale di Ravenna".

Quanto alle infrastrutture ferroviarie, sono note le problematiche che affliggono il collegamento del porto con la rete principale non consentendo risultati positivi in termini di rese e tempi di trasferimento delle merci: sia la complessità delle operazioni di manovra che il necessario passaggio dalla stazione passeggeri non possono costituire uno scenario accettabile per il futuro, se sul trasporto ferroviario si vuole puntare come giustamente si intende dal Piano.

Anche l'infrastruttura portuale di trasporto dati, oggi affidata ad una dorsale wi-fi, specialmente in considerazione degli importanti interventi programmati in campo di security portuale di concerto con la Prefettura e le Forze dell'Ordine ed in campo di sicurezza della navigazione in sintonia con il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, necessita di una sostanziale rivisitazione. Si è perciò previsto di realizzare una infrastruttura ad anello, con attraversamento del Canale Candiano, completamente in fibra ottica.

Sul tema si auspica che la società in house della Regione, Lepida, partecipata da questa stessa Autorità di Sistema e già realizzatrice di un tratto importante di collegamento in fibra ottica dell'area Bassette con il terminal Crociere e la sede della Capitaneria di Porto, possa utilmente essere coinvolta sia in sede progettuale che realizzativa.

2. Gas Naturale Liquefatto

Come è noto, la Direttiva 2014/94/UE, all'articolo 6, obbliga, entro il 31 dicembre 2025, ogni Stato membro ad assicurare la realizzazione di un numero adeguato:

- di punti di rifornimento per il GNL nei porti marittimi per consentire la circolazione di navi alimentate a GNL nella rete centrale TEN-T (Il Porto di Ravenna fa parte della ristretta lista dei 14 porti core italiani e fa parte dei Corridoi Baltico-Adriatico e Mediterraneo della rete TEN-T);
- di punti di rifornimento per il GNL accessibili al pubblico almeno lungo la rete centrale TEN-T per assicurare la circolazione di veicoli pesanti alimentati a GNL.

Inoltre le linee guida TEN-T (Regolamento 1315/2013) prevedono che la creazione di infrastrutture GNL debbano essere coordinate con l'implementazione della rete centrale TEN-T. Correttamente nel documento analizzato vengono evidenziati gli obiettivi relativi alla promozione di veicoli puliti ed efficienti ed i punti di rifornimento per autotrazione realizzati o in corso di realizzazione.

Sarebbe molto importante inserire anche quegli elementi che riguardano più da vicino il Porto di Ravenna, porto "core" delle reti TEN-T. In particolare è in corso nel porto di Ravenna un progetto per la realizzazione di infrastrutture al fine di promuovere l'uso del GNL per effettuare rifornimenti marittimi e terrestri. Tale progetto, oltre all'importante investimento privato in strutture di stoccaggio e distribuzione, in relazione al quale è in corso la procedura di valutazione di impatto ambientale presso la Regione, prevede interventi in infrastrutture portuali da parte dell'Autorità di Sistema Portuale da realizzare nell'ambito dell'iniziativa GAINN-IT, che vede come capofila il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e che è costituita da due progetti complementari GAINN4CORE (Azione 2014-IT-TM-0450-S) e GAINN4MOS (Azione 2014-EU-TM-0698-M). Tali progetti sono stati co-finanziati dal Bando CEF Trasporti 2014 e mirano per l'appunto a realizzare le prescrizioni della Direttiva 2014/94/EU e costituiscono un importante riferimento del framework nazionale del GNL.

3. Collegamenti tra nodi delle reti di trasporto: trasporto ferroviario e collegamenti telematici

Nel Quadro Conoscitivo è ben individuato il ruolo del porto di Ravenna come principale sorgente regionale di traffico ferroviario. Nonostante una movimentazione marittima che, solo negli ultimi anni si è riavvicinata ai dati pre-crisi, anche grazie alle misure messe a punto dalla Regione il porto di Ravenna ha potuto registrare performance molto significative in termini di quota di traffico in uscita su ferro dal porto.

Come correttamente evidenziato, il traffico di materie prime e semilavorati sbarcati in porto alimenta traffico ferroviario tradizionale sulle direttrici principali dei distretti produttivi riforniti.

In questo settore di traffico (rinfuse solide e merci varie) la quota della modalità ferroviaria sul totale portuale, nel 2016, è stata superiore al 17%.

Non è da trascurare, comunque, il dato rilevato a gennaio con riferimento al traffico di merce in container dello scorso anno, che necessariamente non poteva essere inserito nel documento in consultazione: dopo qualche anno di difficoltà, la quota ferroviaria di questo tipo di traffico sta tornando prossima al valore del 10% (misurato in TEU) e del 9% (in tonnellate).

A fronte di un traffico di merci in container ancora non pienamente ripreso, sulla performance del quale evidentemente i limiti infrastrutturali dati dai fondali del porto pesano in maniera decisiva, il traffico di merci in container in entrata e uscita su ferro sta tornando su valori interessanti.

Quello che si vuole evidenziare è che il risultato va apprezzato anche nell'ottica di servizio al sistema produttivo: non solo i porti tirrenici, ma anche il porto della Regione rappresenta un importante punto di uscita delle esportazioni del sistema industriale regionale. Da questo punto di vista saranno cruciali nei prossimi anni le attività di creazione e supporto di nuove relazioni di trasporto intermodale marittimo che oggi collegano il porto solo a nodi al di fuori della Regione.

Su un altro piano, quello dello sviluppo delle reti telematiche per lo scambio di informazioni tra nodi logistici e aziende di autotrasporto, vanno evidenziate le sperimentazioni in corso in relazione a prodotti deperibili in transito verso l'Europa continentale e quelle effettuate negli anni passati con aziende basate nell'area dell'Interporto di Bologna che hanno coinvolto la Piattaforma Logistica Nazionale (PLN).

Oggi questa, a seguito della individuazione da parte di UIRNet dell'operatore economico cui è stata affidata l'estensione e la gestione della stessa, costituisce la piattaforma di interconnessione e di regia dei dati e dei processi relativi alla logistica nazionale e ne rappresenta l'Intelligent Transport System (ITS) di riferimento, nonché il soggetto attraverso il quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), sulla base delle previsioni del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, garantisce l'omogeneizzazione dei Port Community Systems (PCS) del Paese.

In questo contesto, l'Autorità di Sistema Portuale, nel suo sforzo di espandere la platea degli utenti del PCS che ha messo a disposizione della comunità portuale, di arricchire il livello dei servizi forniti e di attivare relazioni di scambio dati e informazioni relative alle merci e ai mezzi di trasporto con i nodi logistici (interporti, centri merci, piastre logistiche) con i quali sono attive relazioni di traffico di merci, sta avviando una collaborazione più stretta con la stessa UIRNet e con il MIT finalizzata alla creazione di un'interfaccia unica di infrastruttura ITS a servizio dell'Autorità di Sistema (potenzialmente estendibile a tutte le AdSP) che dialoghi con la PLN, e dunque, potenzialmente, con tutti gli operatori ed i nodi logistici che fruiranno dei servizi della PLN, e che sia in grado di supportarla nelle specifiche attività di competenza per tutto ciò che entra nel ciclo complesso del trasporto e della logistica.

Potrebbe essere significativo riconoscere anche all'interno del PRIT2025 le potenzialità dei servizi destinati ai vari nodi logistici che la PLN già propone e di quelli che sta mettendo a punto nel contesto sopra sommariamente descritto.

4. Controlli propedeutici allo sdoganamento di merci in entrata

La qualità complessiva del servizio svolto dal porto di Ravenna quale punto di ingresso di merci destinate al consumo sul mercato e di materie prime destinate ad alimentare l'industria, non dipende solo dalla qualità dei servizi di movimentazione delle merci o dalla logistica in senso stretto. Dipende dalla qualità complessiva dei servizi che intervengono lungo la catena logistica. Tra questi un ruolo sempre più importante è svolto dai servizi di controllo sanitario, veterinario e fitosanitario propedeutici allo sdoganamento delle merci introdotte attraverso il porto.

Il porto di Ravenna, come altri porti nazionali e comunitari adriatici, è un punto di entrata censito dai regolamenti comunitari per diverse tipologie di merci sottoposte a controlli specifici che devono essere effettuati in strutture predisposte secondo requisiti minimi comunitari e da uffici organizzati secondo standard comuni e mettendo in campo procedure standard.

Le forme di collaborazione sperimentate negli ultimi anni dalla Regione e dagli uffici periferici del Ministero della Salute competenti per tali attività hanno prodotto importanti risultati che si auspica possano trovare, se non forme strutturali di definizione, almeno modalità più stabili che consentano un assestamento dell'assetto degli uffici e, conseguentemente, degli orari di apertura e dei livelli di servizio. In tale contesto anche la valutazione di possibili forme di razionalizzazione della distribuzione sul territorio dei laboratori dell'Istituto Zooprofilattico Sperimentale potrebbero essere utili a trovare sinergie tra i diversi settori.

Da ultimo si allegano alcune tabelle e integrazioni al fine di aggiornare i dati riportati nella copiosa documentazione elaborata dagli uffici della Regione.

Si resta a disposizione per ogni approfondimento che riteniate utile a chiarire quanto sopra esposto.

Si ringrazia per l'attenzione e si porgono cordiali saluti.

Il Presidente
Daniele Rossi



ALLEGATI

1. Project List allegata ai piani di lavoro dei Corridoi Adriatico Baltico e Mediterraneo
2. Serie storica del traffico del Porto di Ravenna
3. Serie storica del traffico ferroviario del Porto di Ravenna
4. Dotazioni infrastrutturali del porto
5. Numero di navi e relative toccate suddivise per lunghezza e larghezza della nave
6. Operatori Portuali
7. Andamento del traffico merci del Porto di Ravenna nel 2016
8. Scheda su "Hub portuale di Ravenna"

ALLEGATO 1. Project List allegata ai piani di lavoro dei Corridoi Adriatico Baltico e Mediterraneo (aggiornata al 10 febbraio 2017)

Project	Project description	Project status			Project costs/financing										
		Project start date	Project end date	Total costs	Expenditures until reference time of information	Funding source "State and own sources for public bodies"	Funding source "Regional/Local and own sources"	Funding source "EU/CEF"	Funding source "IFI"	Funding source "Private"	Funding source "Other EU funds"				
Project name	Short Project Description	Project start date	Project end date	Total costs	Expenditures until reference time of information	Amount in Million Euro	Indicate potential or approved funding	Amount in Million Euro	Indicate potential or approved funding	Amount in Million Euro	Indicate potential or approved funding	Amount in Million Euro	Indicate potential or approved funding	Amount in Million Euro	Indicate potential or approved funding
Ravenna Port Hub - 1st phase	Dredging works in several parts of the canal harbour up to -12,00 / -12,50 meters (inner parts); up to -14,00 m (approaching canal). Operational quays upgrading. Realization of a new quay serving a specific container terminal	01/2019	12/2023	230,35	3,35	60,00	approved	38,68	approved	10,00	potential	120,00	approved	1,68	approved
Ravenna Port Hub - 2nd phase	Dredging works in several parts of the canal harbour up to -12,50 / -14,50 meters (inner parts); up to -15,00 m (approaching canal). Development of multimodal platform..	01/2020	12/2025	129,00				12,00	potential						
Ro-Ro terminal upgrading	Upgrading of the existing Ro-Ro and Ro-pax terminals (Largo Trattorio): construction of marine jetties and completion of parking area	01/2019	12/2023	25,00				3,30	approved	1,00	potential				
ICT services for the port community: interoperability of PCS with the National Maritime Single Window; the National Logistics Platform and the Customs ICT platform	Implementation of advanced PCS based ICT services for port operators and public agencies. The main objective is to improve the PCS for a better coordination of the port processes using a wide range of interoperability features. Specifically the new services will be developed for the processes related to safety and security (including cybersecurity), logistics, reporting formalities, customs clearance, gate automation, ITS, etc. The most important goal in terms of interoperability is to implement the full interoperability with the National maritime single window, the customs agency single window and the National Logistics platform.	01/2015	12/2018	3,00	2,42	0,06	approved	0,83	approved	0,06	potential			0,66	approved
Dredged material treatment plant	Construction of a dredged material treatment plant with an annual capacity of at least 400.000 cu.m.	01/2019	12/2020	20,00				4	approved					16	potential
Improvement of Data connection infrastructure for port services	Improvement of connectivity infrastructure for the port security and the digitalization of port procedures contributing to the de-materialization of the processes and to a better coordination among the Administrations for a general efficiency improvement. The general objective is to obtain a more stable, fast and secure infrastructure. The main activity is to extend the actual connectivity infrastructure based on WiMax and HyperLan connections installing new nodes and laying new optical fiber sections.	01/2015	12/2019	1,25	0,23			1,00	approved						
LNG supply facilities implementation at the Port of Ravenna	The project foresees storage tanks, facilities for receiving LNG from LNG vessels and for bunkering and a station for fuelling LNG propelled vehicles and LNG tanker vehicles.	01/2017	09/2019	11,94				0,08	approved	3,04	approved			8,82	approved
LNG supply facilities implementation engineering at the Port of Ravenna	The project includes the engineering studies of the LNG infrastructures at the port	01/2015	09/2019	0,42				0,05	approved	0,21	approved			0,16	approved

ALLEGATO 2. Serie storica traffico merci nel Porto di Ravenna

dati in tonnellate

anno	Totale
2000	22.676.795
2001	23.812.397
2002	23.931.873
2003	24.910.621
2004	25.429.293
2005	23.879.193
2006	26.770.176
2007	26.304.507
2008	25.904.173
2009	18.702.876
2010	21.915.020
2011	23.343.617
2012	21.460.479
2013	22.486.318
2014	24.460.154
2015	24.738.989
2016	25.962.764

ALLEGATO 3. Serie storica traffico ferroviario nel Porto di Ravenna

dati in tonnellate

anno	Arrivi	Partenze	Totale
2009	135.501	1.801.464	1.936.965
2010*	135.501	1.801.464	1.936.965
2011	231.149	2.053.495	2.284.644
2012	231.240	1.845.594	2.076.834
2013	286.290	1.718.062	1.984.352
2014	459.500	2.499.635	2.959.135
2015	373.620	2.686.350	3.059.970
2016	420.406	2.967.423	3.387.829

*per il 2010 sono stati usati i dati del 2009 in quanto non disponibili

ALLEGATO 4. Dotazioni infrastrutturali del porto (paragrafo 3.1.5.2)

Per quanto riguarda le dotazioni infrastrutturali del porto, la capacità complessiva dei magazzini è di 602.258 mq, per i piazzali è di 1.323.922 mq e relativamente a serbatoi/silos è di oltre 1.256.298 mc.

Per quanto riguarda il terminal traghetti occorre dire che al terminal fanno capo i traghetti della Grimaldi che operano sulla linea Ravenna-Brindisi-Catania della Cin-Tirrenia.

Per quanto riguarda i passeggeri si riporta la serie storica dal 2011 ad oggi:

anno	Numero totale	di cui crocieristi
2011	163.829	156.359
2012	106.498	100.379
2013	101.819	97.025
2014	62.028	43.887
2015	43.152	39.982
2016	48.002	45.904

I posti barca esistenti a Marina di Ravenna aggiornati al 31/12/2016 sono 1.752.

ALLEGATO 5. Numero di navi e relative toccate suddivise per lunghezza e larghezza della nave

numero di navi e relative toccate suddivise per lunghezza della nave

		Navi						Tocate					
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Lunghezza	< 130 m.	754	690	644	620	532		1.833	1.638	1.552	1.327	1.198	
	130 - 150 m	195	164	158	181	173	838	620	575	524	596	509	2.105
	151 - 175 m	117	108	115	99	108	83	332	285	326	281	228	159
	176 - 200 m	211	185	210	275	295	238	495	453	619	790	785	397
	201 - 225 m	27	33	31	27	55	42	87	139	132	120	163	150
	> 225	10	11	19	27	30	23	10	11	20	35	37	34
TOTALE		1.314	1.191	1.177	1.229	1.193	1.224	3.377	3.101	3.173	3.149	2.920	2.845

numero di navi e relative toccate suddivise per larghezza della nave

		Navi					Toccate				
		2011	2012	2013	2014	2015	2011	2012	2013	2014	2015
Larghezza	< 20 m.	844	766	714	716	608	2.070	1.850	1.739	1.509	1.315
	21 - 25 m.	203	177	175	166	187	708	665	638	651	649
	26 - 30 m.	131	127	127	169	130	398	416	560	662	553
	30 - 35 m.	132	116	149	172	257	197	164	224	315	385
	> 35	4	5	12	6	11	4	6	12	12	18
TOTALE		1.314	1.191	1.177	1.229	1.193	3.377	3.101	3.173	3.149	2.920

ALLEGATO 6. Operatori portuali (paragrafo 3.1.5.5)

Si segnala che Adriatank s.r.l non è più operativo, mentre non sono descritte altre imprese, tra cui:

T&C – Traghetti e Crociere s.r.l.,

RTP – Ravenna Terminal Passeggeri s.r.l. e

tutte le imprese della cantieristica e dell'Off-Shore.

Per le prime due si fornisce una breve descrizione:

T&C – Traghetti e Crociere s.r.l.

Il Terminal Traghetti del Porto di Ravenna occupa un'area di 125.000 mq. e dispone di due ormeggi per navi traghetto con un fondale di 11,5 metri. Il Terminal, attualmente, è amministrato da T&C – Traghetti e Crociere s.r.l. (società interamente partecipata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale). Al Terminal fanno capo attualmente i traghetti della linea Ravenna-Brindisi-Catania (Tirrenia-CIN), linea leader in Adriatico sulle rotte delle Autostrade del Mare nazionale, e Ravenna-Bari-Patrasso (Grimaldi) con 3 partenze settimanali ciascuna.

RTP - Ravenna Terminal Passeggeri s.r.l.

RTP Ravenna Terminal Passeggeri s.r.l. è concessionario del servizio di gestione della stazione marittima del Porto di Ravenna.

Con l'avvio operativo nel 2011 del nuovo Terminal Crociere in località Porto Corsini, Ravenna è entrata nel circuito delle crociere nel Mediterraneo, diversificando ed ampliando l'offerta del porto.

ALLEGATO 7. Andamento del traffico merci del Porto di Ravenna nel 2016 (paragrafo 3.1.5.7)

La movimentazione merce del porto di Ravenna dell'anno 2016 è stata pari a 25.962.764 tonnellate, 1.223.775 tonnellate e il 5,0% in più rispetto al precedente anno. Tale risultato è il migliore dalla crisi del 2009.

In particolare gli sbarchi sono stati pari a 22.093.414 tonnellate, 1.030.981 tonnellate in più rispetto al 2015 (+4,9%), mentre gli imbarchi ammontano a 3.869.350 tonnellate (+5,2%).

In crescita il numero delle navi, 3.031 attracchi contro i 2.845 dello scorso anno (+6,5%).

Analizzando le merci per condizionamento, per il 2016, si evince che le merci secche, hanno segnato un aumento del 4,9% (795 mila tonnellate), le rinfuse liquide hanno fatto registrare una crescita pari al 2,6%, mentre per le merci unitizzate, quelle in container risultano in aumento dell'1,3%, e quelle su rotabili del 17,9%.

Partendo dalla crescita in valore assoluto più consistente, si rileva un buon andamento dei materiali da costruzione, che con 4,8 milioni di tonnellate sono cresciuti del 5,0%; in particolare le materie prime per l'industria ceramica sono passate da 3.887.474 a 4.220.015 tonnellate con un incremento dell'8,6%. Secondo i dati di Confindustria Ceramica, il 2016 ha registrato una ripresa nelle vendite complessive per le piastrelle di ceramica, pari a 415 milioni di metri quadrati (+4,6%), grazie all'aumento dopo anni di flessione della domanda sul mercato italiano (+5,5%) e ad una espansione delle esportazioni (+4,4%), che hanno trainato la produzione (+5,4%).

Positivo il dato dei prodotti metallurgici, pari a 6.361.331 tonnellate, per i quali si è registrato un aumento del 3,4% e 208 mila tonnellate, concentrato negli ultimi tre mesi dell'anno. Tali prodotti, oltre che dal porto di Taranto, sono importati da Cina, Russia, Corea del Sud e Iran. Per quanto riguarda Taranto, dopo un 2015 in cui il quantitativo di coils importati era molto diminuito, occorre dire che per il 2016 i valori sono tornati ai livelli degli anni precedenti.

Secondo Federacciai, per i dati dei metallurgici occorre tenere presente l'andamento nazionale che nei primi undici mesi del 2016 ha visto per le importazioni un calo dell'1,9%.

In crescita durante tutto il 2016 il comparto alimentare, derrate alimentari solide e prodotti agricoli, che nell'anno sono risultati pari a 4.119.105 tonnellate, con 190 mila tonnellate in più (+4,8%), grazie soprattutto all'aumento del granoturco, proveniente perlopiù da Ucraina, e del frumento, importato principalmente da Bulgaria, USA, Ucraina e Canada.

Consistente la crescita dei concimi, con 1.606.623 tonnellate movimentate e 175 mila tonnellate in più (+12,3%); i principali Paesi di scambio sono Egitto, Ucraina e Russia.

Tra le rinfuse liquide risultano in crescita i prodotti petroliferi (+4,1%); in lieve aumento, invece, le derrate alimentari (+1,0%), e i prodotti chimici (+1,0%).

Per i container il risultato è stato di 234.511 TEUs, 10.302 in meno rispetto allo scorso anno (4,2%); in aumento dell'1,7% i container pieni, mentre i vuoti sono in calo del 18,3%.

Il numero dei trailer del 2016 è stato pari a 79.036 unità (+12,7%), il valore più alto mai registrato, grazie ai servizi aggiunti da Grimaldi sulla linea Ravenna-Brindisi-Catania da novembre 2012 e sulla linea per la Grecia da dicembre 2013.

Molto buono il dato delle automotive che sono state pari a 30.225 pezzi (+25,3%).

Il traffico ferroviario del 2016 ha registrato il proprio record storico. Con 3.368.090 tonnellate (420.406 tonnellate in entrata e 2.947.684 in uscita) e un incremento del 10,1% rispetto al 2015, ha rappresentato il 13,0% del totale movimentato al porto. Tra le merci trasportate su treno, in aumento i cereali (+43,2%), i prodotti metallurgici (+13,3%), le materie prime per le ceramiche (+7,0%) e le merci in container (+6,7%).

I container sono stati pari a 22.174 TEUs (10.659 in entrata e 11.515 in uscita) ovvero il 9,6% dei TEUs movimentati al porto escluso il transhipment, e sono aumentati dell'11,1% rispetto al 2015.