



# SHIPPING ITALY.IT



Il quotidiano on-line  
del trasporto marittimo in Italia

INSERTO SPECIALE

PDF  
interattivo

# I NUMERI DEI PORTI ITALIANI

NICOLA CAPUZZO DIRETTORE RESPONSABILE



EDIZIONE 2022

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il quotidiano on-line  
del trasporto marittimo in Italia

# SHIPPING ITALY.IT



NICOLA CAPUZZO  
Direttore responsabile

## Indice

1	I dati 2021 di Assoportri confermano un ritorno al pre-pandemia con 481,5 milioni di tonnellate	pag. 3
2	Tabella dell' Autorita' di Sistema Portuale - Movimenti Portuali	pag. 4
3	I prodotti più importati ed esportati	pag. 6
4	Le principali aree mondiali	pag. 7
5	Il ruolo crescente dello Short Sea Shipping	pag. 8
6	Giampieri (Assoportri): "Si conferma il trend di crescita complessiva del comparto"	pag. 9
7	Merci varie: con oltre 20 milioni di tonnellate gli scali italiani proseguono il recupero	pag.11
8	Traffico ro-ro salito a quota 6,3 milioni (+23%) nel 2021 in Italia	pag.12
9	Traffico container in Italia: nel 2021 movimentati 11.296.707 Teu	pag.13
10	La classifica del transhipment di container in Italia (4.072.842 Teu)	pag.16
11	Un 2021 ancora al di sotto del 2019 per i traffici passeggeri italiani	pag.17
12	Nicolini (Confetra): "Meglio possedere la supply chain logistica invece di delegarla"	pag.18
13	Bece (Assiterminal): "Quello che serve ai porti italiani nel prossimo futuro"	pag.20
14	Barbera (Fise Uniport): "Ancora irrisolti molti quesiti sulle banchine italiane"	pag.22
15	Bertorello (Angopi): "Ormeggiatori pronti per la fase due"	pag.24
16	Santi (Federagenti): "È prevedibile una nuova tempesta da congestione sulle catene logistiche"	pag.26
17	Merlo (Federlogistica): "Serve una discussione strategica scevra da pozioni predefinite o conservatrici"	pag.29
18	Messina (Assarmatori): "I fattori che mettono a repentaglio la ripresa"	pag.30
19	Mattioli (Confitarma): "Le nuove sfide della portualità italiana"	pag.32

# I dati 2021 di Assoporti confermano un ritorno al pre-pandemia con 481,5 milioni di tonnellate

**A**ssoporti, l'associazione delle Autorità di Sistema Portuale, ha pubblicato i dati ufficiali relativi alla movimentazione di merci e passeggeri nei porti italiani nel 2021. Il primo numero che salta all'occhio è quello delle tonnellate complessivamente imbarcate/sbarcate sulle banchine italiane, pari a 481,5 milioni. Un numero che vale un +8,4% sul 2020 (444 milioni di tonnellate), ma soprattutto 'solo' un -1,8% rispetto al 2019, quando le tonnellate movimentate furono 490,3 milioni, segno che per le merci l'effetto Covid è stato apparentemente riassorbito in buona parte.

Tuttavia un minimo di approfondimento su merceologia e geografia dei numeri deve indurre una certa cautela. Rispetto al 2019, infatti, rinfuse liquide (163,8 milioni) e solide (56,8) restano preoccupantemente lontane dal pre-pandemia (rispettivamente -10,4% e -4,8%), segno che molti settori produttivi del paese sono lungi dall'essersi ripresi, come si evince anche dal -12,6% del break bulk (20,4 milioni di tonnellate).

A tener su i numeri portuali, infatti, sono i container (117 milioni di tonnellate contro 111,3, +5,1% sul 2019) e i ro-ro (123,5 contro 113,2 milioni di tonnellate, +9% sul 2019). Per i box però il numero è per così dire viziato dalla performance di Gioia Tauro, che è cresciuta da sola di oltre 9 milioni di tonnellate ma che fa solo transhipment, non generando cioè gettito e indotto e pro-



ducendo un impatto occupazionale molto relativo. Il traffico hinterland è di fatto quello del 2019 (7,19 contro 7,21 milioni di Teu, -0,2%).

Più tangibile la dinamica nei rotabili, anche se non di immediata lettura. In uno scenario di generale stagnazione o lieve diminuzione, a trainare la crescita sono le Adsp di Trieste e del Mar Adriatico Meridionale, segno dell'influenza 'turca', e quelle sarda (evidente l'impatto dell'apertura dei servizi di Grendi a Cagliari e Olbia, capace probabilmente nel primo caso di assorbire traffico prima movimentato su container), dello Stretto e della Sicilia occidentale (a mostrare forse uno switch gomma-mare di traffico). ■

**CONSORZIO GLOBAL**  
TECHNICAL PARTNER  
**DEKRA**

**Davide Falteri**  
Presidente  
Consorzio Global

**TRASPORTO LOGISTICA & SHIPPING**

**INSIEME PER CREARE VALORE**

**UN CONSORZIO TANTE OPPORTUNITÀ**

**Il tuo partner tecnico per lo sviluppo di soluzioni consulenziali e formative innovative**

[www.consorzioglobal.com](http://www.consorzioglobal.com)

Via A. Cantore 17/1° - 16149 Genova - P.IVA 02346910991  
tel. +39 010 6445842 - formazione@consorzioglobal.com

Consulenza, Formazione Networking

# AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE - MOVIMENTI PORTUALI

## Anno 2021 agg. 21.04.2022

Autorità di Sistema Portuale	A Rinfuse Liquide tonn	B Rinfuse Solide tonn	C Merci varie				A+B+C TOTALE tonn
			In contenitore tonn	Ro-Ro tonn	Altre merci varie tonn	Totale tonn	
<b>Mar Ligure Occidentale</b>	<b>18.710.392</b>	<b>4.482.321</b>	<b>25.677.941</b>	<b>12.675.595</b>	<b>1.229.085</b>	<b>39.582.621</b>	<b>62.775.334</b>
<i>Genova</i>	13.043.671	2.722.534	23.072.059	9.481.893	511.252	33.065.204	48.831.609
<i>Savona - Vado</i>	5.666.521	1.759.787	2.605.882	3.193.702	717.833	6.517.417	13.943.725
<b>Mar Ligure Orientale</b>	<b>1.007.661</b>	<b>392.164</b>	<b>13.124.526</b>	<b>1.216.696</b>	<b>783.373</b>	<b>15.124.595</b>	<b>16.524.420</b>
<i>La Spezia</i>	1.007.661	71.269	11.842.698	-	140.030	11.982.728	13.061.658
<i>Marina di Carrara</i>	-	320.895	1.281.828	1.216.696	643.343	3.141.867	3.462.762
<b>Mar Tirreno Settentrionale</b>	<b>7.412.153</b>	<b>2.107.650</b>	<b>8.760.492</b>	<b>21.130.900</b>	<b>1.894.387</b>	<b>31.775.779</b>	<b>41.295.482</b>
<i>Livorno</i>	7.368.613	749.349	8.760.492	15.690.786	1.886.832	26.228.110	34.346.072
<i>Piombino</i>	43.540	1.358.201	-	2.819.259	7.555	2.826.814	4.228.555
<i>Portoferraio-Rio Marina-Gavo</i>	-	-	-	2.720.855	-	2.720.855	2.720.855
<b>Mar Tirreno Centro Settentrionale</b>	<b>3.920.376</b>	<b>3.031.466</b>	<b>936.208</b>	<b>5.433.596</b>	<b>43.910</b>	<b>6.413.714</b>	<b>13.365.556</b>
<i>Civitavecchia</i>	837.774	2.431.040	936.208	5.433.596	11.989	6.381.793	9.650.607
<i>Fiumicino</i>	1.946.820	-	-	-	-	-	1.946.820
<i>Gaeta</i>	1.135.782	600.426	-	-	31.921	31.921	1.768.129
<b>Mar Tirreno Centrale</b>	<b>5.510.790</b>	<b>1.672.937</b>	<b>11.833.796</b>	<b>13.326.641</b>	<b>1.030.916</b>	<b>26.191.353</b>	<b>33.375.080</b>
<i>Napoli</i>	5.510.790	1.282.217	6.552.380	4.544.468	-	11.096.848	17.889.855
<i>Salerno</i>	-	390.720	5.281.416	8.782.173	1.030.916	15.094.505	15.485.225
<i>Castellammare di Stabia</i>	-	-	-	-	-	-	-
<b>Mari tirreno Meridional e Ionio</b>	<b>515.000</b>	<b>465.756</b>	<b>37.962.338</b>	<b>81.964</b>	<b>-</b>	<b>38.044.302</b>	<b>39.025.058</b>
<i>Cioia Tauro</i>	515.000	-	37.962.338	81.964	-	38.044.302	38.559.302
<i>Crotone</i>	-	184.406	-	-	-	-	184.406
<i>Conigliano Calabro</i>	-	281.350	-	-	-	-	281.350
<i>Taureana di Palmi</i>	-	-	-	-	-	-	-
<i>Vibo Valentia</i>	-	-	-	-	-	-	-
<b>Stretto</b>	<b>15.206.560</b>	<b>273.612</b>	<b>-</b>	<b>14.081.222</b>	<b>-</b>	<b>14.081.222</b>	<b>29.561.394</b>
<i>Messina- Tremestieri</i>	-	-	-	7.131.391	-	7.131.391	7.131.391
<i>Milazzo</i>	15.206.560	220.212	-	220.212	-	220.212	15.646.984
<i>Villa San Giovanni</i>	-	-	-	6.024.348	-	6.024.348	6.024.348
<i>Reggio Calabria</i>	-	53.400	-	705.271	-	705.271	758.671
<b>Mar Ionio</b>	<b>4.256.063</b>	<b>9.771.650</b>	<b>156.366</b>	<b>-</b>	<b>3.345.104</b>	<b>3.501.470</b>	<b>17.529.183</b>
<i>Taranto</i>	4.256.063	9.771.650	156.366	-	3.345.104	3.501.470	17.529.183
<b>Mare Adriatico Meridionale</b>	<b>2.803.300</b>	<b>5.124.993</b>	<b>752.264</b>	<b>8.051.807</b>	<b>87.258</b>	<b>8.891.329</b>	<b>16.819.622</b>
<i>Bari</i>	-	1.877.708	752.264	4.664.399	10.079	5.426.720	7.304.428
<i>Brindisi</i>	2.021.960	2.200.662	-	3.307.400	16.702	3.404.110	7.626.732
<i>Manfredonia</i>	127.520	470.033	22	-	41.073	41.095	638.648
<i>Barietta</i>	331.046	393.243	-	-	4.368	4.368	728.657
<i>Monopoli</i>	322.774	183.347	-	-	15.036	15.036	521.157
<b>Mare Adriatico Centrale</b>	<b>4.122.101</b>	<b>1.007.168</b>	<b>1.171.316</b>	<b>5.661.319</b>	<b>-</b>	<b>6.832.635</b>	<b>11.961.904</b>
<i>Ancona-Falconara</i>	3.698.201	290.322	1.171.316	5.660.787	-	6.832.103	10.820.626
<i>Pescara</i>	-	-	-	-	-	-	-
<i>Pesaro</i>	-	-	-	-	-	-	-
<i>San Benedetto del Tronto</i>	-	-	-	-	-	-	-
<i>Ortona</i>	423.900	716.846	-	532	-	532	1.141.278
<b>Mare Adriatico Centro Settentrionale</b>	<b>4.650.727</b>	<b>11.307.208</b>	<b>2.279.623</b>	<b>1.446.469</b>	<b>7.416.024</b>	<b>11.142.116</b>	<b>27.100.051</b>
<i>Ravenna</i>	4.650.727	11.307.208	2.279.623	1.446.469	7.416.024	11.142.116	27.100.051
<b>Mare Adriatico Settentrionale</b>	<b>8.420.119</b>	<b>7.188.421</b>	<b>5.119.995</b>	<b>1.734.764</b>	<b>2.811.694</b>	<b>9.866.453</b>	<b>25.274.993</b>
<i>Venezia</i>	8.415.159	6.439.556	5.119.785	1.734.684	2.495.691	9.350.160	24.204.875
<i>Chioggia</i>	4.960	748.865	210	80	316.003	316.293	1.070.118
<b>Mare Adriatico Orientale</b>	<b>37.426.452</b>	<b>3.024.273</b>	<b>8.092.817</b>	<b>8.319.536</b>	<b>1.778.012</b>	<b>18.190.365</b>	<b>58.641.090</b>
<i>Trieste</i>	37.426.452	571.791	8.092.817	8.175.925	1.094.272	17.363.014	55.361.257
<i>Monfalcone</i>	-	2.452.482	-	143.611	683.740	827.351	3.279.833
<b>Mare di Sicilia Occidentale</b>	<b>248.983</b>	<b>907.987</b>	<b>288.672</b>	<b>8.712.728</b>	<b>-</b>	<b>9.001.400</b>	<b>10.168.370</b>
<i>Palermo</i>	248.983	102.508	134.058	7.152.399	-	7.286.457	7.637.948
<i>Termini Imerese</i>	-	287.008	-	1.066.996	-	1.066.996	1.354.004
<i>Porto Empedocle</i>	-	450.492	-	103.822	-	103.822	554.314
<i>Trapani</i>	-	67.979	154.611	389.511	-	544.125	612.101
<b>Mare di Sicilia Orientale</b>	<b>23.872.133</b>	<b>1.616.972</b>	<b>557.413</b>	<b>7.133.511</b>	<b>-</b>	<b>7.690.924</b>	<b>33.180.029</b>
<i>Catania</i>	-	373.203	557.413	7.133.511	-	7.690.924	8.064.127
<i>Augusta</i>	23.872.133	1.243.769	-	-	-	-	25.115.902
<b>Mare di Sardegna</b>	<b>25.724.727</b>	<b>4.425.996</b>	<b>308.649</b>	<b>13.566.038</b>	<b>-</b>	<b>13.874.687</b>	<b>44.025.410</b>
<i>Cagliari-Sarroch</i>	24.853.365	774.480	308.649	5.285.864	-	5.594.513	31.222.358
<i>Olbia</i>	-	119.867	-	6.699.144	-	6.699.144	6.819.011
<i>Porto Torres</i>	376.542	1.035.858	-	1.305.494	-	1.305.494	2.807.894
<i>Golfo Aranci</i>	-	-	-	108.574	-	108.574	108.574
<i>Oristano</i>	318.454	1.379.387	-	-	-	-	1.697.841
<i>Portofino-Portovesme</i>	176.366	1.116.404	-	-	-	-	1.292.770
<i>Santa Teresa di Gallura</i>	-	-	-	70.962	-	70.962	70.962
<b>TOTALE</b>	<b>163.807.537</b>	<b>56.800.474</b>	<b>117.012.416</b>	<b>122.572.786</b>	<b>20.419.763</b>	<b>260.004.965</b>	<b>480.612.976</b>

# AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE - MOVIMENTI PORTUALI

## Anno 2021 agg. 21.04.2022

Autorità di Sistema Portuale	TEU			Unità Ro-Ro numero	Passengeri			
	"hinterland" numero	"trasbordi" numero	TOTALE numero		Locali numero	Traghetti numero	Crociere numero	TOTALE numero
<b>Mar Ligure Occidentale</b>	<b>2.422.073</b>	<b>359.039</b>	<b>2.781.112</b>	<b>508.226</b>	-	<b>1.897.192</b>	<b>591.391</b>	<b>2.488.583</b>
<i>Genova</i>	2.211.035	346.812	2.557.847	380.394	-	1.678.315	416.386	2.094.701
<i>Savona - Vado</i>	211.038	12.227	223.265	127.842	-	218.877	175.005	393.882
<b>Mar Ligure Orientale</b>	<b>1.415.134</b>	<b>61.780</b>	<b>1.476.914</b>	<b>402.236</b>	-	-	<b>107.820</b>	<b>107.820</b>
<i>La Spezia</i>	1.313.946	61.780	1.375.626	370.447	-	-	107.820	107.820
<i>Marina di Carrara</i>	101.288	-	101.288	31.789	-	-	-	-
<b>Mar Tirreno Settentrionale</b>	<b>587.039</b>	<b>204.317</b>	<b>791.356</b>	<b>672.952</b>	<b>5.413.659</b>	<b>2.384.132</b>	<b>59.138</b>	<b>7.856.929</b>
<i>Livorno</i>	587.039	204.317	791.356	509.989	-	2.226.765	56.338	2.283.103
<i>Piombino</i>	-	-	-	82.129	2.704.126	153.934	1.736	2.859.796
<i>Portoferraio-Rio Marina-Cavo</i>	-	-	-	80.834	2.709.533	3.433	1.064	2.714.030
<b>Mar Tirreno Centro Settentrionale</b>	<b>100.248</b>	<b>-</b>	<b>100.248</b>	<b>1.504</b>	<b>-</b>	<b>1.228.321</b>	<b>519.170</b>	<b>1.747.491</b>
<i>Civitavecchia</i>	100.248	-	100.248	1.504	-	1.228.321	519.060	1.747.381
<i>Fiumicino</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Gaeta</i>	-	-	-	-	-	-	110	110
<b>Mar Tirreno Centrale</b>	<b>1.016.039</b>	<b>55.662</b>	<b>1.071.701</b>	<b>477.292</b>	<b>4.026.799</b>	<b>689.928</b>	<b>263.435</b>	<b>4.980.162</b>
<i>Napoli</i>	641.951	10.648	652.599	212.892	3.578.596	597.483	251.821	4.427.900
<i>Salerno</i>	374.088	45.014	419.102	264.400	337.135	92.445	11.614	441.194
<i>Castellammare di Stabia</i>	-	-	-	-	111.068	-	-	111.068
<b>Mari tirreno Meridional e Ionio</b>	<b>-</b>	<b>3.146.533</b>	<b>3.146.533</b>	<b>42</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<i>Gioia Tauro</i>	-	3.146.533	3.146.533	42	-	-	-	-
<i>Crotone</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Congliano Calabro</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Taureana di Palmi</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Vibo Valentia</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Stretto</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2.012.602</b>	<b>16.271.779</b>	<b>56.462</b>	<b>156.382</b>	<b>16.484.563</b>
<i>Messina- Tremestieri</i>	-	-	-	1.017.370	7.712.769	56.462	156.322	7.925.553
<i>Milazzo</i>	-	-	-	38.033	846.241	-	40	846.241
<i>Villa San Giovanni</i>	-	-	-	856.276	7.180.910	-	-	7.180.910
<i>Reggio Calabria</i>	-	-	-	100.923	531.859	-	-	531.859
<b>Mar Ionio</b>	<b>-</b>	<b>11.841</b>	<b>11.841</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>80.309</b>	<b>80.309</b>
<i>Taranto</i>	-	11.841	11.841	-	-	-	80.309	80.309
<b>Mare Adriatico Meridionale</b>	<b>70.256</b>	<b>-</b>	<b>70.256</b>	<b>301.498</b>	<b>-</b>	<b>1.108.872</b>	<b>219.874</b>	<b>1.328.746</b>
<i>Bari</i>	70.254	-	70.254	176.850	-	796.657	210.785	1.007.442
<i>Brindisi</i>	-	-	-	124.648	-	312.215	8.568	320.783
<i>Manfredonia</i>	2	-	2	-	-	-	169	169
<i>Barietta</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Monopoli</i>	-	-	-	-	-	-	352	352
<b>Mare Adriatico Centrale</b>	<b>167.338</b>	<b>-</b>	<b>167.338</b>	<b>183.251</b>	<b>-</b>	<b>691.671</b>	<b>37.044</b>	<b>728.715</b>
<i>Ancona-Falconara</i>	167.338	-	167.338	183.251	-	687.727	36.934	724.661
<i>Pescara</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Pesaro</i>	-	-	-	-	-	3.944	110	4.054
<i>San Benedetto del Tronto</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Ortona</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Mare Adriatico Centro Settentrionale</b>	<b>210.769</b>	<b>2.157</b>	<b>212.926</b>	<b>75.781</b>	<b>-</b>	<b>387</b>	<b>1.559</b>	<b>1.946</b>
<i>Ravenna</i>	210.769	2.157	212.926	75.781	-	387	1.559	1.946
<b>Mare Adriatico Settentrionale</b>	<b>513.851</b>	<b>-</b>	<b>513.851</b>	<b>79.691</b>	<b>16.503</b>	<b>57.978</b>	<b>29.759</b>	<b>104.240</b>
<i>Venezia</i>	513.814	-	513.814	79.685	16.503	57.978	29.759	104.240
<i>Chioggia</i>	37	-	37	6	-	-	-	-
<b>Mare Adriatico Orientale</b>	<b>531.246</b>	<b>227.502</b>	<b>758.748</b>	<b>305.804</b>	<b>-</b>	<b>45.183</b>	<b>193.814</b>	<b>238.997</b>
<i>Trieste</i>	529.753	227.502	757.255	305.804	-	45.136	89.687	134.823
<i>Monfalcone</i>	1.493	-	1.493	-	-	47	104.127	104.174
<b>Mare di Sicilia Occidentale</b>	<b>25.771</b>	<b>-</b>	<b>25.771</b>	<b>407.267</b>	<b>1.015.373</b>	<b>1.233.757</b>	<b>107.084</b>	<b>2.356.214</b>
<i>Palermo</i>	14.107	-	14.107	320.503	102.845	1.072.564	104.250	1.279.659
<i>Termini Imerese</i>	-	-	-	43.025	-	53.178	-	53.178
<i>Porto Empedocle</i>	-	-	-	9.693	-	53.891	510	54.431
<i>Trapani</i>	11.664	-	11.664	34.046	912.528	54.124	2.294	968.946
<b>Mare di Sicilia Orientale</b>	<b>58.471</b>	<b>-</b>	<b>58.471</b>	<b>295.956</b>	<b>-</b>	<b>8.118</b>	<b>12.273</b>	<b>20.391</b>
<i>Catania</i>	58.471	-	58.471	295.956	-	8.118	12.273	20.391
<i>Augusta</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Mare di Sardegna</b>	<b>77.191</b>	<b>32.462</b>	<b>109.653</b>	<b>575.219</b>	<b>684.505</b>	<b>4.083.307</b>	<b>63.111</b>	<b>4.830.923</b>
<i>Cagliari-Sarroch</i>	77.191	32.462	109.653	182.548	-	165.821	57.199	223.020
<i>Olbia</i>	-	-	-	286.077	-	2.544.762	5.740	2.550.502
<i>Porto Torres</i>	-	-	-	56.387	-	838.168	172	838.340
<i>Golfo Aranci</i>	-	-	-	6.964	-	534.556	-	534.556
<i>Oristano</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Portofino-Portovesme</i>	-	-	-	33.925	570.578	-	-	570.578
<i>Santa Teresa di Gallura</i>	-	-	-	9.320	113.927	-	-	113.927
<b>TOTALE</b>	<b>7.195.426</b>	<b>4.101.293</b>	<b>11.296.719</b>	<b>6.299.321</b>	<b>27.428.818</b>	<b>13.485.308</b>	<b>2.442.143</b>	<b>43.356.029</b>

# I prodotti più importati ed esportati

Fonte: Port Infographics 1/2022 - ASSOPORTI e SRM

RANK IMP+EXP 2020		IMPORT [ TOP 2 ]		EXPORT [ TOP 2 ]	
47,5	LOMBARDIA	5,5	4,5	9,7	4,9
25,9	EMILIA ROMAGNA	1,7	1,6	7,0	3,2
22,2	VENETO	2,5	1,9	5,1	1,4
16,0	PIEMONTE	1,8	1,4	3,1	1,7
13,5	TOSCANA	1,0	1,0	2,3	1,0
13,2	SICILIA	6,0	1,0	3,2	0,7
10,1	LAZIO	2,9	1,2	0,9	0,8
9,3	CAMPANIA	1,4	0,9	1,9	0,6
8,1	LIGURIA	2,7	0,8	1,2	1,0
7,3	SARDEGNA	3,2	0,3	2,4	0,3
6,1	PUGLIA	0,8	0,5	0,6	0,5
5,5	FRIULI VENEZIA GIULIA	1,1	0,4	1,9	0,6
4,6	MARCHE	0,6	0,4	1,1	0,3
2,4	ABRUZZO	0,2	0,2	0,4	0,3
2,2	TRENTINO ALTO ADIGE	0,1	0,1	0,6	0,5
2,0	BASILICATA	0,3	0,1	1,4	0,03
1,4	UMBRIA	0,3	0,1	0,2	0,1
0,9	MOLISE	0,5	0,1	0,5	0,1
0,4	CALABRIA	0,1	0,1	0,1	0,04
0,1	VALLE D'AOSTA	0,02	0,02	0,08	0,01

## LEGENDA

APPARECCHI MECCANICI



CARBONI FOSSILI, PETROLIO GREGGIO



COKE, PETROLIO RAFFINATO



MANUFATTI IN METALLO



MEZZI DI TRASPORTO



MINERALI METALLIFERI



PRODOTTI AGRICOLI E DELLA PESCA



PRODOTTI ALIMENTARI



PRODOTTI CHIMICI



PRODOTTI TESSILI E ABBIGLIAMENTO



Fonte: SRM su Coeweb - ISTAT

\* Valori in mld €.

# Le principali aree mondiali

Fonte: Port Infographics 1/2022 - ASSOPORTI e SRM

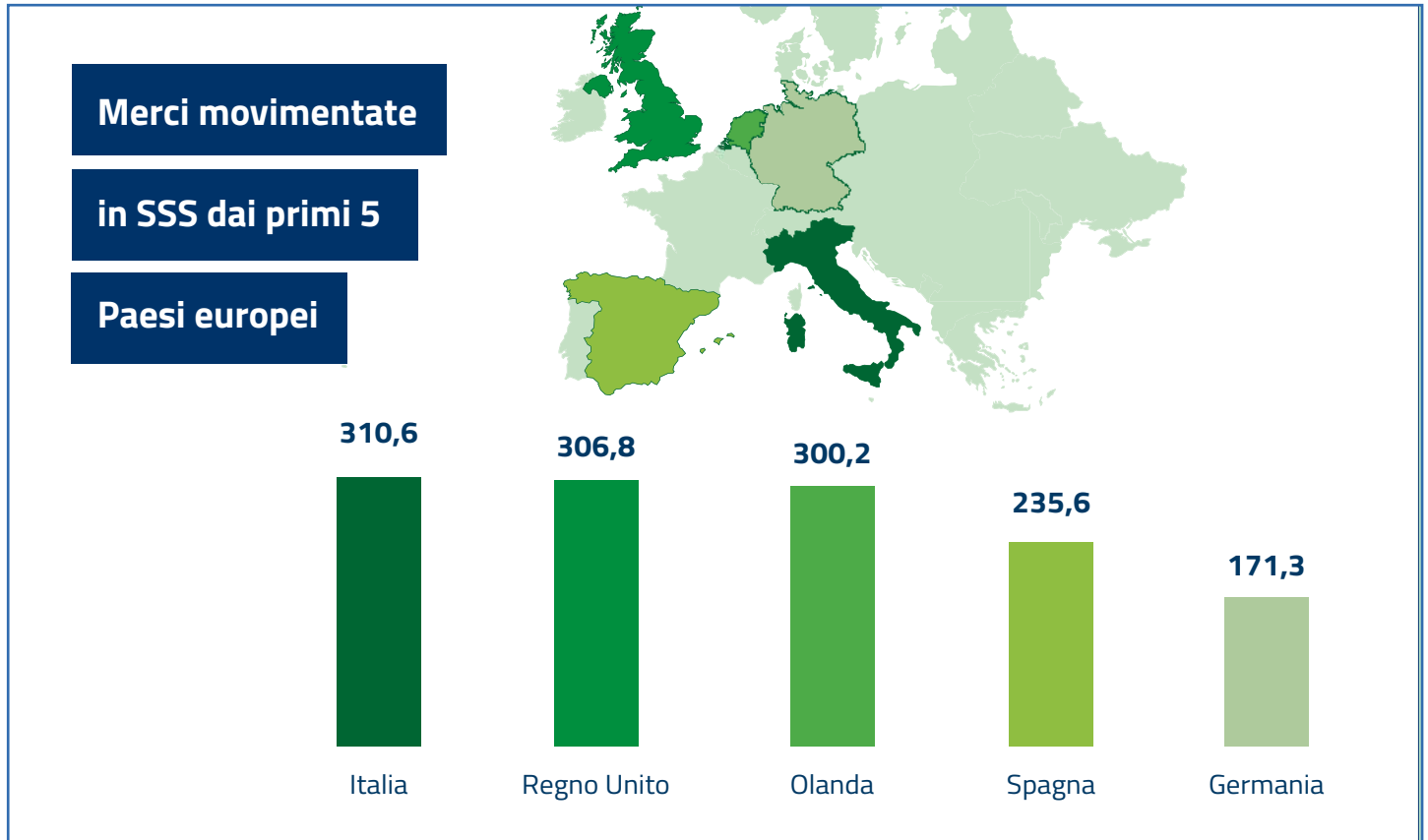
RANK IMP+EXP 2020		IMPORT		% TOT IMP MARE	EXPORT		% TOT EXP MARE
47,5	LOMBARDIA	11,6	ASIA ORIENTALE	48,4	6,0	NORD AMERICA	25,6
25,9	EMILIA ROMAGNA	3,7	ASIA ORIENTALE	41,0	5,2	NORD AMERICA	30,8
22,2	VENETO	4,7	ASIA ORIENTALE	44,2	3,7	NORD AMERICA	32,0
16,0	PIEMONTE	3,0	ASIA ORIENTALE	42,4	2,7	NORD AMERICA	30,2
13,5	TOSCANA	1,6	ASIA ORIENTALE	23,1	2,4	NORD AMERICA	35,7
13,2	SICILIA	3,1	MEDIO ORIENTE	41,1	1,5	UE 27	30,0
10,1	LAZIO	1,7	UE 27	25,2	1,0	NORD AMERICA	28,4
9,3	CAMPANIA	1,5	ASIA ORIENTALE	29,4	1,0	NORD AMERICA	23,6
8,1	LIGURIA	1,1	MEDIO ORIENTE	20,6	0,8	NORD AMERICA	28,5
7,3	SARDEGNA	1,7	MEDIO ORIENTE	40,0	1,1	UE 27	35,3
6,1	PUGLIA	0,8	PAESI EUROPEI NON UE	22,5	0,7	NORD AMERICA	28,4
5,5	FRIULI VENEZIA GIULIA	0,7	PAESI EUROPEI NON UE	32,8	0,9	ASIA ORIENTALE	26,1
4,6	MARCHE	0,8	ASIA ORIENTALE	34,8	0,6	NORD AMERICA	23,6
2,4	ABRUZZO	0,4	ASIA ORIENTALE	48,0	0,4	NORD AMERICA	24,9
2,2	TRENTINO ALTO ADIGE	0,3	ASIA ORIENTALE	52,5	0,6	NORD AMERICA	38,4
2,0	BASILICATA	0,3	NORD AMERICA	53,5	1,1	NORD AMERICA	75,3
1,4	UMBRIA	0,2	ASIA ORIENTALE	38,5	0,2	NORD AMERICA	26,9
0,9	MOLISE	0,1	CENTRO SUD AMERICA	32,3	0,5	NORD AMERICA	73,0
0,4	CALABRIA	0,1	ASIA ORIENTALE	45,5	0,1	NORD AMERICA	37,7
0,1	VALLE D'AOSTA	0,03	ASIA ORIENTALE	51,0	0,04	ASIA ORIENTALE	48,2

Fonte: SRM su Coeweb - ISTAT

\* Valori in mld €.

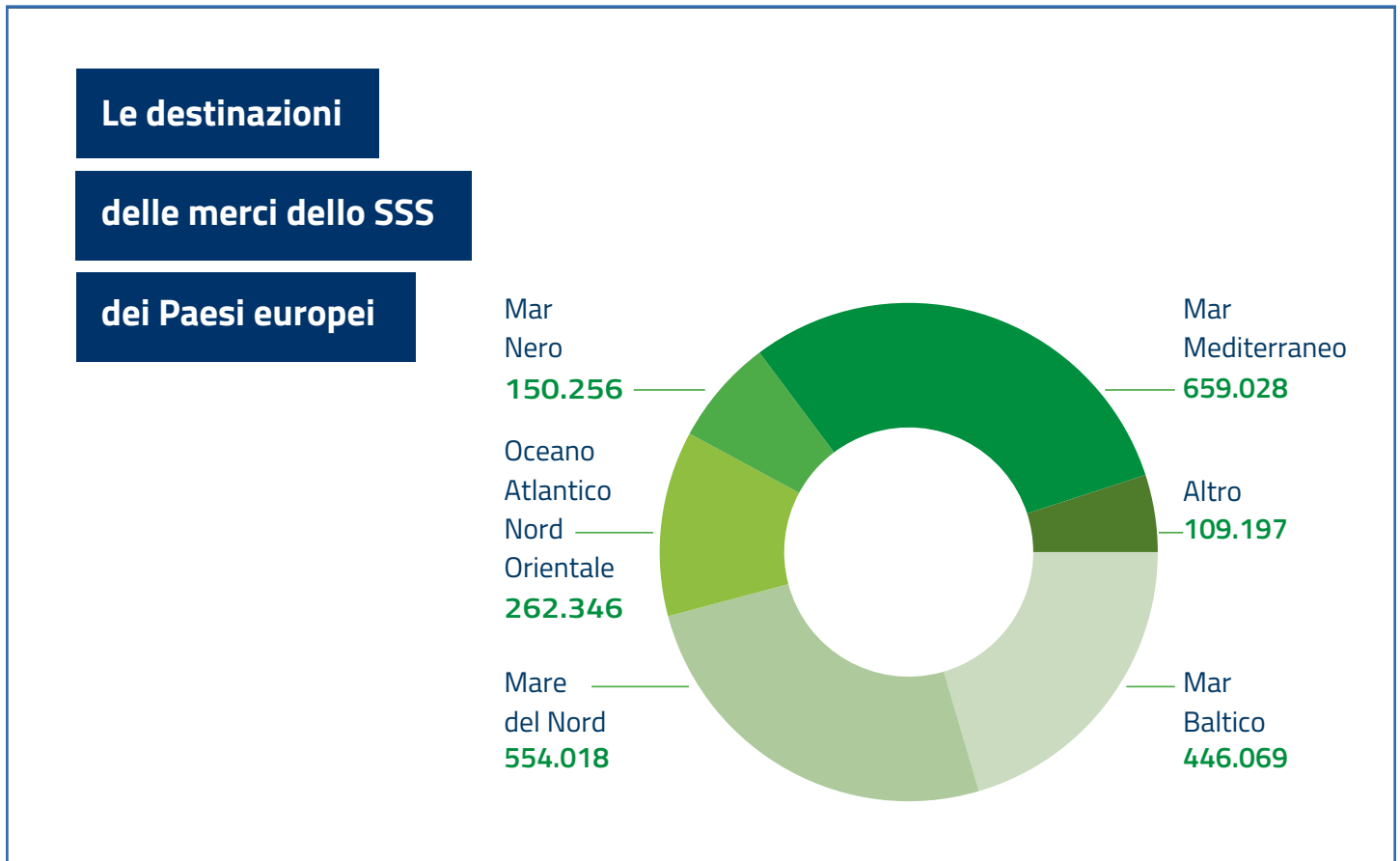
# Il ruolo crescente dello Short Sea Shipping

Fonte: Port Infographics 1/2022 - ASSOPORTI e SRM



Fonte: SRM su Eurostat

\* Valori in milioni di tonnellate



Fonte: SRM su Eurostat

\* Valori in milioni di tonnellate



## “Si conferma il trend di crescita complessiva del comparto”



“Abbiamo rilevato segnali positivi in tutti i segmenti di traffico (rinfuse liquide +4,4%; rinfuse solide +15,2%, merci varie 9,7%) anche se alcuni settori non hanno ancora recuperato i livelli di traffico pre-crisi (rinfuse liquide -10,4%; rinfuse solide -4,8%)” così il presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri, commenta i dati statistici consuntivi del 2021 pubblicati sul sito dell'associazione nazionale delle Autorità di sistema portuale.

Nella lettura dei dati è importante sottolineare che il movimento complessivo di merci nel 2021 ha registrato un +8,4% (481,5 milioni di tonnellate del 2021 contro i 444 milioni di tonnellate del 2020). Questo dato rimane ancora inferiore al 2019 (481,5 milioni di tonnellate del 2021 contro i 490 milioni di tonnellate del 2019). Per quanto riguarda i contenitori, il 2021 ha registrato in generale un +5,7% rispetto al 2020, evidenziando il superamento dei livelli del 2019.

Il settore dei passeggeri nel 2021 ha fatto segnare una crescita in tutte le sue componenti rispetto al 2020 (locali +23,7; traghetti +39,8% e crociere +296%). Naturalmente, l'alta percentuale incrementale del traffico crociere è dovuta al quasi azzeramento dello stesso nel 2020 a causa della pandemia. Nel complesso il traffico passeggeri, se visto in confronto al 2019, segna una flessione, che testimonia come questo segmento subisca ancora gli effetti negativi legati all'emergenza sanitaria da Covid-19.

L'imprevedibilità del conflitto tra Russia e Ucraina sta creando ed è destinata a creare ulteriori cambiamenti nei flussi delle merci ma anche nel traffico passeggeri. In riferimento alle merci, si stima che quelle trasportate per via marittima da/per la Russia (Mar Nero) e l'Ucraina siano circa 38 milioni di tonnellate.

Per i passeggeri e le crociere, le incertezze, i rischi e le restrizioni nell'area avranno evidentemente effetti negativi sul traffico.

“I porti hanno dato e stanno dando grande prova di resilienza dovuta anche a una forte capacità organizzativa. Stiamo lavorando con tutti i presidenti delle AdSP a stretto contatto con il Ministro Enrico Giovannini per rafforzare sempre di più il ruolo della portualità. È indiscutibile che il Mediterraneo è tornato ad avere un ruolo centrale e strategico per i traffici mondiali, grazie a forti segnali di regionalizzazione della produzione. Adesso diventa difficile tracciare prossimi scenari con certezza, in una situazione fluida causata da un conflitto armato. Purtroppo, nuovi elementi entrano nella competitività, le armi, che sono elementi dirompenti e che arrivano improvvisamente nello scenario di tutti i giorni” ha sottolineato Giampieri.

Lo stesso vertice di Assoporti in conclusione ha aggiunto: “Le conseguenze per il nostro comparto, oltre all'imprevedibilità della situazione, impattano anche sull'approvvigionamento energetico e sul rincaro generale dei costi dei trasporti. L'auspicio è che si giunga presto ad una tregua, base fondamentale per provare a ritrovare un equilibrio”. ■





# 45 anni di storia

**rete, trasporti, logistica, spedizioni internazionali**



## 45 anni di esperienza

L'impresa portuale **ISTOP SPAMAT**, guidata dal Capitano **Dott. Totorizzo Vito Leonardo**, è specializzata in imbarchi e sbarchi presso i porti di Bari, Molfetta e Barletta, ed è oggi un solido punto di riferimento per l'intera economia regionale.



Il futuro della logistica  
parte da **Molfetta...**  
con il **Nuovo Porto**  
ed il **Terminal**  
**Intermodale**  
**mare/ferroviario.**



**GRUPPO  
SPAMAT**

**SPAMAT**  
ship agency

**ISTOP SPAMAT**  
terminal operator

# Merci varie: con oltre 20 milioni di tonnellate gli scali italiani proseguono il recupero

**P**er tornare ai livelli pre-pandemia (23.371.382 nel 2019) ai porti italiani non manca molto: nell'anno appena trascorso secondo le statistiche appena pubblicate da Assoporti i traffici break bulk sono stati pari a 20.419.763 tonnellate, un valore in significativa crescita (+25%) rispetto al 2020 (16.392.742 tonnellate) ma ancora al di sotto dei livelli di due anni prima (-42,5%).

Il sistema portuale leader a livello nazionale per il traffico di merci varie si conferma ancora una volta Ravenna con 7,4 milioni di tonnellate, segue Taranto con 3,3 milioni di tonnellate e Marghera con poco meno di 2,5 milioni (a cui si aggiungono 316mila tonnellate di Chioggia).

Quasi 1,9 milioni di tonnellate sono i carichi break bulk imbarcati e sbarcati a Livorno, poco più di 1 milione a Trieste e 683 mila tonnellate a Monfalcone. Circa 1 milione di tonnellate è stato l'anno scorso il traffico di merci varie del porto di Salerno mentre Savona con 717.833 tonnellate ha superato Genova che si è fermata a 511.252 tonnellate. Da sottolineare anche le performance crescenti di Marina di Carrara con 643.343 tonnellate che si sommano alle 140.030 di Spezia. ■





## SAIMARE S.p.A.

---

### Servizi ausiliari internazionali marittimi dal 1924



I servizi alle importazioni e alle esportazioni di SAIMARE rendono più competitive le aziende italiane

Mino Giachino, Presidente di Saimare S.p.A.

[www.saimare.com](http://www.saimare.com)

# Traffico ro-ro salito a quota 6,3 milioni (+23%) nel 2021 in Italia

Nell'anno appena trascorso il traffico di carichi rotabili nei porti italiani ha raggiunto un nuovo picco: nel 2021 sono stati infatti movimentati 6.299.321 unità (camion e semirimorchi), un dato in crescita del 23% rispetto al 2020 (quando erano stati 5.112.917) e del 10,5% rispetto al 2019 (5.697.934). In termini di tonnellate il traffico ro-ro nazionale è stato nel 2021 pari a 123.484.496 tonnellate, un dato in crescita del 15% rispetto all'anno precedente (107.140.350 tonnellate) e del 9% rispetto invece al 2019 (113.212.704 tonnellate). Al netto dei volumi che nel 2021 hanno transitato nello Stretto di Messina, e per effetto dei quali Messina ha fatto registrare 835.490 unità ro-ro e Villa San Giovanni 683.591 pezzi imbarcati e sbarcati, il porto leader a livello nazionale per le autostrade del mare è stato ancora Livorno con 469.359 unità ro-ro, seguito da Genova con 351.862 mezzi (più Savona-Vado 117.813), Catania 306.077 unità, Salerno 263.644, Olbia 251.781, Palermo 246.387, Trieste con



243.528, Napoli 189.877, Bari 160.056, Ancona 129.474, Brindisi 177.702 e Cagliari 168.177 solo per citare i primi. ■

## FISE UNIPOINT

Unione Nazionale Imprese Portuali

Via del Poggio Laurentino, 11 - 00144 Roma

☎ 06 9969579 ☎ fax 06 99695712

**UNIPOINT** rappresenta le aziende che svolgono attività di:

- Operazioni di imbarco e sbarco ex. Art. 16 L. 84/94 e ss.
- Trasporto delle merci in ambito portuale (navetta imbarco/sbarco)
- Traffici Ro/Ro e Ro/Pax
- Intero ciclo nave su aree demaniali e banchine in concessione ex Art. 18 L. 84/94. Terminal crociere ex. Art. 18 L.84/94 e Codice e Regolamento della Navigazione

Le Aziende **UNIPOINT** occupano oltre 4.000 lavoratori, con un fatturato globale annuo di circa 1 miliardo di euro, movimentano il 60% dei contenitori in Italia e rappresentano i principali Terminal contenitori, crociere, Ro/Ro, Ro/Ro Pax, rinfuse e multipurpose.

L'Associazione, costituita alla fine degli anni cinquanta come sezione all'interno di AUSITRA, poi trasformata in FISE, Federazione Imprese di Servizi, ha dato vita al CCNL per le operazioni portuali, denominato contratto AUSITRA fino a metà degli anni 90. Lo stesso rappresenta la disciplina contrattuale di riferimento in ambito portuale previsto dalla Legge 84/94.

**UNIPOINT** sostiene e promuove lo sviluppo delle imprese rappresentate favorendone l'aggregazione tra imprenditori, creando sinergie nel settore portuale e mantenendo un forte dialogo con le Istituzioni e con le Autorità competenti.

**FISE UNIPOINT**  
Unione Nazionale Imprese Portuali

info@associazione-uniport.org



# Traffico container in Italia: nel 2021 movimentati 11.296.707 Teu

Le statistiche sui traffici nei porti italiani rese pubbliche dall'Associazione italiana delle port authority (Assoporti) confermano che nel 2021 il nostro Paese ha raggiunto un record storico di container movimentati. Dal 1 gennaio al 31 dicembre dell'anno appena trascorso sono stati infatti imbarcati e sbarcati 11.296.707 Teu, di cui 7.195.413 relativi a traffici di import/export (63,6%) e 4.101.294 a transhipment. In termini di tonnellate, invece, il totale dei dodici mesi è stato di 117.012.853, in crescita del 2,3% rispetto al 2020 (114.311.231 tonnellate) e del 5,1% se comparato al 2019 (111.298.403 tonnellate).

Tornando a guardare i numeri attraverso l'unità di misura dei Teu si apprende che rispetto ai 4.101.294 di Teu relativi al trasbordo di container, il porto di Gioia Tauro detiene come sempre il predominio assoluto (con 3.146.533 Teu), vale a dire oltre il 76% dei container in trasbordo in tutti gli scali della Penisola.

Per ciò che riguarda invece gli scali gateway, pur non potendo attraverso queste statistiche distinguere fra pieni e vuoti, emerge che Genova pesa per 2.557.847 Teu, a cui si aggiunge Savona-Vado con 223.265 Teu, mentre il porto di Spezia ha chiuso l'anno passato a quota 1.375.626 Teu, a cui si aggiungono i 101.288 Teu di Marina di Carrara. Il terzo polo portuale per volumi di container movimentati è quello campano grazie ai 652.599 Teu di Napoli e ai 419.102 Teu di Salerno. Grazie anche al ritorno della



linea diretta fra Mediterraneo e Nord America il porto di Livorno con 791.356 Teu supera lo scalo di Trieste che nel 2021 ha chiuso a quota 757.243 Teu a cui si sommano i 1.493 di Monfalcone. Oltre alla soglia psicologica del mezzo milione di Teu movimentati annualmente si piazza anche Venezia (Marghera) con 513.814 Teu mentre Ravenna si è fermata a 212.926 Teu, Ancona a 167.338 Teu, Cagliari 109.653 Teu, Civitavecchia 100.248 Teu, Bari 70.254 Teu e Catania 58.471 Teu. ■



**TANK CLEANING & REPAIR**

**NEW OPENING 2022**

**MON-FRY 7:30 - 18:00**

**TANK CLEANING**

**STEAM & ELECTRIC HEATING**

**TANK REPAIR**

**TANK CONTAINER DEPOT**

**+39 393 60 36 142**

**+39 340 89 86 053**

**CLEANING@GENOATANK.COM - TERMINAL@GENOATANK.COM**

**LOC. ISOLABUONA 201, RONCO SCRIVIA (GE)**



**GENOATANK.COM**



IL GRUPPO EDITORIALE  
SPECIALIZZATO  
NELL'INFORMAZIONE B2B  
SU SHIPPING,  
CARGO AEREO,  
LOGISTICA  
E SUPER YACHT



SCOPRI LA NOSTRA  
PROPOSTA  
DI CONTENUTI  
VERTICALI SUL WEB,  
SUI **SOCIAL**  
E ISCRIVENDOTI  
ALLE **NEWSLETTER**.  
LE TUE NEWS  
QUOTIDIANE  
SONO  
A PORTATA DI UN  
CLICK SU PC E MOBILE.



Associazione Italiana Port & Terminal Operators

# Terminal Darsena Toscana

nodo strategico dall'efficienza certificata



Inaugurato a Dicembre 2016, primo caso in Italia, il collegamento ferroviario diretto tra TDT e linea tirrenica. Eliminando il passaggio della merce nella stazione di smistamento, si garantiscono tempi di transito ridotti e maggiore affidabilità degli orari.

La posizione strategica, gli accessi diretti al sistema autostrade ed i collegamenti ferroviari, fanno del TDT il Terminal ideale al servizio dei mercati del Centro e Nord Italia.



TDT è oggi il principale punto di riferimento per la logistica portuale del freddo in Italia. Gli investimenti in nuove tecnologie e risorse umane qualificate garantiscono alti standard di efficienza, affidabilità e sicurezza, valori chiave per il Gruppo GIP.



# TDT

GIP GROUP

Tel. + 39 0586.258207 – [customer.service@tdt.it](mailto:customer.service@tdt.it) – [www.tdt.it](http://www.tdt.it)



# La classifica del transhipment di container in Italia (4.072.842 Teu)



**N**on solo il porto di Gioia Tauro, a contribuire al transhipment di container in Italia ci pensano anche un'altra decina di scali in Italia.

Medcenter Container Terminal da solo movimentata 3.193.364 Teu sul totale del trasbordo italiano che nel 2021 è valso 4.072.842 Teu mentre il secondo porto in Italia per trasbordo di box è ancora Genova con 346.812 (più altri 12.227 riferibili al

porto di Vado Ligure) che precede Trieste scesa a 227.503 Teu. In quarta posizione Livorno con 204.317 Teu, seguito da La Spezia con 61.780 e da Cagliari con 32.462 Teu.

Nel 2020 questa invece era stata la classifica del transhipment di container in Italia: Gioia Tauro 3.193.364 Teu, Genova 284.723 Teu (più 994 Teu di Vado Ligure), Trieste 281.693 Teu, Livorno 202.834 e Teu Cagliari 10.562 Teu. ■

*Andrea De Zolt,  
Managing Director  
di Central Cargo*

## FOLLOW THE FLOW

**SEGUI IL FLUSSO CON BEONE.**

Scegli il software BeOne sviluppato per gli spedizionieri internazionali e adotta così un nuovo punto di vista, destinato a rivoluzionare in meglio la vita della tua azienda. Grazie al flusso di lavoro di Nova Systems puoi ottimizzare, in modo semplice ed efficace, le risorse interne e concentrarti sullo sviluppo del business. Di cosa si tratta?

Un nuovo approccio gestionale adottato già da molte imprese del settore, tra cui **Central Cargo**, società che offre servizi di spedizioni internazionali via mare e aereo in tutto il mondo. Dal procurement all'emissione delle polizze, fino ad arrivare alla fatturazione e alla contabilità: con BeOne, l'unico software nel mercato ad essere totalmente integrato, puoi gestire tutto questo e molto altro ancora. **Vuoi saperne di più? "Follow the flow".**

CLOUD FORWARDING SUITE

[WWW.NOVASYSTEMS.IT](http://WWW.NOVASYSTEMS.IT)



# Un 2021 ancora al di sotto del 2019 per i traffici passeggeri italiani



Rispetto al 2020, il passo avanti c'è stato (43,4 milioni di passeggeri contro 32,4, +33,8%), ma la movimentazione di passeggeri nei porti italiani, secondo i dati 2021 pubblicati dall'associazione delle Autorità di Sistema Portuale Assoport, ha ancora parecchio da recuperare rispetto al dato pre-pandemia (67,6 milioni di passeggeri, -35,7%).

A languire sono tutte e tre le sottocategorie in cui viene divisa la tipologia di traffico, anche se in misura diversa. Le movimentazioni cosiddette 'locali', il traffico di fatto pendolare, nel 2021 ha segnato 27,4 milioni di passeggeri, pari al -27% rispetto al 2019,

con lo Stretto (che vale più di metà dell'intera posta) ha fare da cartina al tornasole (-27,5%, oltre 10 milioni di passeggeri in meno in confronto al 2019).

Appena meno peggio il trend dei traghetti, che hanno trasportato 13,5 milioni di passeggeri, il 24,9% in meno rispetto al 2019, un calo sentito più o meno nello stesso modo in tutto lo stivale. Resta invece pesante il gap per quel che concerne i crocieristi, che passano si dai 640mila del 2020 ai 2,5 milioni dell'anno scorso, ma rimangono assai lontani dai quasi 12 milioni del 2019 (-78,8%). ■



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare di Sicilia Orientale

Il Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale comprende i Porti di Augusta e Catania, il primo con vocazione petrolifera e commerciale ed il secondo commerciale e turistica. Fondamentale per un continuo sviluppo di entrambi gli scali

è l'implementazione del loro sistema infrastrutturale. In tal senso, ad Augusta è prevista la costruzione di un terminal container, con la creazione di altri 120.000 m<sup>2</sup> di piazzali operativi e la realizzazione del collegamento ferroviario alla rete Siracusa-Catania, che consentirà la movimentazione multimodale delle merci, al fine di costituire un gateway di accesso alla Sicilia orientale per le merci Schengen ed extra Schengen. Il valore aggiunto sarà l'intermodalità dell'impianto, che consentirà l'interscambio nave-ferro e nave-gomma delle merci, creando i presupposti per una reale crescita socio-economica del porto e del territorio.

I lavori del terminal, ferme restando le gravi ripercussioni degli accadimenti internazionali sul comparto delle costruzioni, dovrebbero essere portati a termine in tre anni, mentre il collegamento ferroviario è inserito nel PNRR ed è in corso di progettazione da parte di RFI con cui l'AdSP ha stipulato un accordo. Altro intervento fondamentale per la salvaguardia delle infrastrutture già realizzate è il rifiorimento dell'intera diga di difesa della rada di Augusta, lunga oltre 6 km, onde assicurare condizioni di mare calmo nella rada. Al porto di Catania, invece, i prossimi 18 mesi saranno impiegati per ultimare i lavori di ripristino della darsena commerciale a servizio del traffico Ro-Ro e container al fine di ristabilirne la piena funzionalità. Questo consentirà di riportare ordine all'interno del porto, delocalizzando il traffico commerciale e liberando l'area del porto storico con la possibilità di creare quel tratto di waterfront tanto atteso dalla città. Altri due interventi importanti dal punto di vista del ripristino delle infrastrutture esistenti sono il rifiorimento della mantellata della diga del porto ed il consolidamento delle banchine di radice del molo Sporgente Centrale, progetti già sviluppati che potranno essere appaltati entro l'anno in corso.



Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia orientale website: [www.adspmaresiciliaorientale.it](http://www.adspmaresiciliaorientale.it) - PEC: [adspmaresiciliaorientale@pec.it](mailto:adspmaresiciliaorientale@pec.it)

AUGUSTA: Palazzina ED1 - C.da Punta Cugno - Porto Commerciale  
96011 Augusta (SR) / Sicily / Italy Tel.: +39 0931 971245

CATANIA: Via Dusmet, s.n.  
95131 Catania / Sicily / Italy Tel.: +39 095 535888



# “Meglio possedere la supply chain logistica invece di delegarla”

Il forte rimbalzo della produzione industriale italiana nel 2021 (+11,8%) ha portato a una consistente ripresa degli scambi con l'estero sia in import che in export e, conseguentemente, una buona ripresa della logistica in tutte le modalità di movimentazione delle merci, con le dovute differenze. Il Prodotto Interno Lordo ha fatto registrare una crescita del +6,6% non sufficiente a recuperare la forte contrazione dell'anno pandemico (-3% rispetto al 2019) e le componenti che hanno trainato questa ripresa continuano a essere, ma del resto lo sono da oltre dieci anni, le esportazioni e in maniera minore le importazioni.

Il traffico stradale e autostradale dei veicoli pesanti ha recuperato il dato pre-pandemico e anche in questo caso il traffico ai valichi alpini ha fatto da traino (+6,8% rispetto al 2019). Anche le merci movimentate per via aerea hanno fatto registrare una forte espansione che ha consentito di recuperare interamente i volumi del 2019. Abbiamo assistito a una forte polarizzazione del traffico nello scalo di Milano Malpensa che è arrivato a gestire quasi il 73% dell'intero traffico nazionale. Il traffico ferroviario, dopo aver mostrato la sua resilienza durante la pandemia, non ha interrotto il suo trend di crescita sia in termini di treni-km (+13,5%) sia di tonnellate di merce trasportata (+16,6%), un andamento indice di treni sempre più pesanti. Molto più variegato è l'andamento del settore marittimo dove, a un sostanziale recupero del traffico contenitori gateway dei volumi pre-pandemici, si è affiancata una consistente crescita di quello di transhipment (legato alle performance di Gioia Tauro) e una consistente contrazione delle rinfuse liquide (-10,4%). Bene il traffico Ro-Ro che recupera e supera abbondantemente i volumi del 2019 così come le rinfuse solide che, grazie al forte rimbalzo, si portano a -4,8% dai volumi pre-pandemici. L'aumento dei prezzi e la scarsità di materie prime, semilavorati e personale, con l'avvento della guerra in Ucraina, si sono accentuati. La situazione è preoccupante in quanto il conflitto sta tenendo ferme tonnellate di merci con danni per diversi milioni di euro, basti pensare che l'export italiano verso Russia e Ucraina vale circa 10 miliardi di euro e l'import verso i due paesi vale ben 17 miliardi di euro (dati Istat 2021).

I porti rinfusieri risentiranno in maniera consistente della situazione, ad esempio un azzeramento della produzione di ceramiche ucraine avrà inevitabilmente pesanti conseguenze per lo scalo di Ravenna, porto di riferimento per gli inerti di quell'industria. La ricerca di nuovi mercati di approvvigionamento e i conseguenti disagi per la produzione manifatturiera si manifesteranno con il passare dei mesi, a completo esaurimento degli stoccaggi dei porti.

Questo è un grande insegnamento per il settore: è meglio possedere la supply chain logistica invece di delegarla. Questo permette di avere un controllo immediato e qualche opportunità in più di fronte a situazioni di forti cambiamenti come questo. Per questo motivo andiamo ripetendo da anni che occorre superare il franco fabbrica attraverso politiche per incentivare l'inversione dei termini di resa e recuperare il pieno possesso della nostra

Contributo a cura  
di Guido Nicolini\*

\*presidente Confetra

supply chain. Il tessuto industriale italiano, formato da PMI e centrato da sempre sull'eccellenza del prodotto, ha posto tradizionalmente poca attenzione alla fase logistica, delegandola ai compratori. I processi di logistica

e trasporto sono stati considerati erroneamente un “costo” e non un “valore” per la competitività del prodotto stesso. Questa scelta ha condizionato e condiziona inevitabilmente la capacità delle PMI di essere presenti sui mercati esteri. Questo perché l'azienda esportatrice non ha alcun controllo sulla qualità dei servizi logistici che contribuiscono alla competitività del prodotto stesso. Le ingenti risorse destinate dal PNRR alla logistica, ci impongono di ragionare con una dimensione organica quando si parla di sviluppo: non si può ragionare di sviluppo infrastrutturale dei porti e dei retroporti senza aprire paralleli ragionamenti sullo sviluppo delle aree industriali e sull'attrazione di investimenti. Dobbiamo guardare il sistema portuale attraverso i suoi collegamenti di ultimo miglio con le realtà interportuali e in generale con le realtà retroportuali. Il modello a cui guardiamo con molta attenzione è quello di Trieste dove l'Autorità di sistema portuale non solo è diventata un operatore logistico a tutto tondo, acquistando le quote degli interporti dell'area e costruendo un vero e proprio sistema logistico basato su tre-quattro hub infrastrutturali, ma il presidente Zeno D'Agostino è stato anche nominato presidente dell'ASI (area di sviluppo industriale) del Friuli Venezia Giulia. Siamo convinti che questo rapporto debba strutturarsi sempre di più per poter dare una risposta di sviluppo economico che non segua la logica del “chi fa logistica pensa ai trasporti e chi produce beni pensa solo a come produrli” bensì rilanciare un patto tra logistica e manifattura che possa portare a una concreta integrazione e conseguentemente a un vero salto in avanti. ■





**salerno  
containerterminal**



Your **friendly**  
**gateway to the World!**



**Container Terminal  
Division**



**General Cargo  
Division**



**Ro-Ro  
Division**



[www.salernocontainerterminal.com](http://www.salernocontainerterminal.com)

# “Quello che serve ai porti italiani nel prossimo futuro”

Il 2022 è l'anno del ventunesimo compleanno di Assiterminal, un tempo l'età della maturità, festeggiato a Roma i primi di maggio. Tra pandemie, conflitti e dialettiche associative, Assiterminal oggi accoglie 78 aziende associate

Contributo a cura  
di Luca Becce\*

\*presidente Assiterminal

tra imprese portuali e terminal operator, rappresentativi di tutte le merceologie e attività di business della portualità, presenti in tutti i sistemi portuali italiani, attraverso i quali l'associazione esprime la propria rappresentanza negli organismi di quasi tutte le AdSP. Le aziende di Assiterminal occupano circa 4.000 persone, movimentano circa il 70% dei container gestiti nei porti italiani gateway, il 60% delle tonnellate merci complessive e il 90% del traffico crocieristico.

I trend degli ultimi anni sullo scenario della portualità sono in continua evoluzione: mutano gli equilibri tra i player ridisegnando una geografia economico imprenditoriale radicalmente diversa dal recente contesto della riforma della 84/94, i flussi di merce in import - export si distribuiscono tra porto e porto senza cambiamenti degni di nota, mantenendo un size regionale alla destinazione finale, il crocierismo si riprende per numero di navi ma languono i passeggeri.

Esaurita la spinta dei ristori che ha aiutato negli ultimi due anni, il 2022 inizia con un aumento flat dei costi di concessione dell'8% e l'esplosione dei costi operativi (dovuti agli aumenti dei costi energetici e alla schizofrenia dei deployment delle navi): se è vero che le marginalità sulle soste dei container impattano positivamente sull'Ebitda dei terminal portuali è vero anche che l'organizzazione del lavoro e l'efficientamento degli spazi operativi sono letteralmente saltati.

In tutto ciò il Parlamento si avvia a convertire il disegno di legge sulla concorrenza che continua a scivolare su impostazioni o visioni di soggetti “altri” dalle dinamiche e effetti dei cambiamenti in atto della catena logistica e dei suoi attori: chi deve regolare e come, quali modelli di lavoro, un reale equilibrio e rispetto delle regole fiscali e contributive per favorire una reale competitività tra i diversi player della catena logistica, uniformare le regole e i criteri relativi al rapporto concessorio.

Abbiamo più volte sottolineato che uno dei temi che si dovrebbero affrontare e risolvere sia legato alla concorrenza Stato - Regioni sui temi della portualità: rischia di sterilizzarsi il principio del “sistema” se permangono visioni localistiche, per quanto buona parte dei nostri porti siano funzionali a mercati interni. È evidente che non solo

in termini di pianificazione di investimenti infrastrutturali ma anche volendo trarre una piattaforma logistica digitale il decisore politico e strategico debba essere individuato nel Governo centrale.

La semplificazione e la sostenibilità passano anche attraverso il coraggio e la strategia politica di riassumere in un unico soggetto istituzionale e nelle sue articolazioni regolamentazione, vigilanza e controllo, condividendo con gli altri enti dello Stato i temi della regolazione dell'accesso al mercato e della concorrenza, valutare con una diversa capacità progettuale le prospettive legate alla transizione energetica: quest'ultimo tema non può che essere centrale per porti che incidono su tessuti urbani e che possono diventare potenzialmente dei propulsori di un reshoring energetico più che indispensabile.

La transizione dovrebbe passare anche da una ritrovata capacità attrattiva e di collegamento tra porti e industria, laddove ci siano spazi utilizzabili o convertibili, utilizzando con un po' più di coraggio lo strumento giuridico delle zone franche intercluse; diciamo un “modello Trieste” alla portata di tutti: siamo oggettivi, negli ultimi 20 anni il volume di merci e passeggeri transitati dai nostri porti si è mantenuto invariato, così come il Pil italiano. Per valorizzare efficacemente il nostro comparto bisogna far evolvere il suo modello industriale legandolo alla politica industriale del paese: i Paesi che lo fanno, e che hanno una politica industriale di prospettiva, dimostrano che si può fare e in un certo qual modo i fenomeni di verticalizzazione o di interazione della catena logistica ne sono un esempio; il tema su cui la politica e l'impresa si devono confrontare è quello delle ricadute del valore dell'integrazione della produzione con il trasporto.

E se tutto si tiene, e la sostenibilità si regge anche sul valore del lavoro e dei lavoratori, si devono continuare ad affrontare con onestà intellettuale i temi del lavoro e le evoluzioni che ci saranno nelle attività operative: permarranno aree di impiego ad alta manualità ma sempre più concentrate sui traghetti, mentre le professionalità funzionali ad altre tipologie di traffici si modificheranno sempre più verso una remotizzazione operativa. Questo percorso necessita di adeguati strumenti normativi e ammortizzanti che accompagnino riqualificazione e anticipo della quiescenza. Il percorso è stato avviato con il riconoscimento di alcuni profili operativi tra i lavori gravosi e l'istituzione del fondo prepensionamenti, ma si deve fare di più. ■





 **autamarocchi** We're driving the transport into **the future**

[www.autamarocchi.com](http://www.autamarocchi.com) | [info@autamarocchi.com](mailto:info@autamarocchi.com)

# “Ancora irrisolti molti quesiti sulle banchine italiane”

Le statistiche sui traffici portuali del 2021 sono state rese disponibili da Assoporti e non ci possiamo sottrarre alla valutazione a consuntivo, prodromica alle previsioni per l'anno in corso. Certo, i giudizi ex ante ed ex post

sull'argomento non hanno lo stesso pathos delle previsioni sul “succo d'arancia e sulla pancetta” così ben descritte e proposte all'infinito sotto le feste di Natale col film Una Poltrona per due. Purtroppo non possono neppure essere trattate con lo stesso sense of humor e allora vediamo i numeri. Ci siamo assestati poco 500 milioni di tonnellate di merci movimentate che è un ottimo risultato e non solo per questi tempi. Esattamente 481,5 milioni di tons che in generale vale più o meno il risultato 2019 di 490,3 mil. Ro-ro e contenitori molto bene che vanno a compensare con i loro segni più il segno meno dei traffici delle rinfuse liquide e solide. Il dato che preoccupa di più, non solo per l'impatto sulla portualità ma, quale indicatore del settore produttivo del sistema paese, sono le flessioni del break bulk che sotto le voci di rinfuse solide ovvero rinfuse e merci varie segna una regressione pre-pandemica ancora consistente, segno che il sistema produttivo stenta ancora e abbisogna di ulteriore attenzione da parte del Governo Draghi. 'La Logistica' nel suo senso più ampio, e quindi con i traffici marittimi e l'indotto che essi comportano, sono intimamente legati tra gli altri a due fattori: sistema produttivo ed efficienza del sistema infrastrutturale nazionali. Quindi ancora molto lavoro ci aspetta per i prossimi anni in buona compagnia con il resto del paese.

Vediamo. Il ddl della concorrenza lascia irrisolti molti quesiti quali l'incomprensibile intreccio di competenze tra le authority. Non abbiamo certezze sui regolamenti delle concessioni (e per chi lavora solo su terreni demaniali gestiti in regime concessorio non è un problema, ma diventa “il” problema perché da esso derivano continuità e progettualità a lungo termine). Non abbiamo regole certe di concorrenza e siamo restati incartati sulla vicenda della fusione tra due terminalisti in pieno regime di vigore del comma 7 art 18 legge 84/94. Operazione figlia di un “attivismo giuridico” degna di miglior scopo. Ma per far questo occorre prima di tutto che i legislatori abbiano ben chiaro il problema, cosa non ancora scontata, e il coraggio di assumersi responsabilità. Il tentativo di risolvere il caso con la negazione dell'interscambio del personale, aggiunge confusione alle incertezze. A nostro parere la legge dovrebbe sancire che si possono avere sì più concessioni all'interno dello stesso porto assentite allo stesso titolo, ma che non possono essere unificate, magari se non contigue, in un'unica concessione. Le due concessioni dovranno essere gestite secondo piani industriali indipendenti, con maestranze legate esclusivamente alla specifica concessione e ognuna delle quali dovrà mantenere la propria scadenza per evitare che si inventi un nuovo illegale sistema di rinnovo. Ci sono poi i problemi che riguardano noi “portuali” così come tutti i cittadini: la guerra in corso e il lavoro, soprattutto la sua sicurezza.

Banca d'Italia ha preannunciato che questa guerra procurerà recessione e inflazione, rallentando il balzo in avanti della ripresa con la spinta recessiva valutata “almeno due o più punti” di segno negativo, ovviamente. Un aumento del PIL di soli due punti non garantirà né la tenuta del sistema industriale né la tenuta sociali. Non vi è alcun motivo perché Politica Istituzionale e Società Civile non si siedano a un tavolo. La situazione però sta rigenerando scenari già più volte visti dove il confronto a due diventa un confronto a tre, con la divisione delle parti sociali, se anche la Politica dovesse tenere, il che non è fuorviante di buon vento.

Contributo a cura  
di Federico Barbera\*

\*presidente Fise Uniport

Tutti i settori produttivi sentono l'esigenza di essere informati, noi compresi, sulle evoluzioni future, sulle azioni che potranno essere intraprese, sulle criticità che reciprocamente coinvolgeranno settori affini, sulle paure del crearsi di una bolla recessiva che coinvolga tutto il paese.

Abbiamo necessità di capire come le sanzioni e la fine del conflitto ridisegneranno le reciproche sfere di influenza tra mondo occidentale e alleanza Russia/Cina con i propri satelliti. Come l'Africa sarà coinvolta in questa rivoluzione globale. Sarà la fine del mondo diviso tra paesi produttori e paesi consumatori? Ed i giochi sulle grandi rotte di navigazione transoceaniche come saranno giocati?

È come credono in molti una “rivoluzione” di sistema? La Globalizzazione o è globale o non esiste. Libero mercato e liberi scambi potranno rinascere come l'Araba Fenice?

Il Lavoro. Il 28 Aprile si è festeggiata la giornata mondiale della sicurezza sul lavoro e l'Inail ha reso noti i dati che, purtroppo, segnano un aumento degli infortuni sul luogo di lavoro, in itinere e purtroppo anche di quelli con conseguenze mortali. Purtroppo le statistiche continuano a seguire le leggi matematiche e sembra l'ovvietà scientifica che aumentando il lavoro aumentano gli incidenti, possa essere una spiegazione. Non è così, anzi non può e non deve essere così. L'unica Istituzione, a mio avviso, in grado di fornire dati, studi, previsioni, concetti sanitari per l'igiene e la prevenzione delle malattie professionali, è l'Inail. Non vogliamo assaltare il tesoretto dei 30 miliardi messi da parte dall'Istituto e resi disponibile per la riduzione del debito pubblico dello Stato a tasso zero. È un'ottima collocazione, utile al paese e alla sua economia. Dalla gestione però scaturiscono risorse parte delle quali potrebbero (dovrebbero, a nostro parere) essere destinati alla ricerca in grande stile e alla formazione di strutture aziendali in grado di sapere e potere intervenire sul problema. Qualcosa di simile è già stato creato con il sostegno per la formazione delle imprese e dei preposti (uomini d'azienda), Occorre fare di più, farlo meglio e farlo subito.

Tutto questo alla fine ci riporta alla necessità più sentita di un dialogo continuo tra i due stakeholders del Paese, la Politica Istituzionale e la Società Civile. Si riuscirà a farlo con le elezioni alle porte? ■





# confetra

Confederazione Generale Italiana  
dei Trasporti e della Logistica

Dal 1946 la casa dell'industria logistica italiana



# “Ormeggiatori pronti per la fase due”

Dopo la pandemia la guerra in Ucraina. E prima ancora una lunga crisi seguita da un periodo di stagnazione. Per l'Italia, e per tanta parte del mondo, le emergenze sembrano non finire più. Gli anglosassoni la chiamano “nuova normalità”. Nulla che piaccia, ma con cui è necessario iniziare a fare i conti. Le difficoltà di contesto ormai non sono eccezioni e neppure parentesi. Il settore marittimo-portuale in qualità di avamposto delle dinamiche economiche globali è particolarmente sensibile al nuovo scenario permanentemente instabile. Perciò è necessario prenderne le misure senza indugi, provando a progettare un settore che quotidianamente sia in grado di fare i conti con questa nuova realtà e senza aspettare che tale contesto finisca. Intento difficile e ambizioso, ma da cui è oramai impossibile sottrarsi. Gli ormeggiatori, per parte loro, dopo anni di consolidamento del proprio ruolo in termini legislativi si stanno predisponendo alla seconda fase di consolidamento. Se si vuole quella soggettivamente più impegnativa, in quanto direttamente protagonisti del cambiamento. L'adesione alla figura dell'operatore interno, come da norme europee del 2017, presuppone modifiche al Regolamento per l'attuazione al Codice delle Navigazione che risale al 1952. Operatore interno significa garantire criteri di efficienza ed economicità, trasparenza e formazione continua.

Le nostre tariffe sono incentrate su un'istruttoria basata su criteri e meccanismi determinati in sede ministeriale, in grado di evitare un'impropria concorrenza al ribasso tra porti. Le ordinanze tariffarie prevedono degli obblighi di servizio pubblico verso i quali i Gruppi sono tenuti a rispondere, perciò non è previsto alcun compenso per gli interventi di emergenza, di assistenza e per la sicurezza portuale, rientrando tra gli obblighi istituzionali.

Nell'ineluttabile processo di sviluppo stiamo ipotizzando riorganizzazioni funzionali dei nostri Gruppi locali secondo una logica di semplificazione ed efficientamento. I nostri programmi di acquisto di mezzi nautici e terrestri, inoltre, tendono ad andare nella direzione dell'individuazione di criteri standard e produzioni centralizzate. Questo per favorire un profilo più omogeneo nella fornitura del servizio, oltre che nella capacità di ridurre le spese. Da qui un impegno della categoria nel creare Commissioni di lavoro per individuare i mezzi e i cantieri più idonei. Fornire un contributo attivo sul fronte dei costi conferma l'elemento di trasparenza frequentemente riconosciuti.

Occorre tener presente che il modello

Contributo a cura  
di Marco Bertorello\*

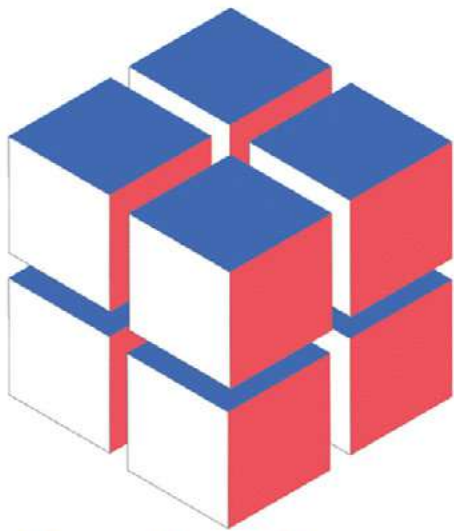
\*presidente Angopi

Gruppo/Cooperativa non ha come priorità la massimizzazione del profitto, ma la remunerazione del lavoro. Il nostro modello, rispondendo alle necessità degli utenti, coniuga economia ed equità, attraverso un'infrastruttura autogestita.

Infine, va ribadito che l'implementazione dell'operatore interno, previsto all'art. 8 del Regolamento europeo 2017/352, presuppone un piano di formazione continua vincolante per ogni addetto. A tale scopo il Certificato dell'ormeggiatore presente nelle proposte di modifica al Regolamento di attuazione al Codice, implica una sorta di patente che fornirà un profilo chiaro a una categoria a lungo vista come un ibrido tra terra e mare e allo stesso tempo obbligherà a formazione e aggiornamenti continui. In tempi di grandi innovazioni tecnologiche (dal gigantismo navale all'informatizzazione) un progetto che qualificherà ulteriormente gli ormeggiatori, rendendoli pronti per le sfide della modernizzazione. ■







# **federlogistica**

**Federazione italiana delle imprese  
di logistica e spedizione, magazzini  
generali e frigoriferi, terminasti portuali,  
interporti, operatori portuali  
e retroportuali.**

**SEDE LEGALE**

P.zza G. G. Belli 2, Roma

Tel. 06 58 83 011

[segreteria@federlogistica.it](mailto:segreteria@federlogistica.it)

**GRUPPO COORDINAMENTO LIGURIA**

Via A. Cantore 17-1 A, Genova

Tel. 010 644 58 42

[segreliguria@federlogistica.it](mailto:segreliguria@federlogistica.it)



# “È prevedibile una nuova tempesta da congestione sulle catene logistiche”

Le analisi dinamiche, per voce di scienziati ed economisti, tendono a essere più complesse ma al tempo stesso più affidabili rispetto a quelle statiche; anziché fornire una fotografia di un particolare momento esaminandone componenti e fattori, l'analisi dinamica fa perno su una valutazione prospettica e quindi su fenomeni evolutivi e la loro prevedibilità al fine di formulare l'interazione futura fra i diversi fattori, i trend e quindi, in conclusione, un quadro evolutivo affidabile. Dall'inizio della pandemia in Italia il dibattito anche tra gli addetti ai lavori è stato spesso centrato solo sugli effetti raramente sulle cause di tutto quanto stava succedendo: discussione sull'aumento vertiginoso dei noli e su come questo fosse causato da supposte azioni speculative, l'inefficienza inaccettabile del sistema logistico e l'aumento insostenibile dei prezzi delle materie prime, per lo più introvabili. Troppo poco si sono analizzate le cause della bufera che si stava e si sta abbattendo ancor oggi sulle catene di approvvigionamento e conseguentemente sulla vita delle persone e delle aziende. I tre fattori che hanno messo a soqquadro una visione del mondo come eravamo abituati a conoscere sono principalmente tre: la situazione geopolitica, l'evoluzione a macchia di leopardo della pandemia e il cambiamento strutturale dei consumi nei paesi 'ricchi', il tutto dimensionato su scala globale. La situazione geopolitica esplosiva era messa al primo posto nella scala dei rischi da parte

Contributo a cura  
di **Alessandro Santi\***

\*presidente Federagenti

degli analisti internazionali già prima dello scoppio della pandemia e ha avuto la sua triste concretizzazione con la crisi ucraina; i secondi due fenomeni sono stati tristi protagonisti, lo sono e lo saranno ancora nel prossimo futuro.

In definitiva quanto accaduto in questi ultimi due anni, con un'ulteriore accentuazione negli ultimi due mesi, rende una “mission impossible” qualsiasi tentativo di razionalizzazione di previsione su quanto potrà verificarsi nel breve, ma anche nel medio e lungo termine, nel mercato dell'interscambio mondiale via mare, dei traffici marittimi e dei porti.

Il recentissimo blocco del porto di Shanghai, partito come di consueto dal Capodanno cinese e poi finito fuori controllo in gran parte per i lockdown decisi dal governo cinese nel quadro di una politica zero-Covid in parte inattesa, si somma con le conseguenze del conflitto in Ucraina, generando un mix del tutto fuori controllo. È prevedibile una nuova tempesta da congestione sulle catene logistiche, specialmente nel settore container, con un ulteriore incremento dei noli, destinato a innestarsi su quotazioni già alte e a spingere quindi l'economia mondiale verso un globale rincaro nei prezzi dei prodotti di consumo e verso ormai severissimi fenomeni inflattivi.

Anche per quanto riguarda i porti il congestionamento, con riflessi immediati al momento della fine dell'emergenza attuale Covid in Cina, verso i porti della west coast americana e a quelli del Nord



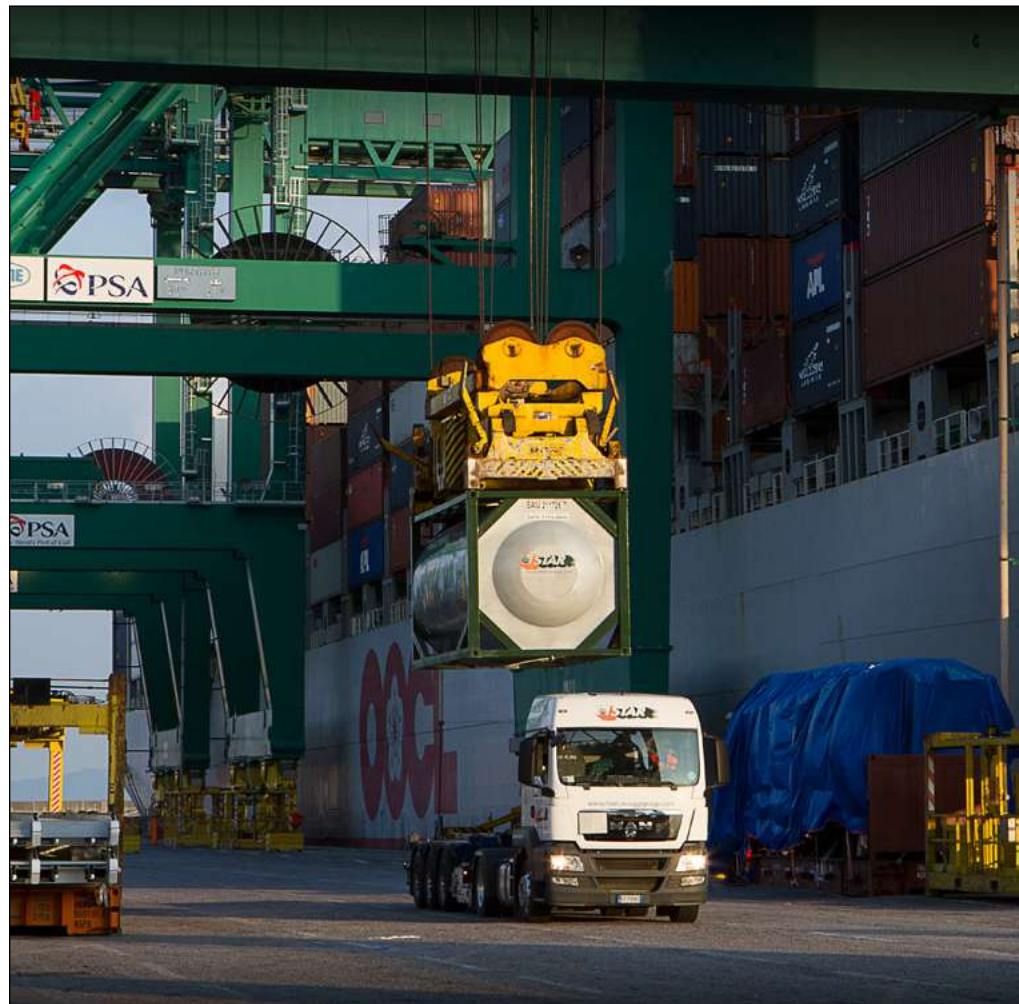
Europa (con possibili conseguenze anche sulla portualità mediterranea) sembra destinato a diventare un fenomeno cronico, quantomeno nel breve e medio periodo.

Cosa accadrà dopo è davvero impossibile da prevedere. Fenomeni di crisi si incrociano l'uno con l'altro, dall'energia alle materie prime, dall'agricoltura ai consumi che evidenziano già oggi effetti recessivi. E su tutto incombe una ormai obbligata riscrittura dell'intera catena logistica modificando il modello futuro di globalizzazione. Non è dato sapere in che modo e in quali tempi il fenomeno del reshoring destinato a creare nuove aree di produzione forse in Africa, certamente in un Medio Oriente che si è riscoperto continente (anche grazie ai Patti di Abramo) e, forse, anche nel Mezzogiorno d'Italia, potrà ridisegnare gli equilibri instabili dei traffici mondiali. Di certo lo shock energetico e la ricerca di fonti alternative a quella russa fanno suonare più di un campanello di allarme. Ciò che sta accadendo per gas, petrolio e carbone, potrà e forse dovrà verificarsi anche nei mercati della produzione di componentistica e di prodotti finiti, accorciando drammaticamente la catena logistica che la grande ubriacatura della globalizzazione buona aveva allungato a dismisura. Nel medio e lungo periodo un fenomeno simile si determinerà nel passaggio dalle potenze detentrici delle materie prime 'fossili' a quelle 'elettriche', cambiando gli attori (in parte) ma legando comunque la dipendenza a potenze autarchiche. Anche i trasporti marittimi inevitabilmente dovranno ridisegnare rotte, flussi, porti, individuando per tempo opportunità derivanti da nuove chiavi di lettura del mercato economico mondiale e presidiando per tempo aree di sviluppo più interconnesse e con minori distanze dalla produzione e dal consumo. Un compito non facile, reso ancora più complesso dai venti di guerra che soffiano sull'Eu-



ropa orientale e dalla ricerca di nuovi equilibri mondiali in cui l'Europa, quella attuale, non sembra in grado di recitare un ruolo da protagonista.

A fronte di tutto questo risulta sempre più meramente questione stilistica, seppur doverosa, cercare di confrontare le statistiche dei porti anno su anno: varrebbe invece la pena cercare di analizzare il loro apporto all'interno delle filiere produttive e delle dorsali di collegamento merci e persone del nostro paese da e verso il mondo. Un punto di vista appunto dinamico e non statico dove valorizzare soprattutto il valore aggiunto sia in termini economici che strategici per un paese e un'Europa che non può più limitarsi a guardare il suo ombelico. ■



### Tank Container Services:

- Agency
- Transport
- ADR & non ADR Storage
- Cleaning & Repair
- Heating
- Custom Formalities
- Flexi Tank Services
- Emergency Response

Contact us:  
[freight@star-logistics.eu](mailto:freight@star-logistics.eu)

# Caffio Shipping & Forwarding Agency



MARCO CAFFIO S.R.L.  
CORSO VITTORIO EMANUELE II, 3,  
74123 TARANTO (TA)  
MON - SUN : H24  
PHONE: +39 099 471 6666  
FAX: +39 099 471 6095  
A.O.H. CONTACT +39 347 9124770  
@: SHIPPING@MARCOCAFFIO.IT  
WWW.MARCOCAFFIO.IT

# “Serve una discussione strategica scevra da pozioni predefinite o conservatrici ”

**N**egli anni dell'epoca che potevamo definire “tranquilla” eravamo abituati a misurare il nostro sistema portuale quasi esclusivamente sulla base dei dati di traffico. Ad esclusione degli effetti generati dalla crisi del 2008, il sistema portuale e in particolare quello italiano è sempre stato restio ad andare a fondo nelle analisi macro economiche globali, delegando ad altri mondi, quelli della finanza e dell'industria, le riflessioni e le politiche sui mercati. Quattro sono stati sicuramente gli elementi che hanno generato una sorta di big bang nel settore marittimo logistico, fattori che si sono sommati tra loro con effetti imprevisi.

La crescita esponenziale dell'e-commerce, la pandemia e la sua gestione soprattutto in Cina. A queste variabili, imprevedute per quanto riguarda l'ultimo fattore citato, si sono aggiunti il conflitto in Ucraina, le politiche ambientali comunitarie, a partire da Fit for 55, messe in profonda discussione a causa della crisi energetica. Una domanda di trasporto marittimo così elevata è concentrata in un modo che non ha eguali nella storia, con sistemi che si stanno riposizionando, un modello industriale che si interroga sugli effetti della delocalizzazione, sistemi portuali in grande trasformazione - si pensi alla fusione tra Anversa e Zeebrugge - l'inevitabile compenetrazione tra le diverse modalità di

Contributo a cura di Luigi Merlo\*

\*presidente Federlogistica



trasporto e un ruolo preminente della logistica. A questo dovremmo aggiungere, in una nazione totalmente impreparata, gli effetti del cambiamento climatico in un mare, il Mediterraneo, che è in assoluto quello più interessato agli effetti del climate change e dell'accrescere dei fenomeni atmosferici estremi.

Sul futuro del sistema portuale italiano pende sempre il pronunciamento comunitario sulla tassazione dei canoni, che potrebbe avere effetti considerevoli sull'attuale assetto.

Tutti questi elementi dovrebbero essere sufficienti per affrontare tutti insieme, istituzioni e cluster, una discussione strategica scevra da pozioni predefinite o conservatrici.

La storia ci insegna che sono sempre stati effetti “esterni” a determinare le riforme in ambito portuale, a partire dai decreti Prandini. Il timore di cambiare, la paura di trasformazioni che possano modificare storiche rendite di posizione rischiano di dar luogo a una paralisi destinata a generare un grande deficit di competitività al sistema portuale italiano.

Eppure la consapevolezza di una nuova centralità dell'Europa unita, le grandi potenziali africane, il rallentamento del progetto della via della Seta sono tutte opportunità da non perdere per costruire un nuovo modello portuale italiano moderno e competitivo. ■



# “I fattori che mettono a repentaglio la ripresa”

Il 2021 ha segnato la ripresa dei traffici rispetto a un 2020 che aveva registrato un drastico calo in parte nel comparto merci e, in modo ancor più evidente, in quello relativo ai passeggeri. E da questa virata di bordo vanno evidenziate due considerazioni.

La prima, che rivendico con un pizzico di orgoglio, è che neanche nei mesi più duri del primo lockdown il trasporto marittimo e i porti italiani si sono fermati, dimostrando di essere un'infrastruttura indispensabile al servizio del Paese. Si è garantita la continuità territoriale prevista dalla Costituzione e l'approvvigionamento di merci, con particolare riferimento alla numerosa comunità insulare che caratterizza l'Italia. Le compagnie di navigazione hanno continuato a offrire i loro servizi e sono state in prima fila anche per altre emergenze legate alla pandemia: mi riferisco al rimpatrio degli italiani rimasti all'estero e, nel caso di Genova, alla predisposizione della nave-ospedale in porto.

La seconda considerazione è che quella a cui abbiamo assistito nel 2021 è sì una ripresa, ma sarebbe più giusto considerarla un 'rimbalzo', per quanto poderoso. Nell'anno che si è chiuso si è centrato il record storico di movimentazioni di merce containerizzata nei porti italiani (circa 11 milioni di Teu), altri settori merceologici si sono riavvicinati ai livelli del 2019, mentre sono rimaste sofferenze per il traffico passeggeri: 67,5 milioni di persone movimentate nel 2019, 32,4 milioni nel 2020 e 43,3 milioni nel corso del 2021. A soffrire particolarmente il comparto crocieristico, che però sembra avere la capacità di risollevarsi: in questo senso, la decisione di alcune fra le principali compagnie di schierare l'intera flotta per l'imminente estate è senz'altro un'iniezione di fiducia che non possiamo e non dobbiamo trascurare.

Il 2022 si è aperto tuttavia nel segno di una pesantissima incertezza. Il conflitto russo-ucraino ha dispiegato i suoi effetti economici anche sul trasporto marittimo, comportando un calo dei traffici non indifferente per le imprese attive nel Mar Nero, nel mare d'Azov e in parte nell'area balcanica, la necessità di predisporre nuove rotte per cercare approvvigionamenti di materie prime in precedenza importate da Russia e Ucraina, e anche un clima nuovamente negativo nelle famiglie italiane, colpite dal caro bolletta energetica, dall'inflazione e dal rincaro di tutti i principali generi di consumo, che di certo non aiuterà una piena ripresa.

Fino a questo momento mi sono concentrato su fattori che definirei esogeni, sui quali cioè possiamo incidere poco o niente, se non attrezzandoci con spirito di sacrificio e adattamento. Tuttavia ci sono altri fattori, su cui possiamo e vogliamo dire la nostra, insieme a tutto il cluster e alle istituzioni, che rischiano di mettere seriamente a repentaglio questa ripresa. Si tratta, ad esempio, delle misure contenute nel pacchetto 'Fit for 55' della Commissione Europea che, per quanto riguarda il trasporto marittimo, includono il suo inserimento nel meccanismo ETS relativo allo scambio di quote di emissione, l'imposizione di requisiti di intensità dei gas serra sui carburanti di uso marittimo, la proposta di rimozione delle esenzioni fiscali e l'adozione di un nuovo regolamento per la realizzazione di infrastrutture per i fuel alternativi.

Non mi voglio dilungare nel merito di queste misure, ma usare questo spazio per ribadire alcune conseguenze di tali scelte, così come declinate oggi: sulla fragilità econo-

Contributo a cura  
di Stefano Messina\*

\*presidente Assarmatori

mica innestata dalla pandemia dovuta al Covid19 si innesterà un'ulteriore debolezza economica dovuta a un quadro sanzionatorio e non incentivante; della perdita di competitività delle nostre imprese si gioveranno imprese provenienti da altri Stati; vi sarà un'inevitabile crescita dei costi e quindi dei prezzi del trasporto, saranno più cari i biglietti per i passeggeri e le auto e le tariffe per il trasporto delle merci verso le isole, questo avrà un impatto sociale e sul turismo; l'aumento dei costi si rifletterà inevitabilmente anche sui noli e sulle tariffe di trasporto dei contenitori e questo aumento non potrà che ripercuotersi sull'intera catena del valore con una conseguente ascesa dei prezzi al consumo.

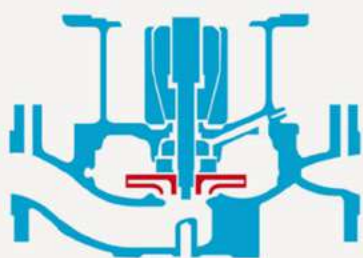
Intendiamoci: come Assarmatori continuiamo a pensare che la transizione energetica non sia un'opzione, ma una necessità imprescindibile. Il settore marittimo vuole essere regolato e sostenibile. Ma si tratta di interventi che, oltre che sul trasporto marittimo, andranno a impattare sulla competitività dei porti italiani, dei terminalisti, di tutte le attività a monte e valle della catena logistica, e quindi sul sistema Paese. Proprio per questo mi auguro una presa di coscienza e una convergenza di tutto il cluster: Assarmatori ha individuato alcune possibili soluzioni, anche di tipo emergenziale, che presto presenteremo a tutti i soggetti interessati. Soluzioni che tengono conto di tutte le variabili che purtroppo si sono innescate in queste settimane e che inevitabilmente sfoceranno in un quadro complessivo del mercato mondiale e anche dell'interscambio via mare profondamente differente da quello in cui ci eravamo abituati a operare e nel quale erano nate anche le proiezioni verso una maggiore sostenibilità, oggi difficilmente concretizzabili nei tempi che erano stati previsti e individuati come tassativi. ■





PUMPS AND SPARE PARTS

# PUMPS COMPONENTS SPARE PARTS



Via XXV Aprile, C3, 19021 Arcola SP

[sales@fluidglobalsolutions.com](mailto:sales@fluidglobalsolutions.com)

[www.fluidglobalsolutions.com](http://www.fluidglobalsolutions.com)

+39 0187 195 3245

# “Le nuove sfide della portualità italiana”

Italia è un Paese Marittimo: crescita, benessere e sviluppo sono legati al mare in modo indissolubile.

La tutela dei nostri interessi strategici passa attraverso il Mediterraneo allargato, area di innegabile valenza per il nostro Paese e snodo strategico per la regione euroatlantica. Nostro interesse primario è sfruttare le opportunità offerte dai crescenti interessi internazionali a vantaggio dei porti e del sistema economico italiano. Da qui l'esigenza che il nostro Paese punti concretamente a riacquistare la propria influenza e il proprio ruolo di leadership nel Mediterraneo, definito anche medio-oceano proprio per la sua fondamentale importanza economica e geopolitica.

La riscoperta dell'importanza del Mare Nostrum era già cominciata prima della pandemia ma dopo il coronavirus e il conflitto russo-ucraino, i fenomeni del *reshoring* e *near shoring* e la necessità di diversificare le fonti di approvvigionamento energetico guardando soprattutto al continente africano, l'hanno ulteriormente rafforzata. In particolare, la visione del nostro Mezzogiorno con i suoi porti, da periferia sud dell'Europa può diventare traino e nord di un'area che comprende il Mediterraneo e l'Africa.

I porti, parte integrante della logistica moderna, hanno manifestato la loro resilienza durante il periodo pandemico. Con i segnali di ripresa recentemente registrati si devono necessariamente attivare quegli investimenti finalizzati a rafforzarne la competitività.

PNRR e Fondo complementare pongono obiettivi ambiziosi e stimolanti anche per la transizione ecologica e digitale della portualità italiana.

La diversificazione delle fonti di approvvigionamento energetico renderà ancora più stretto il legame tra nave e porto e si dovranno prevedere soluzioni atte a soddisfare una domanda molto più variegata. Per il *cold ironing* è indispensabile il coinvolgimento di tutti gli utenti del porto per evitare interventi a pioggia, concentrandosi dove l'investimento è possibile e utile, in considerazione della tipologia delle navi e del carico trasportato, considerando anche più unità ormeggiate contemporaneamente.

La sfida non è soltanto tecnologica e può essere vinta a livello di sistema Paese soltanto se si riesce ad avere una visione d'insieme: un sistema marittimo-portuale e logistico è vincente se, oltre al porto, anche tutti gli altri elementi della catena sono competitivi a comin-

Contributo a cura  
di Mario Mattioli\*  
\*presidente Confitarma

ciare dalle nostre navi, le nostre imprese di navigazione e i nostri equipaggi.

Sul fronte della governance, occorre una visione unitaria della portualità sia sotto il profilo dello sviluppo infrastrutturale che delle regole.

Se non lo facciamo, non potremo mai confrontarci con porti quali quelli del nord Europa, che singolarmente movimentano più merci di tutti i porti italiani messi insieme. La presenza degli armatori genuinamente nazionali dovrebbe essere sempre assicurata in seno alle Commissioni consultive e agli Organismi di partenariato della risorsa mare, istituite presso le Autorità di sistema portuale, affinché, sulle questioni marittimo-portuali affrontate in tali sedi, la loro voce sia ascoltata. Il Mims dovrebbe anche pianificare la partecipazione dell'armamento, insieme alle altre categorie imprenditoriali, ai lavori della Conferenza dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale.

Per quanto riguarda i servizi portuali, non è stata ancora compreso a pieno la portata del Regolamento 352 del 2017. Se sul fronte del rimorchio l'Italia con lo svolgimento delle gare europee per l'affidamento del servizio ha avviato un processo importante e per certi versi unico nel panorama europeo, lo stesso non può dirsi per alcuni altri servizi portuali. Ad esempio, in materia di impianti portuali per la raccolta dei rifiuti delle navi bisogna fare un salto di qualità per modernizzare il settore e favorire il più possibile il riciclo dei materiali. ■







# SHIPPING ITALY.IT

Il quotidiano on-line  
del trasporto marittimo in Italia



UNA PUBBLICAZIONE DI ALOCIN MEDIA srl  
Piazza Duca degli Abruzzi 11/11  
16167 Genova P.I./C.F. 02499470991



DIREZIONE & REDAZIONE

Nicola Capuzzo  
cell: + 39 334 7889863  
redazione@shippingitaly.it  
capuzzo.nicola@gmail.com



PUBBLICITÀ

Cell: +39 350 0716304  
marketing@shippingitaly.it



“Sfrutta la completezza del nostro gruppo editoriale con una campagna pubblicitaria diversificata su tutte e tre le testate giornalistiche SHIPPING ITALY AIR CARGO ITALY - SUPPLY CHAIN ITALY”.