



SHIPPING ITALY



IL QUOTIDIANO ON-LINE DEL TRASPORTO MARITTIMO IN ITALIA

INSERTO SPECIALE

I NUMERI DEI PORTI ITALIANI

NICOLA CAPUZZO
DIRETTORE RESPONSABILE

PDF
interattivo



EDIZIONE 2024

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Indice

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE- MOVIMENTI PORTUALI	PAG. 3
PUBBLICATI I DATI 2023 DEI PORTI ITALIANI: CRESCONO I PASSEGGERI (+16,3%) MA CALANO LE MERCI (-3,2%)	PAG. 5
NEI CONTAINER PER I PORTI GATEWAY ITALIANI CONTINUA LA STAGNAZIONE PROSEGUE LA CRESCITA DEL TRANSHIPMENT DI CONTAINER NEL BELPAESE	PAG. 7
I PASSEGGERI FIORE ALL'OCCHIELLO DEI PORTI ITALIANI (+16,3% NEL 2023)	PAG. 9
RINFUSE LIQUIDE STAGNANTI NEL 2023 SULLE BANCHINE DELLO STIVALE	PAG. 11
CROLLATA LA MOVIMENTAZIONE DI RINFUSE SOLIDE IN ITALIA	PAG. 13
IN CALO NEL 2023 L'INCIDENZA DEI TRASPORTI SU IMPORT ED EXPORT ITALIANI	PAG. 14
I VETTORI MARITTIMI ITALIANI RECUPERANO QUOTE DI MERCATO (10,6%) NELL'IMPORT ED EXPORT	PAG. 16
DA FEDESPEDI I NUMERI SULL'IMPATTO DELLA CRISI IN MAR ROSSO NEL 2024 SUI PORTI ITALIANI	PAG. 18
LIEVISSIMO MIGLIORAMENTO PER IL LINER SHIPPING CONNECTIVITY INDEX IN ITALIA	PAG. 21
IL LAVORO NEI PORTI ITALIANI È ANCORA UNA PREROGATIVA MASCHILE	PAG. 24
LIEVISSIMO MIGLIORAMENTO PER IL LINER SHIPPING CONNECTIVITY INDEX IN ITALIA	PAG. 26
BANCA MONDIALE ANCORA SEVERA CON I PORTI CONTAINER ITALIANI	PAG. 27
LA FRANCIA (CMA CGM) SI FA LARGO (15,2%) NEI TRASPORTI CONTAINER DA E PER L'ITALIA	PAG. 29
LA FLOTTA MONDIALE DI PORTACONTAINER PER LA PRIMA VOLTA SOPRA I 30 MILIONI DI TEU	PAG. 31
	PAG. 33

ALOCIN
MEDIA
SRL

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.

 **SHIPPING**
ITALY.IT

 **SUPER YACHT**

 **AIRCARGOITALY**

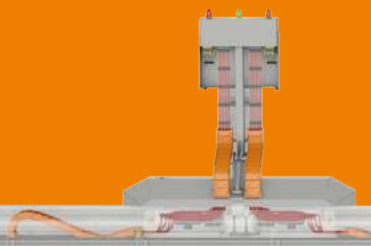
 **SUPPLYCHAINITALY**





igus® iMSPO – la presa sulla tua banchina, dove serve!

Una soluzione innovativa per il collegamento all'alimentazione da terra. Un sistema compatto e versatile per ogni tipo di navi, indipendentemente da dimensioni e punto di ormeggio.



Tel. 039 59 06 1
Fax 039 59 06 222
igusitalia@igus.it

igus® srl
Via delle Rovedine, 4
23899 Robbiate (LC)

[igus®.it](http://igus.it)

PUBBLICATI I DATI 2023 DEI PORTI ITALIANI: CRESCONO I PASSEGGERI (+16,3%) MA CALANO LE MERCI (-3,2%)

Cresciuti di poco i traffici di carichi rotabili (+0,4%), mentre risultano calati container, rinfuse solide e liquide. In netta ripresa le performance della movimentazione passeggeri e crociere (rispettivamente +16,3% e +48,3%)

Performance Portuali

Il sistema portuale italiano tiene nonostante la critica situazione geopolitica

Il Ro-Ro si conferma il segmento più resiliente. Ottime performance nel trasporto passeggeri. Dopo la crisi, superato ogni record dei croceristi.

Nel 2023
i porti italiani
hanno gestito:

474,4
milioni di
tonnellate

-3,2%

70,8
milioni di
passeggeri

+16,3%



Si sono fatti a lungo attendere ma sono finalmente stati pubblicati da Assoporti (l'associazione delle port authority italiane) i dati definitivi sul traffico merci e passeggeri dei porti italiani nel 2023.

Le performance del sistema portuale nazionale dicono che nel 2023 sono stati superati i 470 milioni di tonnellate movimentate, un valore in lieve calo (-3,2%) rispetto al 2022. Crescono di poco i traffici di carichi rotabili (+0,4%), mentre calano container, rinfuse solide e liquide. In netta ripresa le performance della movimentazione passeggeri e crociere (rispettivamente +16,3% e +48,3%). Nel 2023 risultano trasportati via mare 338 miliardi di euro in

import/export; gli Stati Uniti si confermano primo partner per l'export marittimo con 41,8 miliardi mentre la Cina domina i traffici in import con 32,8 miliardi.

La pubblicazione dei dati 2023 di Assoporti è accompagnata dalla ricerca intitolata 'Port Infographics Update 2024' elaborata dal centro studi Srm che dedica particolare attenzione alle dinamiche degli scenari internazionali. Nell'analisi si segnala che proseguono le tensioni nel Mar Rosso: cala a 37 la media giornaliera dei passaggi di navi nel Canale di Suez nel periodo gennaio-maggio 2024 rispetto ai 71 transiti medi giornalieri dello stesso periodo del 2023. ■



Marco Caffio S.r.l.

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

NEI CONTAINER PER I PORTI GATEWAY ITALIANI CONTINUA LA STAGNAZIONE

Risultato in calo nel 2023, ma si resta sempre intorno ai 7 milioni di Teu malgrado la crescita della capacità



Il 2023 è stato l'ennesimo anno di stagnazione – questa volta al ribasso – per la movimentazione di container nei porti italiani, in particolare per quelli con funzione di gateway per l'import/export. I Teu movimentati in questa modalità sono infatti stati 6.943.468, pari al -5,7% rispetto al 2022 (e al 2,3% in più rispetto al 2017 malgrado la capacità nel frattempo aggiunta; in tonnellate, con la statistica di Assoporti che ricomprende anche il transhipment, i milioni di tonnellate movimentati in contenitori sono stati 115 milioni, -3,6% rispetto al 2022 ed esattamente come cinque anni prima).

Leggermente meglio della media il risultato del primo porto del paese per tale modalità, vale a dire Genova, che ha movimentato 2.176.561 Teu (-3,9% rispetto a 12 mesi prima). Risultato che a livello di sistema sale a -2,3% grazie alla performance di

Savona-Vado (+11,7% con 288mila Teu).

Annata pessima per la seconda piazza, il sistema del Mar Ligure occidentale (-11,4%): il +1,8% di Marina di Carrara (103mila Teu) non basta certo a compensare il -12,5% de La Spezia (1,07 milioni di Teu). Male anche i porti campani, che calano in doppia cifra (-10,2%), con Napoli a 577mila (-12,9%) e Salerno a 321mila (-4,8%), e Livorno con 592mila Teu, che valgono il -7,8% sul 2022. Completa il quadro dei porti tirrenici sopra le centinaia di migliaia Civitavecchia, con 102.185 pari al -8,9% sui 12 mesi precedenti.

Analogamente negative le performances sull'Adriatico. Trieste ha chiuso con 563.807 Teu (-5,4%), Venezia con 491.118 (-8,0%), Ravenna con 215.151 (-5,0%). Unica eccezione, fra i porti principali, Ancona, con 173.152, pari a +4,7% sul 2022. ■

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 autostradale 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 l'azienda.



Sede Legale: V.le Mogadiscio, 23
Darsena Toscana - Sponda Ovest – 57123 Livorno
segreteria@tdt.it – Tel. +39 0586.258111
customer.service@tdt.it – Tel. +39 0586.258207
pec: tdt@pec.it – sito: www.tdt.it

PROSEGUE LA CRESCITA DEL TRANSHIPMENT DI CONTAINER NEL BELPAESE

Gioia Tauro traina i trasbordi, che aumentano però anche a Trieste, mentre Savona e La Spezia assorbono quelli persi a Genova



A differenza della modalità gateway, il transhipment ha proseguito nel 2023 la dinamica di crescita che lo caratterizza da qualche anno. Sono stati infatti trasbordati 4.352.377 Teu, pari al +3,4% sul 2022 e al +12,6% sul 2017.

A far da traino, come è noto, il porto di Gioia Tauro, che l'anno scorso ha movimentato 3.548.830 Teu, pari al +5,0%. Positiva anche la performance del secondo porto nazionale per il transhipment, vale a dire Trieste, con 288.386 Teu, pari al +2,4%. In calo Genova, che

però mantiene la terza piazza con 217.774 Teu (-18,7%) e chiude a livello di sistema in pari (-0,2%) grazie alla crescita di Savona-Vado con 58.541 Teu (+567,2%).

Seguono in classifica Livorno (76.704 Teu, -29,7%), La Spezia (69.297, +76,2%), porti campani (42.942, -10,5%), Cagliari (38.485, -29,6%). Taranto, ex secondo polo del paese per il transhipment, ha ormai raggiunto l'insignificanza statistica (9.588, -50,0%), appena sopra a Ravenna (1.830, -11,9%). ■

TRUCK IT EASY
La comodità si fa strada.

L'app dedicata agli autisti



spediporto.com



europa servizi terminalistici

your port operator

APRE IL NUOVO TERMINAL CONTAINER AD AUGUSTA



HEAD OFFICE:

Palermo 90141

BRANCH OFFICE:

Augusta 96011

Catania 95131

Palermo 90139

Porto Empedocle 92014

Termini Imerese 90018

Trapani 91100



europa servizi terminalistici

your port operator



Abbiamo iniziato a Catania nel 2004, con l'approdo in Aprile della prima nave container, inaugurando il nostro Terminal di Catania.

Il 23 Marzo 2024, a distanza di 20 anni, inauguriamo il nuovo Terminal Container di Augusta con l'approdo della M/V MICHIGAN. Sarà una importante possibilità di sviluppo per tutta l'economia dell'isola e delle Imprese Siciliane!

“Nell'ottica di un'attività sistemica e di razionalizzazione dei Porti appartenenti (Catania, Augusta e Pozzallo), l'Autorità di sistema Portuale della Sicilia Orientale ha deciso di spostare il traffico container dal Porto di Catania al Porto di Augusta, specializzando Catania per il traffico Crociere, Ro-Ro Pax e Ro-Ro. Ad Augusta abbiamo a disposizione ampi spazi, in una posizione vantaggiosa nel Mediterraneo ed in collegamento diretto con il sistema autostradale che ci consente di non interferire con il traffico cittadino. Contiamo di aprire nuovi servizi diretti e di intercettare le connessioni che attualmente servono i porti dell'Adriatico. Siamo molto orgogliosi per l'inaugurazione del nuovo terminal che apre una nuova stagione per EST e per le sue attività di sviluppo”, commenta Antonio Pandolfo, Presidente e Sales & Marketing Director di EST.

Il nuovo Terminal container si estende su un'area di circa 86.000 mq., è dotato di una banchina di circa 260 mt di lunghezza ed un pescaggio di 14,5, arrivando in alcuni punti ai 16,5 mt.

Al momento è dotato di una MHC Konecranes da 150 Tons, ma ai primi di maggio arriverà un'altra gru da 100 tons ed entro la fine del 2024 a cui si aggiungeranno due ulteriori MHC da 150 tons. Il piazzale, inoltre, è dotato di 6 stackers di ultima generazione, frutto di un importante accordo con Sany, e nel corso dei prossimi anni sono previsti ulteriori investimenti che vedranno il Terminal dotarsi di infrastrutture ed attrezzature totalmente green.

Il Gate è bidirezionale e dotato di pesa per emissione diretta VGM, verrà totalmente automatizzato nel corso dell'anno, conta già sull'autorizzazione per il regime di custodia temporanea e, nel breve/medio periodo, vedrà implementata un'area totalmente coperta riservata ai controlli doganali, dotata di uffici messi a disposizione dall'Autorità Doganale e dove si potranno effettuare 7 verifiche contemporaneamente.

Il Terminal è dotato di un'area per i Containers reefers in cui sono già presenti 170 plugs, che diventeranno 550 entro il 15 marzo 2025.



www.terminal.com



Antonio Pandolfo
a.pandolfo@terminal.com



+39 091 6306005 +39 339 5948398

I PASSEGGERI FIORE ALL'OCCHIELLO DEI PORTI ITALIANI (+16,3% NEL 2023)

Superata quota 70 milioni e i numeri pre pandemici: dal traffico locale ai crocieristi, crescita diffusa su tutto il territorio

Se la movimentazione di merce nei porti italiani ristagna, quella dei passeggeri continua a registrare sostenuti tassi di crescita.

Il 2023 si è chiuso con 70.849.072 passeggeri movimentati fra traffico locale, traghetti e crociere. E se il 16,3% in più dell'anno precedente è drogato dalla coda della pandemia che ancora caratterizzò i dati di inizio 2022, il raffronto col 2019 è eloquente: +4,9% rispetto ai 67,6 milioni dell'ultimo anno pre pandemico.

In salita tutte le modalità: traffico locale, 38.822.296 di passeggeri (+10,9% rispetto al 2022, +3,2% rispetto al 2019), traghetti 18.670.057 (+9,8% sul 2022, +3,8% sul 2019) e crocieristi 13.356.719 (+48,3% sul 2022, +11,5% sul 2019).

Nella prima categoria il podio vede lo Stretto di Messina con 22,4 milioni di passeggeri (+12,5% di passeggeri), seguito dai porti del sistema campano con 7,2 milioni di passeggeri (+7%) e quelli toscani con 6,3 milioni (+4,1%).

Meno polarizzata la diffusione dei passeggeri dei traghetti. Qui la palma del 2023 spetta ai porti sardi con 5.325.877 di passeggeri distribuiti principalmente fra Olbia (3,5 milioni), Porto Torres (1 milione) e Golfo Aranci (0,48 milioni), seguiti dai toscani con 3,3



milioni, di cui oltre 3 milioni a Livorno e dai liguri occidentali (2,7 milioni di cui 2,35 a Genova). Milionari però anche Civitavecchia (1,6), il Mar Adriatico Meridionale (1,08 a Bari, 600mila a Brindisi e 0,22 a Termoli) e il Mar di Sicilia occidentale (1,7 milioni di cui 1,47 a Palermo).

Nelle crociere record per Civitavecchia con oltre 3,3 milioni di passeggeri. A seguire il sistema della Liguria occidentale con più di 2,5 milioni di crocieristi movimentati (1,7 a Genova e 860mila a Savona) e quello campano con 1.729.273 di crocieristi (1,63 milioni a Napoli). Vicino al milione Palermo (0,95 milioni), poi La Spezia (735.626), porti toscani (677.671) e, sopra il mezzo milione, anche Veneto (560.605) e Trieste-Monfalcone (560.644). ■

ON BOARD
service

RELAX CRUISE	SIRENETTA	RELAX GTV	RELAX POLE POSITION
RELAX TURISMO	RELAX VIAGGIO	ARCO	JOY

Da 25 anni Politecnica è specializzata nella progettazione e costruzione di poltrone passeggeri per medio e lungo raggio. Tutte le fasi di costruzione, partendo dalle strutture metalliche, fino alla schiumatura poliuretanic e tappezzeria, vengono realizzate internamente facendone uno dei prodotti più duraturi e con minor costi di manutenzione presenti sul mercato. Un prodotto orgogliosamente 100% made in Italy.

WWW.POLITECNICASEDILI.IT

SICILIA ORIENTALE: UN FUTURO DI CRESCITA E PROGETTUALITÀ TRA CROCIERISMO, DI PORTO E ATTIVITÀ COMMERCIALI



Nella foto: il futuro Porto di Catania

Il futuro dei porti siculo - orientali è interessante e articolato grazie ad una serie di scelte strategiche, cospicui investimenti e svariate progettualità che riguardano gli scali di Catania, Augusta, Pozzallo e adesso anche Siracusa, entrata a far parte della governance dell'Adsp del Mare di Sicilia orientale presieduta da Francesco Di Sarcina, che ha messo in campo piani di lunga durata e significativi strumenti adottando la logica della specializzazione della portualità. A cominciare dal Piano regolatore del Porto di Catania, atteso da 46 anni (il precedente, ancora vigente, risale infatti al 1978) che prevede tante novità: un'area crociere di 84mila mq per navi da oltre 340 metri con una nuova Stazione marittima di 5mila mq, una darsena per 700 barche, yacht e attività cantieristica con una suggestiva Promenade aperta alla città, razionalizzazione, riordino e restyling degli spazi esistenti, una zona ad hoc per pescherecci, infrastrutture per una migliore viabilità nella filosofia di uno più stretto rapporto con la cittadinanza e grande attenzione a politiche green, sicurezza della navigazione e qualità dei servizi. Decisioni frutto di una scrupolosa analisi della previsione dei traffici, affidata ad aziende leader del settore, cui è seguito uno studio di compatibilità, con un orizzonte temporale di 15 anni e due scadenze di opere importanti: 2030 e 2040. Già nel 2023 si è registrato un aumento di crocieristi rispetto al 2022 con 221mila utenti rispetto ai precedenti 159mila, ma anche il traffico Ro-ro e semirimorchi si attesta su cifre importanti pari a 7 milioni di tonnellate ogni anno. La stima dei prossimi anni prevede su passeggeri e crociere un incremento tra 264.000 e 393.000 unità/anno al 2030 e tra 485.000 e 848.000 utenti entro il 2040; per Ro-Ro e semirimorchi le previsioni sono tra 8.323.000 e 10.112.000

al 2030 e tra 12.158.000 e 16.654.000 nel 2040.

“Le ricadute economiche del nuovo PRP, che sarà ultimato nei prossimi mesi, saranno notevoli - spiega l'ing. Di Sarcina - non solo per Catania ma per tutta l'area siciliana di nostra competenza, perché lo scalo, già di rilevanza internazionale e principale hub regionale, sarà un prezioso punto di riferimento per il Sud Italia e il Mediterraneo. Sul fronte crocieristico stiamo lavorando in un'ottica di stretta sinergia tra Catania e Pozzallo, nel ragusano, che ha un porto piccolo ma interessante per le piccole navi, e Siracusa che presenta grandi potenzialità. Su Pozzallo stiamo lavorando al progetto dell'ampliamento del porto, avviato da tempo prima della nostra sopravvenuta dal Comune e che a breve dovrà essere inviato per esame e parere”.
Novità su Augusta: di recente il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha approvato la proposta di adeguamento tecnico-funzionale del PRP, che prevede un ampliamento dell'area contenitori e un nuovo terminal 30.000 m² nell'attuale pontile Ro-Ro. La nuova superficie sarà 120.000 m², di cui 90.000 per contenitori e 30.000 per Ro-Ro, con l'ormeggio di navi fino a 16mila TEU e fondali di 15 metri. “Ogni porto ha una vocazione specifica - evidenzia Di Sarcina - Augusta vanta una tradizione, spazi e infrastrutture di tipo commerciale, nel mese scorso abbiamo trasferito i container catanesi nel porto augustano. Siamo in attesa dell'approvazione del progetto di un collegamento ferroviario tra linea principale di Rfi e porto, opera da 110 milioni di euro, reperiti in gran parte grazie al Pnrr, che comporterà miglioramento i tempi di carico, scarico e trasporto delle merci perché il binario arriverà direttamente in banchina grazie ad una bretella di 250 metri”.

RINFUSE LIQUIDE STAGNANTI NEL 2023 SULLE BANCHINE DELLO STIVALE

Calo lieve per la più 'pesante' delle merceologie portuali italiane. Male Cagliari, bene Tirreno centrale e Adriatico centro-meridionale

Meno grave dell'andamento generale dei traffici portuali italiani complessivi nel 2023 (-3,2% rispetto al 2022) è stato il risultato negativo delle rinfuse: un -1% che 'pesa', perché si tratta della macrocategoria per tonnellate ancora più importante per i porti italiani e perché è un indicatore dei fabbisogni produttivi dell'industria italiana della raffinazione e, in seconda battuta, dell'industria in generale.

In quest'ottica, significativo che, fra i poli maggiori, la performance meno negativa sia quella di Trieste con 37.345.812 tonnellate (-1,4%), dato che lo scalo giuliano serve solo clienti stranieri. Più serio il calo di Cagliari-Sarroch (-6,9%) che trascina allo stesso risultato il polo dei porti sardi con 24.237.577 tonnellate. Terza piazza per Augusta che si ferma a -2,5% con 23.037.498 tonnellate.

Nella seconda fascia i porti della Liguria occidentale hanno chiuso a -2,8% con 19.749.402 tonnellate fra Genova e Savona-Vado, mentre è stata positiva l'annata di Milazzo: +5,4% per 17.944.098 tonnellate.

A contribuire positivamente al bilancio generale le performances positive dei sistemi portuali del Tirreno centrale: i porti toscani hanno chiuso con 7.155.883 tonnellate (+11,6%) e quelli laziali con 5.259.290 (+10,5%). Meno bene sono andate le cose a Napoli (5.809.297 ton-



nellate, -6%), mentre sull'Adriatico sono cresciuti i porti di Taranto (4.225.957 tonnellate, +19%) e quelli dell'Adriatico centrale, non solo per l'ingresso di Vasto a fianco di Ancona-Falconara e Ortona (4.453.764 tonnellate, +9,4%), mentre hanno perso volumi Ravenna (4.602.362, -5,8%) e Venezia-Marghera (6.654.485, -15%). ■

GEN A TANK

**Tank cleaning,
heating, depot
& repairs**

info@genoatank.com

+39 340 89 86 053

genoatank.com

LOC. ISOLABUONA 201,
RONCO SCRIVIA (GE)

MON-FRY 7.00 - 18.00



CROLLATA LA MOVIMENTAZIONE DI RINFUSE SOLIDE IN ITALIA

Fra phase out dal carbone e crisi industriali, la movimentazione di merci non unitizzate segna il peggior risultato dei porti italiani nel 2023



Il peggior risultato per merceologia dei traffici portuali italiani del 2023 è stato quello delle rinfuse solide, crollate del 15,1% a 51,9 milioni di tonnellate.

Emblematica la performance del primo porto italiano della categoria: Ravenna nel 2023 ha perso il 14,1% del traffico, sceso a 10.067.539 tonnellate. A pesare poi il declino siderurgico, con Taranto a 7.531.170 tonnellate (-5,2%), la crisi vene-

ta (6.434.803, -16,7%), il phase out del carbone a Brindisi, che determina la performance dei porti dell'Adriatico meridionale (5.397.388, -22,2%), e a Civitavecchia (2.577.335, -31,6% a livello di sistema), cui si aggiungono i risultati negativi dei porti della Liguria occidentale (3.423.949 tonnellate, -13%), di Trieste e Monfalcone (3.455.936 tonnellate, -7,8%) e dei porti sardi (4.107.119 tonnellate, -26,6%). ■



Gli spedizionieri internazionali sono partner strategici per l'internazionalizzazione delle imprese e solution provider in grado di sviluppare modelli innovativi di supply chain – green, efficienti e resilienti – con il supporto delle tecnologie più evolute. Ogni giorno, con professionalità e competenza, organizzano il trasporto delle merci per mare, terra e cielo, generando un fatturato di 15 miliardi l'anno - il 20% del fatturato italiano dell'intero settore logistico – dando lavoro a circa 50.000 addetti. Fedespediti è dal 1946 l'unica organizzazione imprenditoriale in Italia che rappresenta e tutela gli interessi delle imprese di spedizioni internazionali (sono associate oltre il 90% del totale delle aziende del settore operanti in Italia).

La sua missione è rappresentare la categoria presso istituzioni e stakeholder e promuovere quotidianamente la crescita delle sue imprese, con servizi di qualità in tutti i settori di interesse aziendale. Presente oggi sul territorio nazionale con oltre trenta associazioni territoriali, Fedespediti aderisce a Confetra, CLECAT e FIATA rispettivamente a livello nazionale, europeo e mondiale. Fanno parte di Fedespediti: Anama (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree), Antep (Associazione Nazionale Terminalisti Portuali) e Fisi (Federazione Italiana Spedizionieri Industriali)

Associazioni affiliate:



A.N.T.E.P.



FEDERAZIONE ITALIANA SPEDIZIONIERI INDUSTRIALI

FEDESPEDI aderisce a:





Maestriperi srl
dal 1949

bio

Detergenza e attrezzature per pulizie
Carta e articoli monouso
Cancelleria e forniture per uffici



Forniture navali
consegne sottobordo

Ho.Re.Ca.

Uffici



www.maestriperi.it

Via Fratelli Canepa, 134B Serra Riccò (GE) TEL. +39 010 7548045 FAX +39 010 7268036

IN CALO NEL 2023 L'INCIDENZA DEI TRASPORTI SU IMPORT ED EXPORT ITALIANI

Bankitalia riscontra per la modalità aerea una flessione del 29% in ingresso e del 33,8% in uscita



L'incidenza dei costi di trasporto sul valore delle merci esportate e importate da e per l'Italia ha toccato nel 2023 il suo punto più basso dall'inizio del millennio, scendendo rispettivamente al 2,5% e al 3,7% (dal 3,1% e 4,2% del 2022). Lo evidenzia l'ultima 'Indagine della Banca d'Italia sui trasporti internazionali di merci', pubblicata oggi, riscontrando flessioni per quasi tutte le modalità considerate.

La tendenza, determinata in particolare dalla diminuzione dei noli marittimi, potrebbe però cambiare segno quest'anno, visto la maxi-risalita che queste stesse tariffe stanno vivendo ad oggi. Tanto da portare gli analisti a sottolineare che se queste si dovessero mantenere sui livelli visti nel mese di maggio, bisognerà mettere in conto poco meno di 2 miliardi di euro di extra-costi per le importazioni per il 2024.

Per quel che riguarda il 2023, tuttavia, il livello basso dei noli ha portato a una riduzione del disavanzo dei trasporti mercantili nel loro insieme, che è stato quindi limitato a quota -9,9 miliardi di euro (era di -14 miliardi nel 2022), un risultato a cui però ha contribuito anche l'aumento della quota di mercato dei vettori italiani nel comparto.

Entrando nel vivo dell'indagine (condotta questa volta su 170 aziende attive in Italia, per complessive 6.400 spedizioni-tipo), il primo ambito da trattare è evidentemente quello dei **trasporti via nave**. Relativamente ai container, oltre che la flessione dei noli (per tutte le aree geografiche) l'analisi ha evidenziato un calo ancora più marcato per i servizi ausiliari e un aumento dei carichi medi per box, fattori che insieme hanno portato quindi le tariffe per tonnellata ai livelli più bassi degli ultimi 20 anni.

Riguardo il trasporto delle rinfuse, che interessa perlopiù le importazioni, l'analisi riferisce di un lieve calo per il settore liquido (in particolare per i prodotti chimici, tra cui il Gnl), anche in relazione a volumi sostanzialmente stabili rispetto al 2022, e di una contrazione più consistente per quelle solide (soprattutto per le granaglie, -30%) per via della minore domanda di materie prime. I costi medi navali bulk, inclusi quelli per i servizi ausiliari, si sono ridotti anche in termini reali, pur rimanendo su livelli elevati nel confronto storico, in particolare per quelli liquidi. Relativamente al general cargo, l'indagine registra una flessione del costo medio per tonnellata (servizi ausiliari inclusi), sia in termini reali che nominali. Più nel dettaglio per il project cargo il decremento è del 14,4% in import e del 15,3% in export, per prodotti chimici e forestali si passa rispettivamente a -27,5% e -25,9%, infine per materiali e tubi metallici si arriva nell'ordine a -32,5% e -30,2%.

Passando poi al trasporto via ro-ro, il report registra invece costi in aumento (in media del 5,6% tra import ed export), ma con andamenti molto diversi tra aree geografiche distinte. In particolare si osservano incrementi marcati da e per i Balcani (+31,6%), la Spagna (+15,9%) e la Grecia (+5,7%) e in misura minore per la Turchia (+2,1%), mentre scendono le tariffe in direzione di Tunisia e Malta (-8,9%) e per il resto del Nord Africa (-2,1%).

Lasciando il trasporto via mare per passare a quello *su strada*, l'analisi evidenzia per il 2023 un calo nominale dei costi medi del 7% in entrambe le direzioni, un andamento su cui hanno pesato il decremento dei prezzi dei carburanti e, soprattutto, la contrazione dei volumi, come conseguenza della debolezza della domanda. In particolare l'export si ferma a 55,8 milioni di

tonnellate (erano 58,6 nel 2022) mentre l'import scende a 67,7 milioni (dai precedenti 69,4 milioni). La flessione dei costi risulta inoltre essere stata maggiore per i carichi parziali (-8,6%) rispetto a quelli completi (-1,9%) e ha interessato quasi tutti i corridoi con alcune eccezioni legate al verificarsi di congestioni (Monte Bianco e San Gottardo per via della interruzione dei valichi), aumenti dei costi dei pedaggi (Austria e Germania) e soprattutto effetti del conflitto in Ucraina (Russia e paesi limitrofi). In termini reali i costi medi stradali sono significativamente calati all'esportazione e sono rimasti stabili all'importazione.

Arrivando al *trasporto ferroviario*, Bankitalia riscontra poi un aumento dei costi medi per l'importazione (+3,9%) e un lieve calo di quelli all'export (-1,2%), con una ampia variabilità però a livello geografico. I noli sono infatti rincarati, soprattutto per i flussi in entrata, nelle tratte dai paesi dell'ex Urss (+30,3%), da quelli balcanici (+13,3%) e da quelli baltici (+25,2%). Più deboli le variazioni in altri paesi, in particolari quelli Ue. Relativamente al solo trasporto via treno di container, l'analisi registra un calo netto per i costi all'export (-5,9%) e uno lieve per le importazioni (-1,2%). Anche per questa modalità di trasporto si riscontrano comunque incrementi marcati dei costi all'import per i paesi ex Urss (+20,6%), balcanici (+16,6%) e baltici (+15,7%).

La panoramica si chiude infine con una analisi dei costi medi del *trasporto aereo*, che nel 2023 hanno registrato una riduzione marcata che li ha riportati su livelli prossimi a quelli precedenti la pandemia. Nel dettaglio gli analisti rilevano un calo del 29% medio sui costi all'import e del 33,8% su quelli all'export. Tutte le aree geografiche sono state interessate dal fenomeno, ma i cali più forti hanno riguardato i paesi asiatici e americani. ■

C. Steinweg - GMT

Your partner for all *logistic solutions.*



Our terminal in Genoa



Our terminal in Trieste

OUR BRANCH OFFICES IN ITALY:
 TRIESTE
 LEGHORN
 SALERNO
 RAVENNA
 GAETA

OUR BRANCH OFFICES IN THE MED:
 KOPER (SLOVENIA)
 RIJEKA (CROATIA)
 BEOGRAD (SERBIA)
 CASABLANCA (MAROCCO)
 ALEXANDRIA (EGYPT)
 BAR (MONTENEGRO)
 THESSALONIKI (GREECE)

OUR HEAD-OFFICE:
 GENOVA - ITALY

THROUGH THE STEINWEG GROUP NETWORK WE OFFER WORLDWIDE LOGISTIC SUPPORT

WWW.STEINWEG.COM

Via Scarsellini 119 - I Gemelli - 16149 Genova (GE) Italy - T: +39 010 469761 - F: +39 010 6599204 - E-mail: genoa@it.steinweg.com

I VETTORI MARITTIMI ITALIANI RECUPERANO QUOTE DI MERCATO (10,6%) NELL'IMPORT ED EXPORT

Oltre che nel segmento ro-ro, gli operatori nazionali guadagnano spazi nel trasporto di rinfuse liquide e in misura minore nei container

La quota di mercato media complessiva dei vettori italiani nell'import ed export nazionale torna a salire nel 2023, grazie al generoso contributo del trasporto marittimo, in particolare di quello ro-ro ma non solo. Secondo l'ultima 'Indagine della Banca d'Italia sui trasporti internazionali di merci', lo scorso anno gli operatori tricolori si sono portati al 15,8% del totale (dal 13,9% del 2022), principalmente per effetto del trasporto via mare, che ha compensato perdite registrate in particolare sulla strada e sulla modalità aerea.

A risollevarli gli animi è - come ormai noto - in primis quello via ro-ro, ambito in cui lo scorso anno gli operatori italiani hanno primeggiato contando per una quota di mercato nei traffici di import ed export del 60,1% (contro il 49,3% del 2022). Da rilevare in questo segmento la perdita di terreno della Grecia che, pur restando in seconda posizione, passa al 14,1% dal precedente 23,4%, e di contro il balzo in alto della Turchia che parallelamente dallo 0,9% si porta al 6,2%. Non è però solo il settore dei rotabili a guadagnare posizioni. Restando nell'ambito dei trasporti via mare, i vettori italiani si fanno largo anche nei traffici di rinfuse liquide, collocandosi al secondo posto con una quota di mercato del 9,3% (era del 5,8% l'anno prima). In prima posizione resta stabile la Grecia (40,4% contro il precedente 40,9%), mentre tra quelle successive non si notano variazioni importanti. Gli operatori nazionali recuperano quote poi anche nel trasporto container (dal 3,5% al 4%), mentre devono cederne nel segmento del general cargo (in cui nello stesso intervallo passano dall'8,2% al 6,8%), confermando una tendenza in atto dal 2020 (quando contavano per il 14,3% degli scambi). Anche qui va rilevato lo scatto in avanti della Turchia, che dal 30,6% del 2022 (che già la collocava in prima posizione) sale al 40,5%. Cresce infine, restando però trascurabile, la quota detenuta dai vettori italiani nell'import ed export verso la Penisola di rinfuse liquide, che dallo 0,9% aumenta all'1,2%. Considerando tutti gli ambiti, nel trasporto marittimo i vettori italiani risultano quindi nel 2023 detenere una quota di mercato del 10,6%, contro il 6,9% dell'anno prima. Coerentemente con queste tendenze, l'indagine di Bankitalia mostra anche che i volumi di import ed export marittimi gestiti dagli armatori italiani dai 17,6 milioni di tonnellate di merce del 2022



sono passati a 21,2 milioni nel 2023. Questa evoluzione positiva non si è però accompagnata a tendenze dello stesso segno sui traffici di cabotaggio, dove i volumi trasportati sono scesi dai 55,2 milioni di tonnellate ai 48,5 milioni dell'ultimo anno. Ancora più pesante il disavanzo registrato sugli scambi estero-su-estero, dove i volumi si riducono a 80,8 milioni di tonnellate dai 108,9 milioni del 2022. Complessivamente, secondo lo studio i traffici marittimi degli operatori italiani hanno quindi totalizzato nel 2023 scambi per 150,5 milioni di tonnellate di merce, con una pesante flessione (-17,2%) sul dato del 2022, nonché valore più basso della serie, che inizia nel 2011.

Tornando ai soli scambi di import ed export, e passando però alle altre modalità di trasporto, l'indagine della Banca d'Italia riscontra una perdita di terreno dei vettori italiani nel trasporto su strada, che da una quota del 21,4% scendono al 20,2%. Simile l'andamento riscontrato sulla via aerea, dove si passa da una fetta del 13,9% a una pari al 12,5%

Date "le basse quote di mercato detenute dai vettori italiani", rileva il report, la bilancia dei trasporti mercantili presenta un deficit strutturale, che negli anni tra il 2002 e il 2019 si è generalmente collocato tra i 3 e i 6 miliardi di euro annui, con oscillazioni legate al ciclo economico. Dopo l'allargamento del disavanzo osservato nel 2022 (14 miliardi), nel 2023 si è osservato una sua riduzione a 9,9 miliardi. Questo miglioramento, secondo gli analisti, è principalmente legato al calo dei costi medi del trasporto ed "è quasi esclusivamente concentrato nel comparto navale, anche grazie all'aumento delle quote di mercato dei vettori nazionali in tale settore" conclude l'indagine. ■



CREDITS:
 FOTOGRAFA: FEDERICA SANTEUSANIO,
 MODELLA: ERICA DEL BIANCO
 PRODUCED BY: ORLANDO TALES MAGAZINE, ISSUE I



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 consenziali e formative innovative

www.consorzioglobal.com

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

Consulenza, Formazione Networking





salerno
containerterminal



Your *friendly*
gateway to the World!



**Container Terminal
Division**



**General Cargo
Division**



**Ro-Ro
Division**



www.salernocontainerterminal.com

DA FEDESPEDI I NUMERI SULL'IMPATTO DELLA CRISI IN MAR ROSSO NEL 2024 SUI PORTI ITALIANI

Le statistiche sul traffico container del primo trimestre dell'anno certifica la perdita di traffici in Adriatico e la ripresa invece delle banchine in Tirreno favorite dalla vicinanza a Gibilterra

FEDESPEDI Crisi di Suez - maggio 2024

Fig. 6 Traffico in alcuni porti del Mediterraneo (x 1000 Teu).

Italia	1T23	1T24	Var % 23/24
Genova	585,8	592,4	1,1%
La Spezia LSCT	225,1	245,1	8,9%
Trieste	213,6	176,8	-17,3%
Napoli	163,2	158,6	-2,8%
Venezia	127,4	112,2	-12,0%
Salerno	85,3	89,7	5,1%
Savona	82,0	66,9	-18,4%
Ravenna	54,6	46,0	-15,8%
Totale	1.537,1	1.487,7	-3,2%

La crisi militare in Mar Rosso e la scelta delle compagnie di navigazione che trasportano container di circumnavigare l'Africa è costata cara ai porti italiani dell'Adriatico mentre sembra in qualche modo aver favorito una ripresa dei traffici sulle banchine dell'alto Tirreno. È questa una delle evidenze che emerge dal report dedicato agli impatti della crisi di Suez sul settore del trasporto marittimo appena pubblicato dal Centro Studi Fedespedi.

Una delle informazioni più originali e interessanti è quella riguardante i traffici di container movimentati dai maggiori porti italiani dalla quale emerge che Genova (+1,15%), La Spezia (+8,9%) e Salerno (+5,1%) nei primi tre mesi del 2024 hanno visto crescere il numero di box imbarcati e sbarcati mentre Trieste (-17,3%), Venezia (-12%) e Ravenna (-15,8%) sembrano aver pagato il prezzo più caro del baricentro delle rotte commerciali Asia - Europa spostatosi dal canale di Suez allo Stretto di Gibilterra. Fra gli altri scali maggiori del paese si registrano poi flessioni anche a Napoli (-2,8%) e a Savona (-18,4%).

L'analisi spiega che "sui porti italiani, oltre alla crisi di Suez, pesa l'andamento poco brillante del commercio estero, che ha fatto registrare, nei primi due mesi del 2024, rispetto allo stesso bimestre del 2023, una modesta crescita delle esportazioni (+0,6%) e una decisa contrazione delle importazioni (-10,4%)".

Il report pubblicato dal Centro Studi Fedespedi prende in esame gli impatti della crisi di Suez sul settore del trasporto marittimo

con un bilancio dei 6 mesi dal suo scoppio e l'analisi evidenzia, in particolare, la riduzione dei passaggi dal canale di Suez (-50% nelle prime settimane del 2024) determinata dalla scelta delle compagnie di navigazione di optare per il passaggio per il Capo di Buona Speranza. La ricerca evidenzia che il cambio delle rotte e, dunque, delle rotazioni ha impattato sul costo dei noli interessati da una nuova fase di crescita. In particolare, i prezzi dei noli marittimi delle rotte verso il Mediterraneo registrano un aumento del 44% rispetto ai valori medi del 2023. Allo stesso modo la necessaria riprogrammazione delle tratte ha avuto conseguenze negative sul livello di servizio in termini di giorni medi di ritardo e soprattutto di percentuale di navi arrivate secondo la data prestabilita (54,6% il tasso di puntualità di aprile 2024 vs 62,2% di aprile 2023).

Dall'osservatorio emerge, come mostrano in effetti i numeri, che la programmazione delle nuove rotte sta avvantaggiando i porti del Mediterraneo più vicini allo stretto di Gibilterra come Tangeri (dove il terminal Eurokai registra una crescita del 26%) e i porti spagnoli (complessivamente in crescita del 12,1%). La riorganizzazione dei servizi da parte delle compagnie marittime comporta un maggiore utilizzo del transhipment e una riduzione dei porti con servizi diretti. A questo proposito non è un caso che anche la port authority di Genova e Savona abbia appena evidenziato un'impennata di trasbordo di container nel mese di aprile sulle banchine dei porti di sua competenza.

Il presidente di Fedespedi, Alessandro Pitto, ha commentato queste risultanze dicendo: “I porti italiani evidenziano nel complesso una flessione del 3,2% nel primo trimestre del 2024 su cui pesa, tuttavia, anche l’andamento poco brillante del commercio internazionale nei primi due mesi dell’anno: esportazioni +0,6% e importazioni -10,4%. Occorre investire sulla nostra capacità di essere competitivi sul mercato del commercio internazionale, recuperando in questo modo eventuali quote di traffico perse a causa delle mancate toccate delle rotte presso i nostri porti”.

Nella ricerca il Centro Studi Fedespedi pone l’accento sulla “riorganizzazione dei servizi da parte delle compagnie, con un maggiore utilizzo del transhipment e una riduzione dei porti con servizi diretti, oppure una diversa rotazione con cancellazione di porti, o inserimento di nuovi. Queste eventualità potrebbero riguardare anche i porti italiani”.

In effetti, osservando la struttura dell’offerta si possono notare vari cambiamenti da parte delle compagnie, anche a livello di servizi intra-Med, tra l’altro in continuo divenire. Il centro studi degli spedizionieri riporta alcuni esempi, tra i molti che potrebbero essere fatti: X-Press Feeders ha attivato un nuovo servizio che collega Tangeri e Algeciras con Savona, Civitavecchia, Salerno, Napoli; ONE ha riorganizzato il servizio feeder AIB aggiungendo Trieste e il Pireo (Pireo, Alessandria, Damietta, Koper, Trieste, Venezia, Ancona), CMA-CGM ha rimosso Genova e Livorno dal servizio Euronaf (ALGOM) rimpiazzandoli con Barcellona (Barcellona, Margherita, Valencia, Algeciras, Orano, Mostaganem).

Nonostante le varie difficoltà e incertezze dovute alle guerre in corso, il volume dei traffici marittimi si mantiene sostenuto. A livello di traffico globale, infatti, i recenti dati pubblicati da Container Trades Statistics (CTS) mostrano una significativa crescita a livello di scambi intercontinentali, pari al +9,2%, passando dai 26,2 Milioni di Teu del primo trimestre 2023 ai 28,9 del primo trimestre 2024.

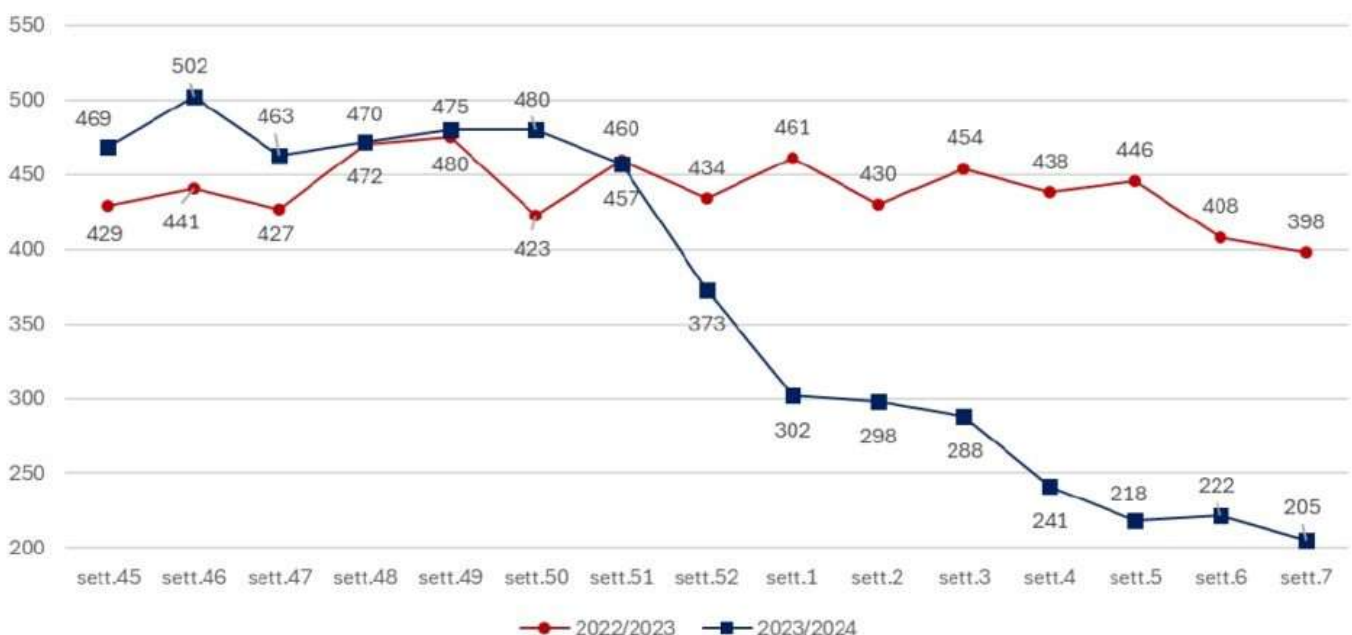
North Range	Stato	1T23	1T24	Var % 23/24
Rotterdam	NL	3.225,0	3.289,0	2,0%
Anversa-Bruges	BE	3.100,0	3.287,0	6,0%
Amburgo	DE	1.819,3	1.865,9	2,6%
Bremerhaven	DE	982,0	1.122,4	14,3%
Wilhelmshaven	DE	154,9	135,3	-12,7%
Totale		9.281,2	9.699,6	4,5%

Med Sea	Stato	1T23	1T24	Var % 23/24
Valencia	ES	1.109,8	1.244,5	12,1%
Algeciras	ES	1.119,1	1.170,8	4,6%
Suez Canal Cosco	EG	970,8	1.011,4	4,2%
Koper-Capodistria	SI	1.065,6	1.003,8	-5,8%
Barcellona	ES	773,8	951,1	22,9%
Pireo Cosco	GR	1.051,0	931,3	-11,4%
Ambarli	TR	743,3	757,3	1,9%
Tangeri Eurokai	MA	583,3	735,1	26,0%
RSGT-Jeddah	SA	766,5	655,4	-14,5%
Izmit	TR	463,3	572,8	23,6%
Tekirdag	TR	361,4	545,5	50,9%
Aliaga	TR	376,4	501,8	33,3%
Mersin	TR	486,8	480,8	-1,2%
Rijeka-Fiume	HR	413,0	368,0	-10,9%
Koper-Capodistria	SI	277,7	256,2	-7,7%
Limassol Eurokai	CY	82,0	97,0	18,3%
Totale		10.643,7	11.282,9	6,0%

Fonte: Autorità portuali, DynaLiners, terminalisti.

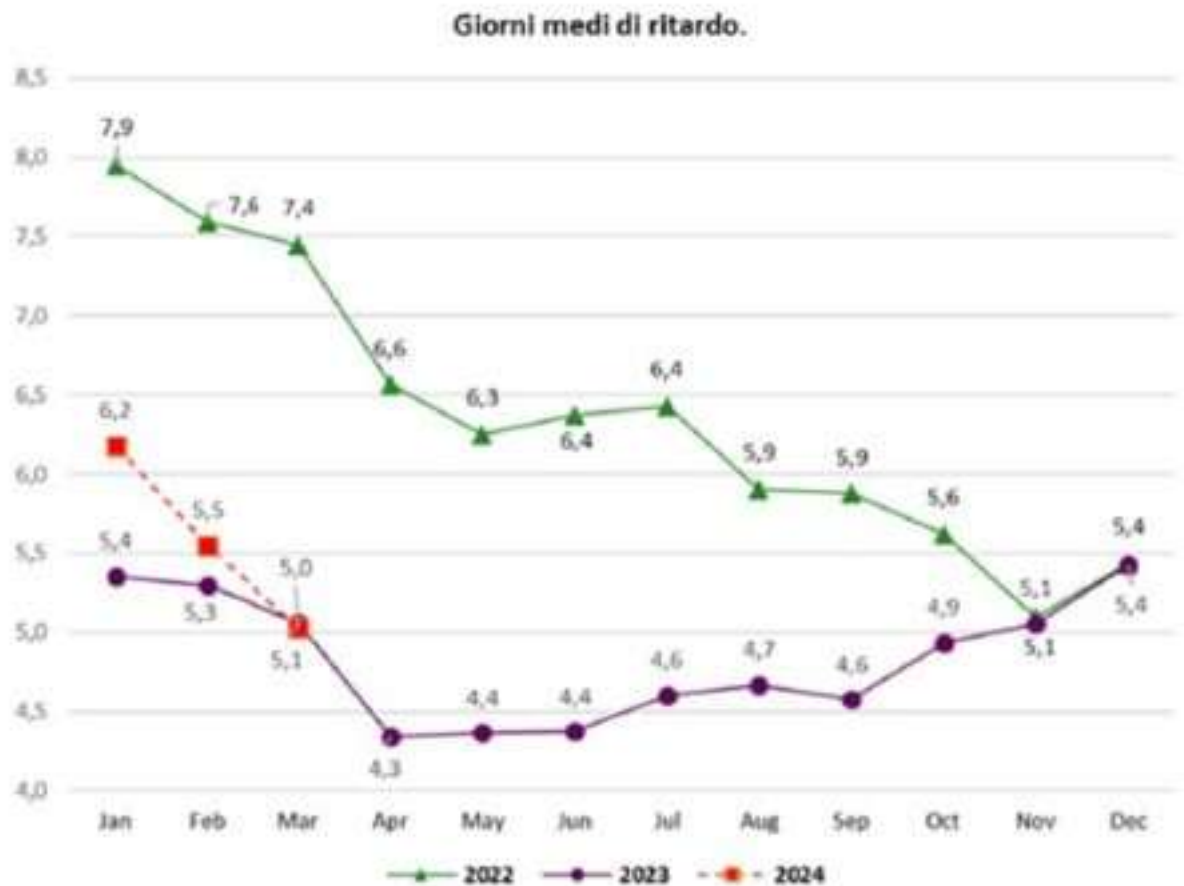
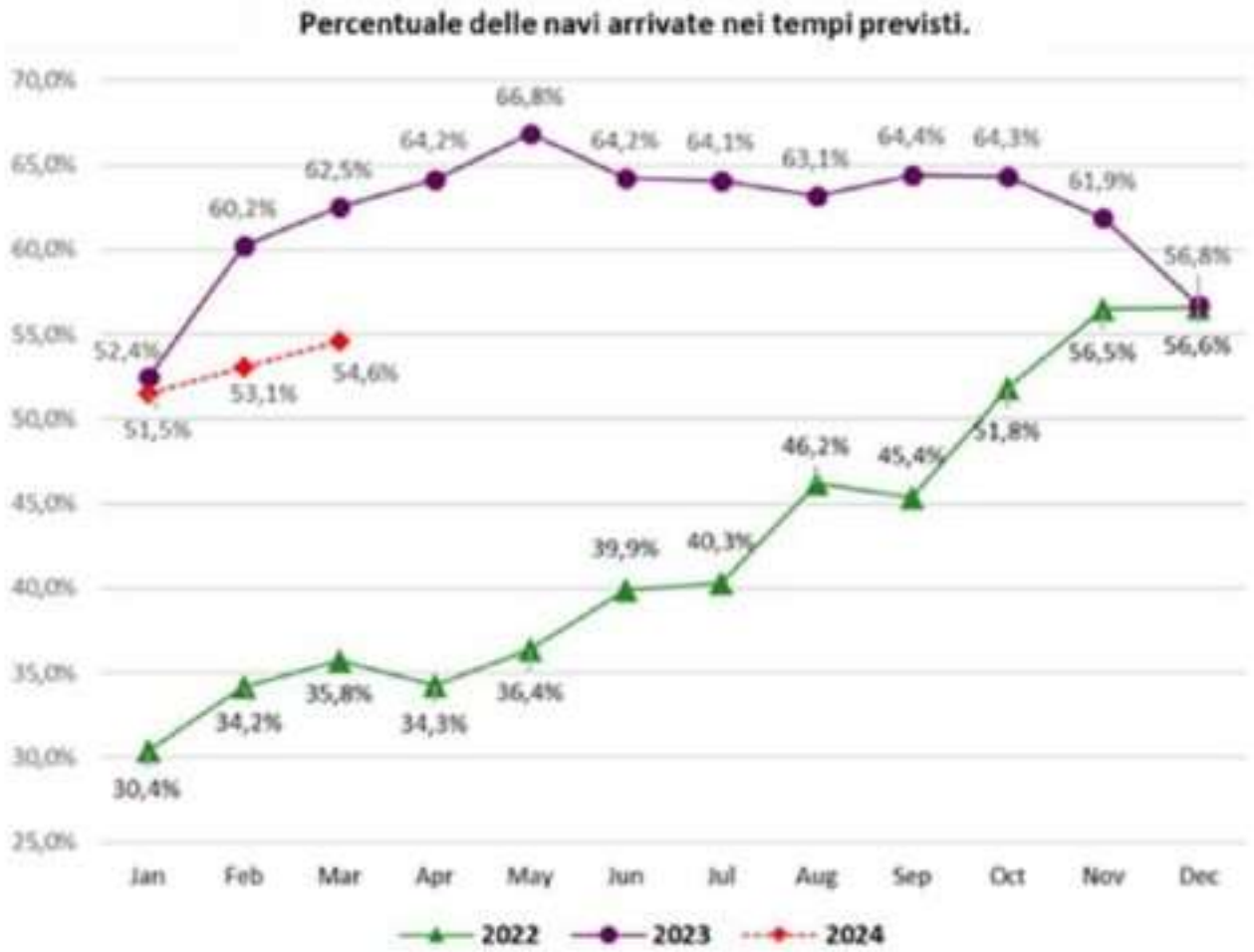
Il Far East è la regione più dinamica, con una crescita dell’export (in termini di Teu) del 13,2%, diretto in particolare verso il Nord America, l’Australasia e Medio Oriente/Sub Continente Indiano (SCI). I traffici con l’Europa, pur in crescita, rimangono sbilanciati: export +7,7%, import +0,7%. ■

Fig. 1 Numero di navi, con portata superiore a 10.000 DWT, passate settimanalmente da Suez.



Fonte: Lloyd’s List Intelligence/Seasearcher

Fig. 3 Percentuale di navi arrivate nei tempi previsti e giorni medi di ritardo.



Fonte: Sea Intelligence

LIEVISSIMO MIGLIORAMENTO PER IL LINER SHIPPING CONNECTIVITY INDEX IN ITALIA

Genova, Gioia Tauro e Spezia al vertice della graduatoria del Port Liner Shipping Connectivity Index nel secondo trimestre 2024



Unctad, la Conferenza delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo, ha diffuso l'ultimo aggiornamento relativo al secondo trimestre 2024 del Liner Shipping Connectivity Index (Lsci), l'indice che sintetizza il grado di integrazione delle nazioni nella rete mondiale dei servizi di trasporto marittimo containerizzato. Per l'Italia il trend appare stabile rispetto al periodo precedente.

Questo indice è stato ridefinito lo scorso marzo e prende in considerazione sei componenti: il numero di scali di navi programmati alla settimana nella nazione; la capacità annuale di movimentazione di carichi containerizzati (in container Teu) della nazione; il numero dei servizi di linea regolari da e per la nazione; il numero di compagnie di navigazione di linea che forniscono servizi da e per la nazione; la capacità di stiva (in Teu) della nave più grande impiegata nei servizi da e per la nazione; il numero di altri paesi collegati alla nazione tramite servizi di trasporto marittimo di linea diretti (che non richiedono operazioni di trasbordo).

Nel secondo trimestre del 2024 l'indice Lsci riferito all'Italia è a quota 286, invariato rispetto allo stesso trimestre del 2023 e con un incremento di tre punti rispetto al primo trimestre del 2024. L'Unctad ha inoltre pubblicato anche l'ultimo aggiornamento riferito al secondo trimestre di quest'anno del Port Liner Shipping Connectivity Index (Plsci), l'indice che identifica l'integrazione di un porto nelle reti mondiali dei servizi marittimi containerizzati. Anche questo indice è stato ridefinito nel 2024 con lo scopo di riflettere meglio le attuali caratteristiche dei porti

container. A partire da quest'anno il Plsci è un indice fissato a 100 relativamente al valore medio della connettività del porto nel primo trimestre del 2023.

Anche questo indice è generato sulla base di sei componenti che sono: il numero di scali di navi programmati alla settimana nel porto; la capacità annuale di traffico containerizzato (in Teu) offerta dal porto; il numero di servizi regolari di trasporto marittimo di linea da e per il porto; il numero di compagnie di navigazione di linea che forniscono servizi da e per il porto; la capacità (in Teu) della nave più grande impiegata nei servizi da e per il porto; il numero di altri porti collegati al porto tramite servizi di trasporto marittimo di linea diretti (che non richiedono operazioni di transhipment).

Al primo posto in questa particolare classifica dei porti italiani che presentano la migliore connettività con la rete mondiale di servizi marittimi di linea per il trasporto via mare di carichi containerizzati figura ancora Genova con un indice di 418,3, in crescita del +5,5% sul secondo trimestre del 2023, seguita dal porto di Gioia Tauro con un indice di 314,5 (-4,4%) e al terzo posto appare La Spezia con un indice di 260,2 (+12,8%). Seguono i porti di Salerno (indice 197,0; +5,8%), Livorno (indice 165,3; -15,8%), Trieste (indice 154,6; +2,6%), Napoli (indice 128,2; -18,9%), Venezia (indice 106,8; +0,9%), Civitavecchia (indice 85,9; -8,9%), Vado Ligure (indice 85,9; -26,9%), Ancona (indice 79,2; +10,4%), Ravenna (indice 77,1; -11,0%), Taranto (indice 31,5; +9,5%), Marina di Carrara (indice 26,5; -21,6%) e Cagliari (indice 26,1; -39,4%). ■



ON THE GREEN WAY

working
for sustainable
transport

autamarocchi.com



IL LAVORO NEI PORTI ITALIANI È ANCORA UNA PREROGATIVA MASCHILE

Ferma al 6% la presenza femminile tra le aziende attive negli scali, mentre nelle AdSP si raggiunge quasi la parità ma resta il 'soffitto di cristallo'

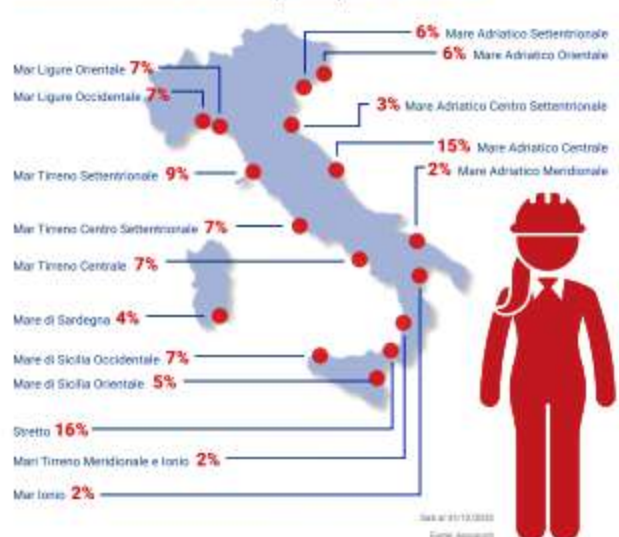
Speciale lavoro nei porti: il ruolo delle donne

Le lavoratrici nelle imprese portuali

Solo 6 su 100 sono donne. Si conferma la prevalenza maschile nei terminal, nella logistica e nel magazzinaggio



Quota femminile nelle aziende operanti presso le 16 AdSP



PORT INFOGRAPHICS UPDATE 2024

La presenza femminile nei porti italiani è ancora scarsa. L'indagine 'Port Infographics Update 2024' realizzata da Srm e Assoporti ha rivelato infatti che dei 20.123 dipendenti delle aziende che operano negli scali - in qualità di art.16, art.17 o art.18 - solo 1.269, ovvero circa il 6,3%, sono di sesso femminile.

Se, prevedibilmente, la quota più bassa (2%) si trova tra i fornitori di manodopera temporanea (ex art. 17), una non troppo più alta (8%) è quella che si riscontra tra i dipendenti di terminal e società concessionarie. Tra le imprese portuali, la quota rosa invece è del 6%.

Una certa variabilità si riscontra però da porto a porto. A spiccare positivamente sono gli scali che ricadono sotto la AdSP dello Stretto (Messina, Milazzo, Reggio Calabria, Tremestieri, Villa San Giovanni, Saline) in cui tra le aziende attive si osserva il 16% di occupazione femminile, e quelli della AdSP del Mar Adriatico centrale (Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Ortona) dove questa fetta è pari al 15%. Dopo il 9% riscontrato tra le realtà attive negli scali della AdSP del Mar Tirreno Settentrionale (Livorno, Piombino e i porti dell'arcipelago

toscano), la maggior parte dei porti italiani si trova con quote di occupazione femminile in linea con la media nazionale. Fanno eccezione, quali fanalini di coda, le aziende dei porti della AdSP del mar Tirreno Meridionale e Ionio (Gioia Tauro, Corigliano, Crotone, Palmi, Vibo Valentia), del Mar Ionio (Taranto) e del Mare Adriatico Meridionale (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli, Termoli), dove per tutte si scende al 2%.

Il panorama cambia decisamente se si passa ad analizzare la quota femminile dei dipendenti delle stesse Autorità di Sistema Portuale, dato che qui il rapporto è quasi di parità (699 donne su 1.507 dipendenti, il 46% circa). Anche nelle port authority resta tuttavia il soffitto di cristallo, dato che la situazione di quasi-equilibrio raggiunta nel complesso tra i sessi non si ritrova andando a guardare la sola fascia dei dirigenti, dove le donne di nuovo scendono al 31% (a fronte di una quota del 47% tra i quadri e del 48% tra gli impiegati). Da segnalare ancora infine però, come indicatore positivo, che tra i dipendenti giovani delle AdSP le donne sono ormai più della maggioranza (il 52% tra gli under 40), e raggiungono la quasi perfetta parità nella fascia immediatamente superiore (il 49% dei dipendenti tra i 41 e i 54 anni). ■

LIEVISSIMO MIGLIORAMENTO PER IL LINER SHIPPING CONNECTIVITY INDEX IN ITALIA

Genova, Gioia Tauro e Spezia al vertice della graduatoria del Port Liner Shipping Connectivity Index nel secondo trimestre 2024



Unctad, la Conferenza delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo, ha diffuso l'ultimo aggiornamento relativo al secondo trimestre 2024 del Liner Shipping Connectivity Index (Lsci), l'indice che sintetizza il grado di integrazione delle nazioni nella rete mondiale dei servizi di trasporto marittimo containerizzato. Per l'Italia il trend appare stabile rispetto al periodo precedente.

Questo indice è stato ridefinito lo scorso marzo e prende in considerazione sei componenti: il numero di scali di navi programmati alla settimana nella nazione; la capacità annuale di movimentazione di carichi containerizzati (in container Teu)

della nazione; il numero dei servizi di linea regolari da e per la nazione; il numero di compagnie di navigazione di linea che forniscono servizi da e per la nazione; la capacità di stiva (in Teu) della nave più grande impiegata nei servizi da e per la nazione; il numero di altri paesi collegati alla nazione tramite servizi di trasporto marittimo di linea diretti (che non richiedono operazioni di trasbordo).

Nel secondo trimestre del 2024 l'indice Lsci riferito all'Italia è a quota 286, invariato rispetto allo stesso trimestre del 2023 e con un incremento di tre punti rispetto al primo trimestre del 2024. L'Unctad ha inoltre pubblicato anche l'ultimo aggiornamento

riferito al secondo trimestre di quest'anno del Port Liner Shipping Connectivity Index (Plsci), l'indice che identifica l'integrazione di un porto nelle reti mondiali dei servizi marittimi containerizzati. Anche questo indice è stato ridefinito nel 2024 con lo scopo di riflettere meglio le attuali caratteristiche dei porti container. A partire da quest'anno il Plsci è un indice fissato a 100 relativamente al valore medio della connettività del porto nel primo trimestre del 2023.

Anche questo indice è generato sulla base di sei componenti che sono: il numero di scali di navi programmati alla settimana nel porto; la capacità annua di traffico containerizzato (in Teu) offerta dal porto; il numero di servizi regolari di trasporto marittimo di linea da e per il porto; il numero di compagnie di navigazione di linea che forniscono servizi da e per il porto; la capacità (in Teu) della nave più grande impiegata nei servizi da e per il porto; il numero di altri porti collegati al porto tramite servizi di trasporto marittimo di linea diretti (che non richiedono operazioni di transhipment).

Al primo posto in questa particolare classifica dei porti italiani che presentano la migliore connettività con la rete mondiale di servizi marittimi di linea per il trasporto via mare di carichi containerizzati figura ancora Genova con un indice di 418,3, in crescita del +5,5% sul secondo trimestre del 2023, seguita dal porto di Gioia Tauro con un indice di 314,5 (-4,4%) e al terzo posto appare La Spezia con un indice di 260,2 (+12,8%). Seguono



i porti di Salerno (indice 197,0; +5,8%), Livorno (indice 165,3; -15,8%), Trieste (indice 154,6; +2,6%), Napoli (indice 128,2; -18,9%), Venezia (indice 106,8; +0,9%), Civitavecchia (indice 85,9; -8,9%), Vado Ligure (indice 85,9; -26,9%), Ancona (indice 79,2; +10,4%), Ravenna (indice 77,1; -11,0%), Taranto (indice 31,5; +9,5%), Mrina di Carrara (indice 26,5; -21,6%) e Cagliari (indice 26,1; -39,4%). ■



STAR
MARCEVAGGI

Tank Container Services:

Agency

Transport

Storage (ADR & non ADR)

Cleaning - Heating

Testing - Repair

Flexi Tank Services

Custom Formalities

Emergency Response

Contact us:

sales@star-logistics.eu

www.star-logistics.eu

BANCA MONDIALE ANCORA SEVERA CON I PORTI CONTAINER ITALIANI

Savona-Vado a parte, l'organizzazione colloca in fondo alla sua classifica globale per efficienza delle performance Genova, La Spezia e Trieste



Quello di Vado Ligure (Savona) si conferma il più performante tra i porti container italiani, ovvero – in estrema sintesi – quello in cui in media intercorre meno tempo tra l'ingresso di una nave e la sua fuoriuscita dallo scalo dopo essere 'stata lavorata'.

Lo evidenzia l'ultima edizione del Container Port Performance Index, che per il 2023 colloca lo scalo ligure in 36esima posizione, dalla 68esima dell'anno prima. Elaborato dalla Banca Mondiale su dati del programma S&P Global's Port Performance, l'ultima classifica vede primeggiare Yangshshan, seguita da Salalah, Cartagena, Tanger-Med, Tanjung Pelepas, Chiwan, Cai Mep, Guangzhou, Yokohama e Algeciras, primo scalo europeo della lista globale, che chiude la Top Ten, migliorando quindi rispetto al 16esimo posto dell'indice 2022.

Savona a parte – scalo ad alto tasso di automazione grazie in particolare al terminal Vado Gateway, e che complessivamente nel 2023 ha gestito 360mila Teu – anche l'elenco 2023, come il precedente, non risulta molto benevolo con i porti italiani, in particolare verso alcuni scali di grande rilievo come Genova (319°), La Spezia (329°) e soprattutto Trieste (396° su 405 porti considerati).

Prima di entrare nel vivo della lettura dell'elenco, è utile ricordare che il Cppi si basa su dati del programma S&P Global's Port Performance, che a sua volta fa uso di informazioni raccolte tra le 10 maggiori compagnie di trasporto marittimo di container, combinandole con i segnali Ais delle stesse portacontainer. Per l'edizione 2024, lo studio ha considerato come detto 405 scali (contro i 348 dello scorso anno), per un totale di 182.855 toccate nave (erano 156.813 nel report 2023). Il suo oggetto di studio è la permanenza di una nave in porto, ovvero il tempo che intercorre dal suo ingresso nello scalo fino a quello in cui si allontana dalla banchina, un intervallo che il report scompone in sei diverse fasi. Senza entrare nel merito delle molteplici considerazioni proposte, vale la pena evidenziare solo che le operazioni di carico e scarico, rileva lo studio, costituiscono "a sorpresa" in media solo il 60% del tempo passato da una portacontainer in un porto, cosa che suggerisce che margini per il miglioramento dell'efficienza vadano ricercati anche altrove. Nel merito della lavorazione, il Cppi osserva poi come fattori fondamentali siano il numero di gru dislocate e la velocità a cui queste operano e lega la durata di questa fase al numero di movimentazioni eseguite (il numero di Teu trasbordati). A incidere invece sul tempo

di arrivo in porto (ovvero la fase che intercorre tra l'ingresso della nave nel bacino e l'ormeggio) l'elemento più significativo appare la dimensione della stessa nave.

Con queste premesse, come detto l'elenco vede come primo scalo italiano quello di Savona-Vado (36esimo), seguito a una distanza da Gioia Tauro (183°) e quindi da Ravenna (191°), Civitavecchia (200°), Salerno (218°), Palermo (241°), Ancona (245°), Bari (255°), Venezia (270°), Catania (297°), Livorno (306°), Genova (319°), La Spezia (329°), Napoli (339°) e infine Trieste (396°).

Il report propone poi sguardi più ravvicinati offrendo classifiche su base geografica e per volumi gestiti. Relativamente alla sola area di Europa e Nord Africa, il podio va nell'ordine a Tanger Med, Algeciras e Port Said, ma Savona figura già in quinta posizione. Bisogna però poi superare la 50esima posizione per trovare Gioia Tauro (53°), Ravenna (55°), Civitavecchia (58°) e così via. Disaggregando invece sulla base dei traffici annui gestiti, va detto innanzitutto come quest'anno la categorizzazione della World Bank in porti small, medium e large risulti coerente rispetto ai dati italiani (nello scorso, alcuni scali risultavano impropriamente attribuiti alla fascia media, tra gli 0,5 e i 4 milioni di Teu/anno). Anche quest'anno prevedibilmente non si ritrovano presenze tricolori in prima fascia (porti che movimentano oltre 4 milioni di Teu), mentre in seconda fascia (tra gli 0,5 milioni e i 4 milioni di Teu) svetta in decima posizione Savona, seguita sempre a distanza da Gioia Tauro (82esimo), Venezia (82esimo posto) e così via. I porti italiani restano infine nelle retrovie se si guarda alla classifica degli scali più piccoli (sotto il mezzo milione di Teu movimentati per anno), dove per trovare il primo, Ravenna, bisogna infatti scendere fino alla 66esima posizione.

Passando infine a una panoramica generale, l'analisi rileva come



nel 2023 abbiano continuato ad affievolirsi gli effetti causati dalla pandemia da Covid-19, mentre altre criticità – crisi del Mar Rosso, siccità di Panama in primis – si stiano affacciando sul settore. Durante l'anno, la durata in media di una toccata di una portacontainer è stata di 40,5 ore, in aumento quindi sulle 36,8 ore del 2022. Circa l'11,7% del totale (ovvero 3,71 ore) è stato rappresentato da momenti di inattività all'ormeggio prima e dopo le operazioni di carico e scarico. Esiste pertanto secondo il report "l'opportunità di eliminare quasi quattro ore di 'tempo portuale' per ogni toccata a livello globale semplicemente attraverso una migliore pianificazione, preparazione, comunicazione e razionalizzazione dei processi. Questo tempo risparmiato equivale a più ore in mare, con conseguente riduzione della velocità di navigazione, minori emissioni di gas serra e risparmi sui costi per l'operatore della nave, il che sarebbe significativo per ciascun porto". ■



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



LA FRANCIA (CMA CGM) SI FA LARGO (15,2%) NEI TRASPORTI CONTAINER DA E PER L'ITALIA

L'indagine di Bankitalia conferma il predominio di Msc ma evidenzia anche la crescita del carrier francese e il calo di quelli tedeschi



Nonostante una leggera flessione, anche nel 2023 Msc si è confermata la regina dei traffici container da e per l'Italia, con una quota di mercato pari a quasi un terzo del totale (31,8% contro il 32,5% dell'anno prima).

Lo evidenzia l'ultima indagine sul trasporto internazionale merci di Banca d'Italia, che ha analizzato le quote di mercato dei vettori che gestiscono traffici navali in import e in export nella Penisola sulla base della loro nazionalità. Anche se lo studio non attribuisce i valori alle singole shipping company, limitandosi appunto a segnalarne il paese di appartenenza, le equazioni (quali ad esempio Svizzera = Msc) sono piuttosto semplici e nella maggior parte dei casi non troppo approssimative data la presenza in ognuno di un operatore unico (o comunque di un operatore predominante).

Se la riconferma del predominio del gruppo di Gianluigi Aponte non sorprende, è interessante notare che nelle posizioni retrostanti alcuni equilibri consolidati sono ora messi in discussione. La variazione più evidente è la crescita di peso della Francia (leggasi Cma Cgm) nei traffici di import ed export container italiani. Il vettore è arrivato nel 2023 a detenere una quota del 15,2%, incrementando lo score dell'anno prima (12,6%), con uno slancio che gli permette di diventare il secondo sulla scena. Parallelamente, perdono quota i carrier tedeschi, categoria in cui va collocata Hapag Lloyd (e non è chiaro se ancora anche Hamburg Sud, passata sotto il controllo di Maersk e che lo scorso anno ha cessato ufficialmente di esistere).

Questo insieme risulta ora detenere una fetta pari al 14,2% del totale, in calo rispetto al 17% del 2022. Nello stesso intervallo di tempo si osserva di contro un recupero danese ovvero di Maersk, che dall'11,6% passa al 12,4%. Proprio il completamento del passaggio di Hamburg Sud sotto le insegne di quest'ultima potrebbe spiegare i paralleli e opposti mutamenti di peso di Germania e Danimarca nella classifica, ma va rilevato che sommando le quote di mercato dei due si riscontra comunque una perdita tra 2023 e 2022, a vantaggio evidentemente di qualche altro operatore-paese.

Tra questi non può evidentemente rientrare la Cina (principalmente Cosco), che nel 2023 risulta infatti aver perso terreno, fermandosi al 6% (dal 7,1%). Mentre potrebbe essere il caso, tra gli altri, dell'Italia (nel 2023 era ancora attiva Kalypso Line), che portandosi dal precedente 3,5% al 4% finisce con il ritrovarsi in sesta posizione per trasporto container su traffici internazionali da e per i suoi porti.

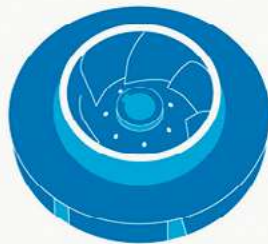
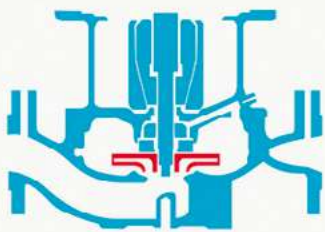
Passando alla seconda fascia, va rilevato il calo degli operatori giapponesi (consociati in One) che dal 5% scendono al 2,8%, di quelli taiwanesi (Yang Ming, Evergreen) che passano allo 0,9% dal precedente 1,6%, e di quelli turchi, dall'1,7% allo 0,8%. Una leggera flessione è anche quella vissuta da Israele (Zim), dall'1,7% all'1,4%. In espansione invece i vettori di Singapore (al 3,1% dal precedente 1,1%), così come quelli sudcoreani che, con una quota del 2,3%, tornano a riaffacciarsi nella classifica dei carrier attivi nei porti italiani dopo un anno di assenza ■

FGS FLUID
GLOBAL
SOLUTIONS

PUMPS AND SPARE PARTS

PUMPS AND SPARE PARTS ELECTRIC MOTORS SERVICE ON BOARD

ASSISTANCE AND MAINTENANCE TO SHIPS
TOUCHING ITALIAN PORTS 



Via XXV Aprile, C3, 19021 Arcola SP - Italy

sales@fluidglobalsolutions.com

www.fluidglobalsolutions.com

+39 0187 195 3245

LA FLOTTA MONDIALE DI PORTACONTAINER PER LA PRIMA VOLTA SOPRA I 30 MILIONI DI TEU

Record storico e gli ordini non calano: nel 2024 la capacità crescerà del 10%

TOP 100

Alphaliner TOP 100 / 18 Jun 2024



Global figures

6,981 active ships
including 6,183 fully cellular

30,019,131 TEU
29,616,881 TEU fully cellular

356,292,202 DWT

Figures are consolidated

Regional Trades weekly capacities

Trans-Atlantic **156,529 TEU**
Trans-Pacific **520,635 TEU**
Feast-Europe **473,474 TEU**

Rank	Operator	Teu	Share	Existing fleet	Orderbook
1	Mediterranean Shg Co	5,895,425	19.8%		
2	Maersk	4,353,425	14.6%		
3	CMA CGM Group	3,750,430	12.6%		
4	COSCO Group	3,205,130	10.7%		
5	Hapag-Lloyd	2,158,896	7.2%		
6	ONE (Ocean Network Express)	1,891,553	6.3%		
7	Evergreen Line	1,683,327	5.6%		
8	HMM Co Ltd	849,725	2.8%		
9	Zim	721,712	2.4%		
10	Yang Ming Marine Transport Corp.	695,304	2.3%		
11	Wan Hai Lines	502,267	1.7%		
12	PIL (Pacific Int. Line)	328,524	1.1%		
13	SITC	169,409	0.6%		
14	KMTC	157,087	0.5%		
15	X-Press Feeders Group	156,618	0.5%		
16	Sea Lead Shipping	144,472	0.5%		
17	IRISL Group	144,292	0.5%		
18	UniFeeder	141,313	0.5%		
19	Sinokor Merchant Marine	123,390	0.4%		
20	Zhonggu Logistics Corp.	105,174	0.4%		

Secondo i dati puntualmente raccolti dalla società di ricerca e analisi Alphaliner la flotta globale di navi portacontainer ha raggiunto e superato per la prima volta nella storia i 30 milioni di Teu; questo grazie all'enorme capacità di stiva messa in acqua nei primi mesi dell'anno in corso dai cantieri navali asiatici.

Il ritmo di crescita della flotta globale di container è notevole: l'industria ha impiegato circa 50 anni per raggiungere la soglia dei 5 milioni di Teu nel 2001 mentre il salto da 20 milioni a 30 milioni di Teu è stato compiuto in soli sette anni.

Come mostra il grafico in pagina i primi tre vettori marittimi per capacità di stiva offerta (ovvero Msc, Maersk e Cma Cgm) controllano il 47% della flotta di navi portacontainer esistenti, ai primi cinque operatori fa capo il 64,9% della capacità di stiva disponibile e ai primi dieci l'84,3% dei Teu sul mercato.

Secondo l'associazione Bimco quest'anno è prevista la consegna di 478 navi portacontainer con una capacità di 3,1 milioni di

Teu, valore superiore del 41% al record del 2023. Per effetto di ciò si prevede che la capacità della flotta di portacontainer aumenterà del 10% nel 2024.

Il passaggio dalla soglia dei 30 ai 35 milioni di Teu di capacità si prevede sarà molto rapido poiché i cantieri asiatici continuano a ottenere commesse, con alcuni dei più grandi costruttori che starebbero contrattando consegne di navi portacontainer programmate fino al 2029. "C'è un'enorme quantità di trattative in corso per nuove costruzioni" ha osservato il broker Braemar nel suo ultimo report sui mercati dei container secondo quanto riporta Splash247.

Bimco evidenzia inoltre che il portafoglio ordini globale dei cantieri navali ammonta attualmente a 133 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata (Tslc), con un aumento di 56 milioni di Tslc rispetto al minimo più recente registrato alla fine del 2020. Gasire e navi portacontainer hanno coperto rispettivamente il 35% e il 30% dell'incremento. ■

SHIPPING ITALY

IL QUOTIDIANO ON-LINE DEL
TRASPORTO MARITTIMO IN ITALIA



UNA PUBBLICAZIONE DI ALOCIN MEDIA srl
Piazza Roberto Baldini 4/66 - 16149 Genova
P.I./C.F. 02499470991

AIRCARGOITALY

DIREZIONE & REDAZIONE

Nicola Capuzzo

cell: + 39 334 7889863

redazione@shippingitaly.it

capuzzo.nicola@gmail.com

SUPPLYCHAINITALY



PUBBLICITÀ

+39 010 9703071

sales@alocinmedia.it

marketing@alocinmedia.it



“Sfrutta la completezza del nostro gruppo editoriale con una campagna pubblicitaria diversificata su tutte e quattro le testate giornalistiche:

SHIPPING ITALY - AIR CARGO ITALY -
SUPPLY CHAIN ITALY - SUPER YACHT 24”.