

Ricerca del 08-02-24

INTESA SANPAOLO

01/02/24 Formiche	48	Un conflitto che isola il Mediterraneo	Sanfelice Di Monteforte Ferdinando	1
02/02/24 Sole 24 Ore	7	Cala il traffico dei container nei porti italiani	R.d.F.	3
01/02/24 Formiche	52	Per noi lo stop pesa più che per altri	Sisto Luca	4
06/02/24 Roma	3	Porti, boom in Campania - Campania, porti da primato	Carboni Marco	6
06/02/24 Citta'	4	Il "sistema crociere" ora trascina il porto	De Stefano Gaetano	8
05/02/24 L'Economia del Corriere del Mezzogiorno	2	"Le nostre navi attaccate dai pirati"	Lampugnani Rosanna	9
06/02/24 Gazzetta del Sud Messina	19	Gli effetti sui nostri porti della crisi del canale di Suez	...	12
07/02/24 Bollettino Avvisatore Marittimo	1	Trasporto via mare in crescita nel 2023	...	13
07/02/24 Bollettino Avvisatore Marittimo	1	Campania, exploit passeggeri	...	14
01/02/24 ILGIORNALE.IT	1	ABCD, l'alfabeto di un nuovo Sud tecnologico e sostenibile - ilGiornale.it	...	15
06/02/24 Le cronache del Salernitano	6	Porti di Salerno: nel 2023 vero record storico sia di passeggeri sia crocieristi	...	18
06/02/24 Mattino Salerno	21	Crocieristi, mai così tanti prima «Secondi solo ad Hong Kong» - Crocieristi aumentati dei 50 per cento e chi sbarca spende in media 100 euro	Casale Nico	20
05/02/24 LIGURIA.BIZJOURNAL.IT	1	Mar Rosso, la tensione fa impennare i noli. Srm: in un anno +85% sulla rotta Shanghai-Genova Liguria Business Journal	...	22
06/02/24 ILMESSAGGERO.IT	1	Attacchi nel Mar Rosso, Panama "a secco", la Rotta della Russia che cresce: la tempesta imperfetta. La logistica ora diretta sui treni	...	25
INTESA SANPAOLO TERRITORI				
04/02/24 Piccolo	22	L'incubo Suez frena i porti del Nord Est e rischia di isolare il Mediterraneo	Fiumanò Piercarlo	31
04/02/24 Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	21	L'incubo Suez frena i porti del Nord Est e rischia di isolare il Mediterraneo	Fiumanò Piercarlo	33
04/02/24 Repubblica Genova	14	Lo shipping in un mare di guai	Lampani Aldo	35

Un conflitto che isola il Mediterraneo

di Ferdinando Sanfelice di Monteforte*

È poco verosimile credere che gli Houthi possano avventurarsi per mare da soli, grazie ai mezzi forniti dall'Iran, che si limiterebbe al supporto di Intelligence, fornito fino a poco tempo fa da una nave iraniana posta nel bel mezzo dello stretto. La pericolosità di questi attacchi al traffico ha già spinto numerosi armatori a far deviare le proprie navi da carico dalla rotta diretta tra l'Asia e l'Europa, verso quella più lunga che circumnaviga l'Africa

Da quando i ribelli Houthi hanno iniziato la loro guerra contro il traffico marittimo che attraversa lo stretto di Bab el-Mandeb, il 17 novembre scorso, le nostre opinioni pubbliche hanno dovuto constatare due nuove realtà. La prima riguarda il fatto che i punti più vulnerabili del commercio marittimo internazionale siano i cosiddetti *choke point*, le strettoie, alcune naturali, altre create dall'uomo. I governi occidentali se ne sono accorti in più occasioni, per poi dimenticarsi rapidamente del problema. Questo avvenne già nel 2000-2001, durante l'operazione Enduring freedom, quando gli Stati Uniti chiesero alla Nato di pattugliare lo stretto di Gibilterra e alla Germania di inviare le sue motocannoniere proprio a Bab el-Mandeb, per proteggere il flusso di rifornimenti e di armamenti diretti al golfo Persico. Quindi, nel 2017, la Chatham house, noto centro studi britannico, lanciò un grido di allarme, nel suo rapporto sull'impatto che una chiusura di queste strettoie avrebbe avuto sul commercio delle derrate alimentari. Questi allarmi rimasero inascoltati fino al 2019, quando una serie

di attacchi al traffico mercantile che transitava nello stretto di Hormuz, compiuti dai Pasdaran iraniani, spinsero gli Stati Uniti ad attuare rappresaglie, oltre a designare i Pasdaran come organizzazione terroristica. L'Unione europea avviò la missione Emaso (European maritime awareness in the strait of Hormuz) con la partecipazione di unità navali del Belgio, della Danimarca, della Francia, della Germania, della Grecia, dell'Italia, della Norvegia, dei Paesi Bassi e del Portogallo. Da allora non ci sono più stati attacchi da parte dei Pasdaran ai mercantili in ingresso o in uscita dal golfo Persico. La seconda realtà che era sfuggita ai più è la particolarità di questa crisi, che di fatto è una guerra per procura, *proxy war*. È poco verosimile credere che gli Houthi, fieri e coraggiosi montanari, possano avventurarsi per mare da soli, grazie ai mezzi forniti dall'Iran, che si limiterebbe al supporto di Intelligence, fornito fino a poco tempo fa da una nave iraniana posta accuratamente nel bel mezzo dello stretto. La pericolosità di questi attacchi al traffico ha già spinto numerosi armatori a far deviare le proprie navi da carico dalla rotta diretta tra l'Asia e l'Europa verso quella più lunga, ma sicura, che circumnaviga l'Africa. Tragitti più lunghi non implicano solo forti aumenti di prezzo delle derrate, a danno di tutti i Paesi mediterranei: l'ultimo rapporto del Centro studi e ricerche per il Mezzogiorno (Srm) avverte che la prima vittima potrebbe essere l'Egitto, i cui cespiti dei transiti nel canale di Suez (nel 2022 pari a otto miliardi di dollari pagati dai 23.400 mercantili che lo hanno attraversato) rischiano di azzerarsi, come

“Mentre gli anglo-americani hanno attaccato le basi degli Houthi, l’Europa discute su cosa fare: i governi dell’Ue sono restii a colpire il mandante, l’Iran, per paura di espandere il conflitto. Questa è l’efficacia delle guerre per procura: laddove il mandante se la cava quasi sempre, il delegato – gli Houthi a Bab el-Mandeb – viene punito”



avvenne nel 2008, per colpa della pirateria nel golfo di Aden. Non solo l’Egitto sta soffrendo per le conseguenze di questi attacchi: come nota il rapporto [Srm](#) sull’economia marittima italiana, l’*import-export* dell’Italia, pari a 377 miliardi di euro nel 2022, si svolge soprattutto via mare, con navi che attraversano, appunto, Bab el-Mandeb. Se questo passaggio si chiudesse, le ripercussioni economiche per il nostro Paese sarebbero notevoli. Merita notare come i dati del rapporto [Srm](#) siano condivisi da tutti gli istituti di studio, incluso l’Ispi-lab, che ha pubblicato un’analisi molto dettagliata sul tema. Non c’è solo l’aumento dei prezzi, che ridurrebbe la competitività delle nostre manifatture. I mercantili che circumnavigano l’Africa troveranno sempre più conveniente approdare nei porti dell’Euro-

pa atlantica, ben più vicini dei nostri, per cui l’Italia perderebbe anche quella larga fetta del traffico di merci in transito verso l’Europa centrale, che ora si avvale dei porti liguri e del Triveneto. La nostra *blue economy* ammonta a 52,4 miliardi di euro, pari a una volta e mezzo il settore agroalimentare e all’80% del settore edile. Un suo crollo provocherebbe effetti a catena, con gravi rischi per la nostra economia. Non meraviglia, quindi, l’invio di una tra le fregate italiane più moderne nel mar Rosso, a tutela dei nostri mercantili. Non che questa unità, progettata per ambienti oceanici, sia la più adatta a operare da sola in acque ristrette, ma non vi erano alternative: solo la Svezia, in occidente, dispone di unità sottili veloci, ideali come supplemento alle fregate nelle strettoie. Mentre gli anglo-americani hanno attaccato le basi degli Houthi, l’Europa discute su cosa fare: i governi dell’Unione sono restii a colpire il mandante, l’Iran, per paura di espandere il conflitto. Questo dimostra l’efficacia delle guerre per procura: laddove il mandante se la cava quasi sempre, il delegato – nel nostro caso gli Houthi a Bab el-Mandeb – viene punito anche in modo severo. In attesa che l’Ue trovi un accordo, l’Italia dovrebbe limitarsi a scortare i suoi mercantili. Presto o tardi, però, si dovrà decidere cosa fare, collettivamente, contro l’Iran: l’amicizia è bilaterale, ma se una controparte agisce con ostilità, dobbiamo quantomeno impedirle di nuocerli.

*Presidente di Mediterranean insecurity, ammiraglio e docente di Studi strategici

Cala il traffico dei container nei porti italiani

Lo studio **Srm** Assoporti

A settembre la contrazione era del 6%: con la crisi di Suez può solo peggiorare

La situazione nel Canale di Suez potrà avere riflessi non indifferenti anche sul traffico complessivo delle merci, e segnatamente dei container, nei porti italiani. E questo proprio in un momento in cui, sulle banchine tricolori, si assiste a un calo generale (con qualche eccezione) della movimentazione. A mostrarlo sono i dati raccolti nell'annuale studio sulla portualità italiana redatto da Assoporti e **Srm** (il centro ricerche che fa capo a **Intesa Sanpaolo**); il documento sarà divulgato ufficialmente oggi. Si tratta di numeri che fotografano la performance del sistema dei moli fino al terzo trimestre 2023.

Da gennaio a settembre, dunque, sulle nostre banchine sono state movimentate 360 milioni di tonnellate di merci, in discesa del 3% rispetto allo stesso periodo del 2022. I container, in particolare, registrano un calo deciso: perdono il 6%, rispetto ai primi tre trimestri del 2022. Forte caduta anche per le rinfuse solide, che segnano -9,9%, mentre quelle liquide sono a -0,5%. Il traffico ro-ro (rotabili), invece, segna una crescita, seppur minima: +0,6%.

Ottime performance, viceversa, per passeggeri e crociere (+16,4% e +54,4%). Il report sottolinea anche che il 37% dell'import-export italiano (254 miliardi di euro), nei primi nove mesi del 2023, è stato trasportato via mare; nel 2022 la quota era del 29%. «I dati di traffico container dei porti italiani, illustrati nello studio - spiega **Massimo Deandrei**, direttore generale di **Srm**, - non riflettono ancora gli impatti della crisi nel Mar Rosso, per cui il calo evidenziato del 6%,

verificatosi nei primi nove mesi dell'anno, potrebbe anche essere maggiore; questo segmento, infatti, è quello maggiormente agganciato ai traffici manifatturieri internazionali oltre Suez. Per contro, il traffico ro-ro ha tenuto bene, segnale di una resilienza maggiore delle rotte intraregionali agli eventi economici avversi; ciò conferma la necessità di avviare serie politiche strategiche per cercare di accorciare il supply chain. Peraltro, le ottime performance del segmento passeggeri sono lo specchio dei risultati lusinghieri del nostro turismo; il che mostra, ancora una volta, come il trasporto via mare sia un volano anche per questo settore».

Preoccupato il presidente di Assoporti, **Rodolfo Giampieri**. «Da tempo la nostra associazione - sottolinea - sta lanciando messaggi e portando avanti idee rivolte a far comprendere, in modo forte, quanto i nostri scali abbiano non solo un'importanza commerciale, turistica e occupazionale ma anche quanto essi possano dare al nostro Paese, in termini di competitività nel Mediterraneo. L'incertezza geopolitica ed economica permane, prevalentemente legata alla durata delle guerre. L'invito forte va alle diplomazie, per riuscire a trovare una soluzione e tornare il prima possibile alla normalità».

Lo studio riporta anche che, a causa degli attacchi alle navi nel Mar Rosso, i transiti attraverso Suez hanno raggiunto una media giornaliera di 2,5 milioni di tonnellate, tra il 30 dicembre e il 3 gennaio, con un -44% rispetto alla media della prima metà di dicembre. E a confermare la tempesta perfetta che sta colpendo il traffico marittimo, il report evidenzia che, a causa della siccità degli ultimi mesi dell'anno, il Canale di Panama ha ufficializzato la riduzione dei transiti giornalieri: tra ottobre e dicembre 2023 si è registrato un -24% in termini di tonnellaggio.

—R.d.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS131 - S.41534 - L.1603 - T.1677



Per noi lo stop pesa più che per altri

di Luca Sisto

DIRETTORE GENERALE CONFITARMA

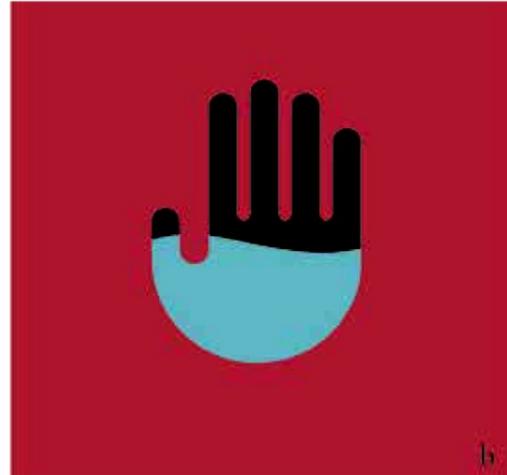
L'Italia è l'unico dei grandi Paesi europei che non ha una dimensione atlantica diretta. Siamo immersi nel Mediterraneo e, quindi, qualsiasi criticità coinvolga il nostro mare ci colpisce più forte. Dopo anni di rinnovata centralità del Mare nostrum, oggi il rischio è di isolarlo, come accadde fino all'apertura del canale di Suez. Preservare la centralità del Mediterraneo significa necessariamente preservare i traffici marittimi che lo attraversano. Il valore strategico e l'importanza geopolitica dell'Italia dipendono in buona parte da questo. Secondo il Fmi, rispetto a un anno fa si registra circa il 48% in meno di traffico attraverso Suez e un aumento dell'87% sulla rotta che compie il periplo dell'Africa

Mare insicuro significa mare costoso. Quando un'area diventa insicura i costi delle merci che la attraversano aumentano, *in primis* per i consumatori finali, vale a dire per i cittadini a terra. La logistica internazionale si è profondamente trasformata negli ultimi decenni, passando dalla logica del magazzino a quella della pronta consegna (*just in time*). Le fabbriche non accumulano più la merce in attesa di venderla, ma producono esattamente ciò che il mercato richiede. Tale sistema necessita di una logistica molto efficiente e, inevitabilmente, più esposta. È evidente che qualsiasi criticità rischia di compromettere l'intero sistema a livello globale. L'Italia è l'unico dei grandi Paesi europei che non ha una dimensione atlantica diretta. Siamo immersi nel Mediterraneo e, quindi, qualsiasi criticità coinvolga il nostro mare ci colpisce più forte. Il canale di Suez è, da sempre, uno dei punti

critici più sensibili attraverso cui transita, secondo le ultime stime del centro studi [Srm](#), il 40% circa dell'*import-export* marittimo italiano per un totale di 154 miliardi di euro. Secondo gli ultimi dati della Banca d'Italia passano attraverso Suez il 16% di mobili, legno e ceramica; il 24% di metalli e prodotti della metallurgia; il 25% di petrolio e prodotti raffinati; il 33% del tessile e abbigliamento. La fragilità della catena logistica si è palesata anche di recente, nel marzo 2021, con l'incaglio della nave Ever Given, una portacontainer lunga 400 metri, che ha bloccato il canale per diverse settimane. Le attuali vicende nel mar Rosso – porta di accesso al canale di Suez e, quindi, al Mediterraneo – stanno riproponendo le stesse conseguenze. L'intensificarsi degli attacchi Houthi ha determinato un'impennata dei noli marittimi (il corrispettivo pagato per il trasporto della merce) in alcuni segmenti di traffico. A titolo di esempio, la tariffa per il trasporto di un *container* da 40 piedi sulla rotta Asia-Mediterraneo (6.500 dollari) è quadruplicata rispetto a dicembre 2023. Ma non è solo una questione di costi diretti: anche il fattore tempo è rilevante. La rotta marittima Shanghai-Gioia Tauro via Suez ammonta a 19 giorni che diventano 34 se si devia per il Capo di buona speranza, ben quindici giorni in più, mentre la rotta Shanghai-Amburgo via Suez ammonta a 26 giorni, che diventano 36 attraverso il Capo di buona speranza, dieci giorni in più. Sono circa 2mila i transiti annuali di naviglio di interesse italiano sui circa 26mila transiti annuali totali attraverso il canale di Suez. Stante tale premessa abbiamo stimato che, qualora venisse completamente bloccato il canale, solo di *bunker* ed

“Nel breve termine, le navi potrebbero non entrare nel Mediterraneo dirigendosi direttamente nel nord Europa. Per tali Paesi e per gli Usa si tratterebbe solo di un ritardo di consegna delle merci; per il Mediterraneo – e per l’Italia – l’impatto potrebbe essere più grave perché le merci potrebbero raggiungere i mercati europei direttamente dal nord”

Ets a pieno regime (una sorta di “tassa sulle emissioni” di CO₂ del trasporto marittimo in vigore da gennaio 2024), gli armatori italiani sarebbero costretti a pagare circa 1,5 miliardi di dollari in più per effettuare il periplo dell’Africa. Secondo il Fmi, rispetto a un anno fa si registra circa il 48% in meno di traffico attraverso Suez e un aumento dell’87% sulla rotta che compie il periplo dell’Africa. I giorni di ritardo incidono sulla ri-schedulazione delle navi e, quindi, sugli arrivi e le partenze anche per i porti italiani tra i quali Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Trieste che sono tra i principali scali *container* ed energetici nel nostro Paese. Nel breve termine le navi potrebbero non entrare nel Mediterraneo dirigendosi direttamente nel nord Europa. Per tali Paesi e per gli Usa si tratterebbe solo di un ritardo di consegna delle merci; per il Mediterraneo – e per l’Italia – l’impatto potrebbe essere più grave perché le merci potrebbero raggiungere i mercati europei direttamente dal nord Europa e verrebbero poi trasferite nel resto del continente con logistica di terra. Almeno per quanto riguarda i prodotti finiti, quelli che viaggiano in *container*; diverso è il discorso per quelli energetici. Questa marginalizzazione colpirebbe l’Italia più di tutti! Per tale ragione Confitarma ha subito chiesto alla presidenza del Consiglio e al ministero della Difesa di valutare il dispiegamento di una unità della nostra Marina militare in quell’area. Lo abbiamo chiesto anche alla luce della “positiva” esperienza vissuta con la pirateria marittima, con i primi attacchi che iniziarono nel 2005-2006 e poi una recrudescenza nel 2010-2012, in quell’area di mare. Il presidente del Consiglio Giorgia Meloni e il ministro



della Difesa Guido Crosetto hanno ascoltato il nostro appello e confermato l’invio nel mar Rosso della fregata europea multi-missione Virginio Fasan, oggi avvicinata dalla nave Martinengo. In attesa di conoscere gli sviluppi di una probabile missione navale Ue nel mar Rosso, la preziosa presenza della Marina militare italiana sta consentendo alle nostre navi, e ai nostri equipaggi, di operare in sicurezza in un contesto difficilissimo. Gli equipaggi sono il nostro primo pensiero e, quindi, la nostra attenzione è tutta sulla loro sicurezza. Dopo anni di rinnovata centralità del Mare nostrum, oggi il rischio è di isolarlo, come accadde dopo la scoperta delle Americhe fino all’apertura – guarda caso – del canale di Suez. Preservare la centralità del Mediterraneo significa necessariamente preservare i traffici marittimi che lo attraversano. Il valore strategico e l’importanza geopolitica dell’Italia dipendono in buona parte da questo.



I DATI ALLA BIT Positiva anche la movimentazione delle merci se si considera anche Castellammare di Stabia

Campania, porti da primato

Boom di crocieristi negli scali di Napoli e Salerno: sono 1,73 milioni nel 2023

DI **MARCO CARBONI**

NAPOLI. L'exploit del turismo della Campania si vede anche dal numero di passeggeri e crocieristi movimentato nel Sistema Portuale della regione. Nel 2023 sulle banchine dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia sono transitate ben 8,36 milioni di persone, in crescita del 9,1 per cento sul 2022, di cui 1,73 milio-

ni di crocieristi, il 43,2 per cento in più sul 2022. Si tratta del più alto flusso di persone di sempre imbarcate e sbarcate sulle banchine dei porti campani. Numeri senza precedenti, quindi, che l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale porta anche alla Bit 2024 a Milano. «Il flusso passeggeri del sistema portuale campano è secondo solo ad Hong Kong - commenta il presidente

dell'Adsp, **Andrea Annunziata** -. La Campania dei porti ha an-



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS131 - S.41537

che risentito in misura minima, almeno finora, della crisi nel Mar Rosso, grazie anche alla forza di Salerno, per esempio, i cui servizi non sono orientati soltanto verso l'Asia ma anche verso gli Stati Uniti». Dati che attestano una condizione di mercato ideale per il turismo nelle città di Napoli e Salerno, considerando che un crocierista spende nella città in cui sbarca mediamente circa 100 euro, a cui si aggiunge l'equipaggio, che sulle grandi navi supera abbondantemente il migliaio di persone e che, quando non è in servizio, è un turista come gli altri nel momento in cui scende da bordo.

IL MOVIMENTO DI PASSEGGERI, MERCI E NAVI DA CROCIERA. Per quanto riguarda l'andamento generale del traffico, il report dell'Adsp tirrenica è grossomodo in linea con il traffico portuale nazionale, così come mostrato dal recente "Port Infographics" realizzato da Assoport insieme ad SRM. Nel 2023 i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia hanno movimentato complessivamente di circa 31 milioni di tonnellate merce, in calo del 3,5 per cento. Il numero di passeggeri del 2023 è invece molto alto, riportando cifre senza precedenti. Il volume generale è di 8,36 milioni di persone movimentate nei porti dell'Adsp del Tirreno Centrale, in crescita sul 2022 del 9,1 per cento. Di questi, 1,73 milioni sono crocieristi movimentati nei porti di Napoli e Salerno, in aumento del 43,2 per cento. Nel dettaglio, Napoli ne ha movimentati 1,63 milioni (+42,9 per cento) e Salerno 94.338 (+49,7). Il volume passeggeri generale a Napoli è invece di 7,04 milioni di persone movimentate (+7,8), a Salerno di

1,09 milioni (+16,3), a Castellammare di Stabia di 230.953 (+15,6). Un altro dato interessante è il numero di approdi di navi da crociera. Nel porto di Napoli nel 2023 sono stati 455, rispetto al 2022 sono 12 in meno (467 approdi per 1,14 milioni di passeggeri), il che attesta la crescita della capienza media delle navi. A Salerno le toccate sono state 72, pari a 13 in più sul 2022 (59 approdi per 63 mila crocieristi). Le rinfuse liquide movimentate sono state pari a 5,8 milioni di tonnellate, in calo del 6 per cento. Nel dettaglio, 4,59 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-4,9 per cento) e 1,08 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale (-2,9). Il traffico di rinfuse solide è stato di 1,87 milioni di tonnellate, in crescita del 6,6 per cento. Di questi, 246.894 tonnellate di cereali (-9,8), 617.275 tonnellate di prodotti metallurgici (+1,4) e circa 1 milione di tonnellate di "altre rinfuse solide" (+15). Nel dettaglio, a Napoli sono state movimentate 1,34 milioni di tonnellate (-4,5), a Salerno circa 522 mila tonnellate (+52,2). Le merci varie in colli sono state pari a 23,43 milioni di tonnellate, in calo del 3,3 per cento. Di queste, 10,25 milioni di tonnellate in container (-5,9) e 12,26 milioni di tonnellate in ro-ro (-0,5). In conclusione, passando ai rotabili, il volume generale è stato di 1,07 milioni di veicoli, in crescita del 3,8 per cento. Di questo volume, sono state movimentate 457.622 unità (+0 per cento), 416.569 veicoli privati (+14,7) e 202.358 veicoli commerciali (-8,7). Nel dettaglio, Napoli ha movimentato 634.743 unità (+14,5). Salerno ha movimentato 441.846 veicoli (-8,5).

DS131

Il presidente dell'Autorità di sistema del Mar Tirreno centrale, Annunziata:
«Abbiamo risentito in misura minima della crisi nel Mar Rosso perché i servizi non sono orientati soltanto verso l'Asia ma anche in direzione degli Stati Uniti»



— Gli scali portuali di Napoli e, sotto, Salerno



Il "sistema crociere" ora trascina il porto

Boom di attracchi: aumentati del 50% nel 2023 i passeggeri a Salerno. In crescita il traffico di rinfuse solide, in calo i Ro-ro

Cresce il numero di passeggeri nel porto di Salerno e aumenta anche il traffico di rinfuse solide, mentre cala quello Ro-ro, ossia la movimentazione dei veicoli e dei mezzi pesanti attraverso le autostrade del mare. È la fotografia dello scalo cittadino che emerge dal bollettino statistico dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale, presieduta da **Andrea Annunziata**.

Scendendo nei particolari, nel 2023 a Salerno complessivamente ci sono stati più di un milione di passeggeri tra navi da crociera e traghetti. E, precisamente, i croceristi sono stati 94.338, con una crescita del 49,7% rispetto al 2022, che sono sbarcati dalle 72 navi che hanno fatto scalo in città. Il traffico di rinfuse solide è stato di circa 522mila tonnellate (+52,2%). Per quanto riguarda i rotabili, Salerno ha movimentato 441.846 veicoli (-8,5%).

Nell'anno appena lasciato alle spalle, dunque, c'è stato un vero e proprio exploit del turismo, che ha riguardato non solo il porto cittadino. Nel 2023 sulle banchine dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia sono transitate ben 8,36 milioni di persone, in crescita del 9,1% sul 2022, di cui 1,73 milioni di croceristi, il 43,2 per cento in più rispetto all'anno precedente. Si tratta del più alto flusso di persone di sempre imbarcate e sbarcate sulle banchine dei porti campani. Numeri senza precedenti, quindi, che l'Autorità di sistema portuale ha portato anche alla Bit di Milano. «Il flusso passeggeri del sistema portuale campano è secondo solo ad Hong Kong - evidenza Annunziata -. La Campania dei porti ha anche risentito in misura minima, almeno finora, della crisi nel Mar Rosso, grazie anche alla forza di Salerno, per esempio, i cui servizi non sono orientati soltanto verso l'Asia ma anche verso gli Stati Uniti».

Dati che attestano una condizione di mercato ideale per il turismo nelle città di Napoli e Salerno, considerando che un crocerista spende nella città in

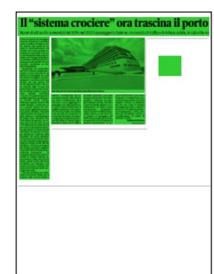
cui sbarca mediamente circa 100 euro, a cui si aggiunge l'equipaggio, che sulle grandi navi supera abbondantemente il migliaio di persone e che, quando non è in servizio, è un turista come gli altri nel momento in cui scende da bordo. Per quanto riguarda l'andamento generale del traffico, il report è grossomodo in linea con il traffico portuale nazionale, così come mostrato dal recente "Port Infographics" realizzato da Assoporti insieme ad **Srm**. Nel 2023 i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia hanno movimentato complessivamente di circa 31 milioni di tonnellate merce, in calo del 3,5%. Il numero di passeggeri del 2023 è invece molto alto: il volume generale è di 8,36 milioni di persone movimentate, in crescita sul 2022 del 9,1 per cento. Di questi, 1,73 milioni sono croceristi movimentati nei porti di Napoli e Salerno, in aumento del 43,2 per cento. Il volume passeggeri generale a Napoli è invece di 7,04 milioni di persone movimentate (+7,8%), a Salerno di 1,09 milioni (+16,3%), a Castellammare di Stabia di 230.953 (+15,6%).

Gaetano de Stefano

CRIPRODUZIONE RISERVATA



Una delle navi da crociera approdate negli ultimi mesi a Salerno





DS131

CESARE D'AMICO «LE NOSTRE NAVI ATTACCATE DAI PIRATI»

Il vicepresidente di Confitarma:
«Addestriamo alla difesa i nostri uomini»

di Rosanna Lampugnani

II

«LE NOSTRE NAVI ATTACCATE DAI PIRATI»

Il vicepresidente di Confitarma, Cesare D'Amico: «Oggi sono gli Houthi yemeniti, anni fa erano i somali. Abbiamo dovuto addestrare i nostri uomini alla difesa»

di Rosanna Lampugnani

Tutto nasce a Salerno negli anni '30, quando Massimo Ciro d'Amico commerciava legno dal molo Manfredi. «Importava dall'Albania, dalla Crimea», racconta il nipote Cesare, amministratore delegato della «d'Amico società di navigazione», mentre suo cugino Paolo ne è il presidente esecutivo. Cesare è anche vicepresidente di Confitarma, che riunisce 156 imprese e la flotta di 771 navi, di cui 80 appartengono all'imprenditore di origini campane: 35 per il trasporto di liquidi, 45 per le cosiddette rinfuse secche. Questa storia di sana

imprenditorialità - in questo decennio sarà impegnata sul fronte della decarbonizzazione - conferma gli stretti legami tra la Campania e il mar Nero, non dimenticando che la fondazione di Odessa la si deve anche ai napoletani e che lì fu scritta O' sole mio.

Dottor d'Amico, Hassan Sheikh Mohamud, il presidente della Somalia - le cui coste si affacciano sul golfo di Aden, a est del quale, attraverso lo stretto di Bab al-Mandab, si incunea il mar Rosso - ha affermato che il trasporto marittimo è minacciato gravemente: voi armatori condivide-

te questo allarme?

«La situazione è in continua evoluzione, ma tutti siamo consapevoli della potenziale gravità e che ha spinto le diplomazie ad una intensa attività in di-



fesa del commercio che transita in quella zona. L'Italia è stata tra i primi Paesi ad inviare unità della Marina militare per scortare le navi commerciali. Il tema degli attacchi dei pirati non è nuovo: oggi sono gli Houthi yemeniti, anni fa erano i somali, ma all'epoca fu più complesso l'invio di navi di scorta. Seguiamo costantemente l'evolversi della situazione, senza perdere l'ottimismo e quindi sarebbe auspicabile l'invio di una terza unità della Marina, anche perché il raggio d'azione degli Houthi si è allargato dal mar Rosso al golfo di Aden. Dobbiamo sperare che la linea esclusivamente difensiva decisa dalla Ue funzioni come moral suasion per i pirati e che i traffici possano tornare alla normalità».

Questa crisi quali effetti produce sulle vostre attività?

«Facciamo parte della catena della logistica e tutti i segmenti ne subiscono le conseguenze. Noi viviamo l'incertezza e la preoccupazione per la sicurezza degli equipaggi che sulle navi salgono per lavorare, certamente non per combattere. Tuttavia negli ultimi dieci anni, per far fronte ai pericoli, abbiamo dovuto addestrare gli uomini alla difesa in caso di attacchi, abbiamo dotato le navi di stanze blindate dove farli rifugiare».

Una delle conseguenze è l'aumento dei premi assicurativi?

«Certamente, ma non solo: la speculazione è sempre pronta ad approfittare delle situazioni, contando anche

sulla scarsa informazione dei consumatori e quindi si aumentano i prezzi. Tuttavia spesso si tratta di una fiammata, poi i prezzi scendono e si stabilizzano, perché è il mercato che fa la differenza. Preciso che il settore tra i più coinvolti nelle dinamiche speculative è quello dell'ortofrutta, perché le merci deperibili non reggono a viaggi lunghi, al periplo dell'Africa invece che al transito dallo stretto di Suez e non a caso alcuni imprenditori stanno utilizzando gli aerei per il proprio import-export».

Secondo Srm la rotta Shanghai-Gioia Tauro prevede 19 giorni di navigazione che salgono a 34 se si doppia il capo di Buona Speranza e si passa da Gibilterra. Per la rotta Shanghai-Rotterdam ci vogliono 36 giorni: gli operatori potrebbero scegliere stabilmente quest'ultima rotta?

«Sicuramente per far arrivare le merci nel centro Europa da Genova o da Trieste, entrando da Gibilterra, ci vogliono 6-8 giorni. Per far arrivare una merce da Rotterdam in Italia bastano 48 ore, perché il sistema logistico europeo è meglio organizzato. Se la crisi si prolungasse per altri 6, 8 mesi i traffici si adatterebbero a seguire quella rotta e sarebbe più difficoltoso tornare indietro, anche se negli ultimi dieci anni i nostri porti hanno fatto grandi passi avanti, penso a Gioia Tauro e a Salerno in modo particolare, anche se i volumi non sono certo quelli di Rotterdam».

E Taranto?

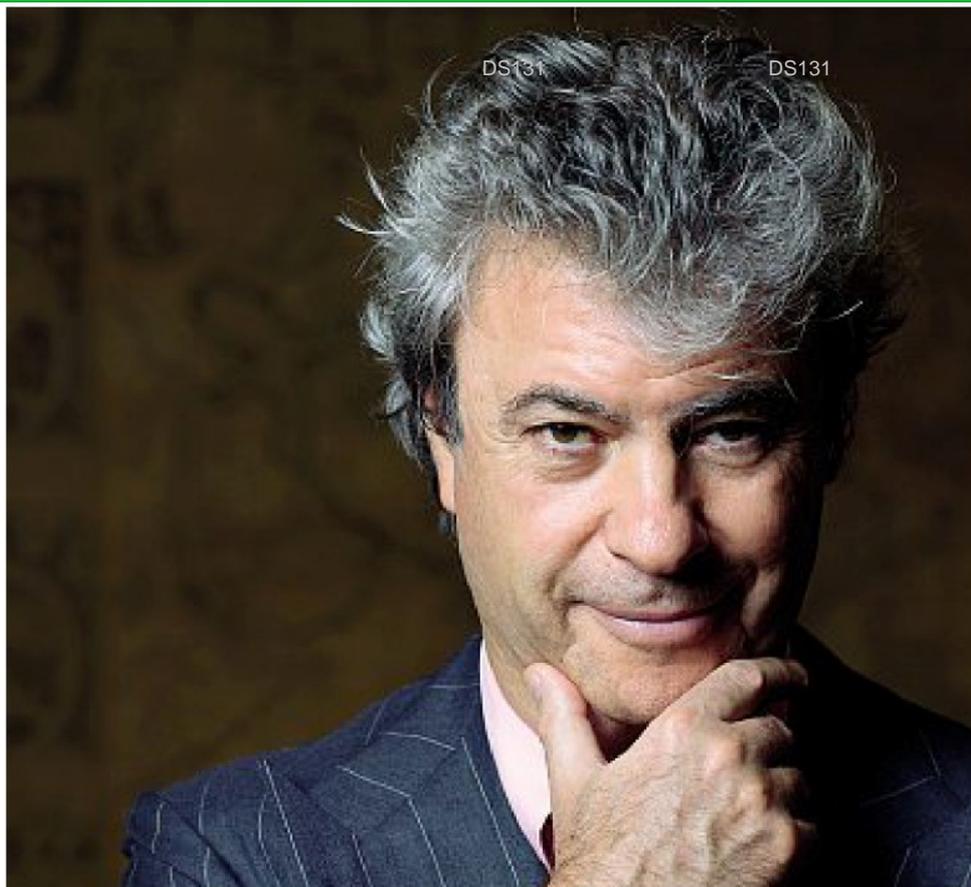
«È un porto soprattutto di movimen-

tazione di container, ma con numeri inferiori a quelli di Gioia Tauro, di Genova e Trieste. Direi che complessivamente è la portualità meridionale a soffrire in modo particolare, ma sono convinto che, superata la crisi del mar Rosso, il Mediterraneo tornerà al suo ruolo, anche perché i trasbordi da grandi a piccole navi sono pratica comune al mondo dei commerci, penso a Singapore, ad Hong Kong. Ma attenzione: non si pensi ad un aumento del numero di porti, magari dettato da motivi esclusivamente politici, perché si dovrebbero suddividere i risultati tra più soggetti».

Lei recentemente ha affermato che il trasporto di rinfuse secche garantisce il buon funzionamento dell'economia globale: cosa significa?

«Il 90% del commercio mondiale avviene via mare e in grandissima parte si tratta del trasporto di materie prime: dal carbone, alle cellulose, dall'ortofrutta ai metalli. A questi si aggiungono i prodotti liquidi e gassosi. Negli ultimi anni abbiamo dovuto affrontare l'embargo dei prodotti petroliferi russi e anche il rallentamento dei commerci tra Oriente e Occidente via Panama, a causa del cambiamento climatico che ha abbassato il livello del mare nel canale, costringendo le navi a passare da Capo Horn, ma ciò nonostante il trasporto marittimo non si è mai arrestato, nemmeno negli anni del Covid, le navi hanno continuato a navigare per il benessere dei cittadini del mondo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**«Se la crisi si
prolungasse i traffici
seguirebbero la rotta
Shangai-Rotterdam,
sarebbe difficile
tornare indietro»**

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS131 - S.41537

Il focus del Rapporto nazionale che fa luce sugli attuali scenari internazionali

Gli effetti sui nostri porti della crisi del canale di Suez

Il presidente di Assoport: «Permane l'incertezza a livello mondiale»

Il Rapporto di Assoport-Banca Intesa contiene in anteprima esclusiva tutti i dati ufficiali dei porti italiani fino al terzo trimestre del 2023. Ed è un prezioso strumento di analisi e riflessione in particolare sugli ultimi accadimenti che stanno caratterizzando il panorama geopolitico coinvolgendo anche l'Italia e tutti i sistemi portuali del nostro Paese. All'interno del Report, vi è anche un "Focus" sulla sostenibilità ambientale, analizzando il ruolo dei porti come hub energetici e il percorso "green" che stanno intraprendendo le navi.

«Da tempo Assoport – dichiara il presidente Rodolfo Giampieri – sta

lanciando messaggi e portando avanti idee rivolte a far comprendere in modo forte quanto i nostri scali abbiano non solo un'importanza commerciale, turistica e occupazionale ma anche quanto essi possano dare al nostro Paese in termini di competitività nel Mediterraneo. L'incertezza geopolitica ed economica permane, prevalentemente legata alla durata delle guerre». E il direttore generale di "Srm", il Centro studi collegato a Banca Intesa, Massimo Deandrei, aggiunge: «Il trasporto marittimo e la portualità vivono un momento geopolitico complesso connesso alla situazione che stiamo vivendo nel Canale di Suez, ma anche denso di sfide ed opportunità; si ravvisa quanto mai l'esigenza da parte degli operatori di avere informazioni e dati per interpretare e conoscere al meglio i fenomeni in atto».

Nei 9 mesi analizzati, sono stati 360 i milioni di tonnellate di merce movimentata nei porti italiani, in calo del 3% sull'analogo periodo del 2022 (e qui fanno eccezione solo Messina e Palermo, che registrano rispettivamente un più 1,9 e più 1,7 per cento). «Il Ro-Ro è in crescita (+0,6%), calano i container e le rinfuse solide e liquide; ottime le performance per passeggeri e crociere (+16,4% e +54,4%); il 37% dell'import-export italiano nei primi 9 mesi del 2023 (254 miliardi di euro) è

trasportato via mare, nel 2003 la quota era del 29%», è la sintesi del Rapporto. E Assoport e Srm prevedono che fino al 2030 la movimentazione di container cresca al ritmo di 1,2% l'anno e quella di ro-ro del 2,2%. Inoltre, oggi il 49% del tonnellaggio attualmente in ordine nei cantieri navali è alimentato a combustibili alternativi; al 2030 il 23% della flotta navale complessiva in acquasara alimentata a carburante alternativo; il 40% delle navi ordinate nel 2023 andrà a Gnl ed il 24% a metano; 126 navi sulle 145 totali ordinate dagli armatori italiani ai cantieri nazionali ed esteri prevedono carburanti alternativi. Interessantissimo, infine, lo speciale dedicato al Mar Rosso con tutti i dati sugli effetti internazionali della crisi del canale di Suez.



**«I nostri porti possono dare molto in termini di competitività nel Mediterraneo»
Rodolfo Giampieri**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

l.d.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS131 - S.41537



I dati di SRM ed Assoporti

DS131

DS131

Trasporto via mare in crescita nel 2023

Nel 2023 il trasporto via mare italiano è cresciuto, insieme ai passeggeri (soprattutto i crocieristi) e ai rotabili, mentre sono in calo i container, le rinfuse solide e le liquide. Assoporti ed SRM pubblicano il nuovo numero di "Port Infographics", frutto della sinergia tra il mondo della portualità, rappresentato da Assoporti, e quello della ricerca economica rappresentato dal centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno del Gruppo Intesa Sanpaolo. Un report con i fenomeni di attualità e le principali statistiche del trasporto marittimo e della logistica a livello nazionale e internazionale.

Il 37 per cento dell'import-export italiano nei primi nove mesi del 2023 (254 miliardi di euro) è trasportato via mare. Nel 2003 la quota era del 29 per cento. Cina e Stati Uniti si confermano primi partner italiani rispettivamente per importazioni ed esportazioni marittime.

Performance del sistema portuale italiano. Sono state pari a 360 milioni di tonnellate le merci movimentate al trimestre del 2023, in lieve calo del 3 per cento rispetto al terzo trimestre del 2022. Il ro-ro è in crescita (+0,6%), calano i container, le rinfuse solide e liquide; ottime le performance per passeggeri e crociere (+16,4% e +54,4%);

Scenari internazionali. Realizzato uno Speciale Mar Rosso con tutti i dati sul canale di Suez ed un confronto dei grandi canali (Suez-Panama). L'Italia ha ancora un gap da colmare sui tempi di attesa in porto delle navi rispetto ai competitori esteri: mediamente i giorni di attesa sono 4,5 per una nave rinfusiera, contro gli 1,5 dei Paesi Bassi.

Sostenibilità e green port. Il 49 per cento del tonnello attuale è alimentato a combustibili alternativi. Al 2030 il 23 per cento della flotta navale complessiva in acqua sarà alimentata a carburante alternativo. Il 40 per cento delle navi ordinate nel 2023 andrà a gas naturale liquefatto e il 24 per cento a metanolo. L'Italia è sulla strada della decarbonizzazione dello shipping: 126 navi sulle 145 totali ordinate dagli armatori italiani ai cantieri nazionali ed esteri prevedono carburanti alternativi.

8,36 milioni di persone movimentate a Napoli e Salerno. Mai così tante

DS131

DS131

Campania, exploit passeggeri

Nel 2023 i crocieristi crescono del 43 per cento a 1,73 milioni. Calano gli approdi e cresce la capienza media delle navi da crociera. Annunziata: "Salerno poco colpita, al momento, dalla crisi nel Mar Rosso"

L'exploit del turismo della Campania si vede anche dal numero di passeggeri e crocieristi movimentato nel Sistema Portuale della regione. Nel 2023 sulle banchine dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia sono transitate ben 8,36 milioni di persone, in crescita del 9,1 per cento sul 2022, di cui 1,73 milioni di crocieristi, il 43,2 per cento in più sul 2022. Si tratta del più alto flusso di persone di sempre imbarcate e sbarcate sulle banchine dei porti campani. Numeri senza precedenti, quindi, che l'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mar Tirreno Centrale porta anche alla BIT 2024, in corso alla Fiera di Milano dal 4 al 6 febbraio.

«Il flusso passeggeri del sistema portuale campano è secondo solo ad Hong Kong», commenta il Presidente dell'AdSP, Andrea Annunziata. «La Campania dei porti - continua - ha anche risentito in misura minima, almeno finora, della crisi nel Mar Rosso, grazie anche alla forza di Salerno, per esempio, i cui servizi non sono orientati soltanto verso l'Asia ma anche verso gli Stati Uniti».

Dati che attestano una condizione di mercato ideale per il turismo nelle città di Napoli e Salerno, considerando che un crocierista spende nella città in cui sbarca mediamente circa 100 euro, a cui si aggiunge l'equipaggio, che sulle grandi navi supera abbondantemente il migliaio di persone e che, quando non è in servizio, è un turista come gli altri nel momento in cui scende da bordo.

Per quanto riguarda l'andamento generale del traffico, il report dell'AdSP tirrenica è grossomodo in linea con il traffico portuale nazionale, così come mostrato dal recente "Port Infographics" realizzato da Assoporti

insieme ad [SRM](#). Nel 2023 i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia hanno movimentato complessivamente di circa 31 milioni di tonnellate merce, in calo del 3,5 per cento.

Il numero di passeggeri del 2023 è invece molto alto, riportando cifre senza precedenti. Il volume generale è di 8,36 milioni di persone movimentate nei porti dell'AdSP del Tirreno Centrale, in crescita sul 2022 del 9,1 per cento. Di questi, 1,73 milioni sono crocieristi movimentati nei porti di Napoli e Salerno, in aumento del 43,2 per cento. Nel dettaglio, Napoli ne ha movimentati 1,63 milioni (+42,9%) e Salerno 94.338 (+49,7%). Il volume passeggeri generale a Napoli è invece di 7,04 milioni di persone movimentate (+7,8%), a Salerno di 1,09 milioni (+16,3%), a Castellammare di Stabia di 230.953 (+15,6%).

Un altro dato interessante è il numero di approdi di navi da crociera. Nel porto di Napoli nel 2023 sono stati 455, rispetto al 2022 sono 12 in meno (467 approdi per 1,14 milioni di passeggeri), il che attesta la crescita della capienza media

delle navi. A Salerno le toccate sono state 72, pari a 13 in più sul 2022 (59 approdi per 63 mila crocieristi).

Clicca qui sotto per andare all'articolo originale

Link: <https://www.ilgiornale.it/news/nuove-frontiere/abcd-l-alfabeto-nuovo-sud-tecnologico-e-sostenibile-2276440.html>

☰
IN EVIDENZA 🔥 Sandra Milo Sinner Ilaria Salsi Guerra in Israele Guerra in Ucraina Sanremo 2024

Ad

Nuove frontiere

ABCD, l'alfabeto di un nuovo Sud tecnologico e sostenibile

1 Febbraio 2024 - 08:16

Il 12-13 aprile la terza edizione del festival "A Bari Capitale Digitale" fondato da Nicolò Andreula. Economista giramondo under 40 che ora vuole mettere in connessione il meglio del Sud Italia

 Marco Lombardo



Nicolò Andreula

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 131



Ascolta ora: "ABCD, l'alfabeto di un nuovo Sud tecnologico e sostenibile"



Ad

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 131

“Quello che si fa a Bali, perché non si può fare a Bari?”. La domanda, Nicolò Andreula, se l'è fatta tornando a casa dopo anni a lavorare in giro per il mondo: brillante economista under 40, ha costruito un percorso di successo dopo la laurea all'Università Bocconi e all'INSEAD di Fontainebleau. E poi attraverso esperienze lavorative in prestigiose organizzazioni internazionali come l'ONU a New York, Finmeccanica in Russia, Goldman Sachs e McKinsey a Londra, AlphaBeta a Singapore, e appunto una puntata in Indonesia. Tornando a Bari ha così deciso di fermarsi fondando la Disal Consulting, azienda che si occupa di consulenza strategica, comunicazione e formazione per aziende Big come TIM, Poste Italiane, Netflix, Amazon, istituzioni multilaterali come il World Economic Forum e governi nazionali, tra cui Francia, Cina e Germania. Ma soprattutto ha creato ABCD, una specie di alfabeto per insegnare al Meridione che l'innovazione è possibile. Basta volerlo.

A Bari Capitale Digitale (abaricapitaledigitale.com), che quest'anno avrà la sua terza edizione il 12 e 13 aprile, è qualcosa in più di un semplice scambio di idee: “E' un punto di incontro, di connessione tra le migliori forze imprenditoriali e non, per dimostrare che non è vero che le cose non si possono cambiare”. E così finora l'evento ha unito oltre mille partecipanti, con piccole e grandi aziende, startupper, giovani professionisti e istituzioni, con l'obiettivo comune di trasformare il Sud Italia mettendo il digitale e la sostenibilità al centro del cambiamento, ed enfatizzando le eccellenze impegnate nell'innovazione. “E in realtà, quello che ci tengo a dire, che più che un festival ABCD è una vera festa: non c'è niente di pomposo, è come se degli amici si trovassero nei posti più belli e anche più intimi della città per parlare, divertirsi, perché no mangiare, cantare e ballare. È così che nascono le grandi idee”.

Un vero e proprio networking, insomma, con l'anima migliore del Sud. Con l'obiettivo dichiarato di chi desidera lavorare e investire nel Meridione trattando argomenti come l'internazionalizzazione delle imprese, la transizione verso la sostenibilità, l'umanesimo digitale e l'inclusione delle donne nel settore STEM. Elementi fondamentali per la trasformazione dell'area del Paese accusata di essere sempre vittima di se stessa. E d'altronde l'indagine annuale condotta da Confindustria e [Srm, centro studi](#) collegato a [Intesa SanPaolo](#), conferma per il 2024, una stima di crescita del Pil del +0,6%, ma mette in luce sfide anche le sfide strutturali e di occupazione che richiedono un impegno continuo per stimolare uno sviluppo sostenibile e tecnologico. Indicando come fattori chiave di sviluppo, competenze, connettività e competitività delle imprese.

ABCD vuole essere il motore di questo viaggio, e **Nicolo Andreula** annuncia giù alcuni dei partecipanti al festival (anzi alla festa): **Carlo Carraro**, Rettore Emerito e Professore Ordinario di Economia Ambientale presso l'Università Ca' Foscari di Venezia; **Virginia Stagni**, Head of Business Development e Talent Director al Financial Times; **Elena Lavezzi**, con un ricco background in aziende come Uber, Circle e Revolut; altri esperti del settore come **Massimo Temporelli** e **Giulio Xhaët**. Tutti lì per dimostrare che Bari può essere meglio di Bali.

Ad

Commenti

I commenti saranno accettati:

- dal **lunedì** al **venerdì** dalle ore **10:00** alle ore **20:00**
- **sabato, domenica** e **festivi** dalle ore **10:00** alle ore **18:00**.

Ad

Ad

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 131

Il report - Circa 8,36 milioni di persone movimentate, di cui 1,73 milioni di crocieristi. Il tasso di crescita sfiora doppia cifra

Porti di Salerno: nel 2023 vero record storico sia di passeggeri sia crocieristi

passaggeri e crocieristi movimentato nel Sistema Portuale della regione. Nel 2023 sulle banchine dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia sono transitate ben 8,36 milioni di persone, in crescita del 9,1 per cento sul 2022, di cui 1,73 milioni di crocieristi, il 43,2 per cento in più sul 2022. Si tratta del più alto flusso di persone di sempre imbarcate e sbarcate sulle banchine dei porti campani.

Numeri senza precedenti, quindi, che l'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mar Tirreno Centrale porta anche alla BIT 2024, in corso alla Fiera di Milano dal 4 al 6 febbraio. «Il flusso passeggeri del sistema portuale campano è secondo solo ad Hong Kong», commenta il Presidente dell'AdSP, Andrea Annunziata. «La Campania dei porti - continua - ha anche risentito in misura minima, almeno finora, della crisi nel Mar Rosso, grazie anche alla forza di Salerno, per esempio, i cui servizi non sono orientati soltanto verso l'Asia ma anche verso gli Stati Uniti». Dati che attestano una condizione di mercato ideale per il turismo nelle città di Napoli e Salerno, considerando che un crocierista spende nella città in cui sbarca mediamente circa 100 euro, a cui si aggiunge l'equipaggio, che sulle grandi navi supera abbondantemente il migliaio di persone e che, quando non è in servizio, è un turista come gli altri nel

momento in cui scende da bordo. Per quanto riguarda l'andamento generale del traffico, il report dell'AdSP tirrenica è grossomodo in linea con il traffico portuale nazionale, così come mostrato dal recente "Port Infographics" realizzato da Assoporti insieme ad SRM. Nel 2023 i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia hanno movimentato complessivamente di circa 31 milioni di tonnellate merce, in calo del 3,5 per cento. Il numero di passeggeri del 2023 è invece molto alto, riportando cifre senza precedenti. Il volume generale è di 8,36 milioni di persone movimentate nei porti dell'AdSP del Tirreno Centrale, in crescita sul 2022 del 9,1 per cento.

Di questi, 1,73 milioni sono crocieristi movimentati nei porti di Napoli e Salerno, in aumento del 43,2 per cento. Nel dettaglio, Napoli ne ha movimentati 1,63 milioni (+42,9%) e Salerno 94.338 (+49,7%). Il volume passeggeri generale a Napoli è invece di 7,04 milioni di persone movimentate (+7,8%), a Salerno di 1,09 milioni (+16,3%), a Castellammare di Stabia di 230.953 (+15,6%).

Un altro dato interessante è il numero di approdi di navi da crociera. Nel porto di Napoli nel 2023 sono stati 455, rispetto al 2022 sono 12 in meno (467 approdi per 1,14 milioni di passeggeri), il che attesta la crescita della capienza media delle navi. A

Salerno le toccate sono state 72, pari a 13 in più sul 2022 (59 approdi per 63 mila crocieristi). Le rinfuse liquide movimentate sono state pari a 5,8 milioni di tonnellate, in calo del 6 per cento. Nel dettaglio, 4,59 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-4,9%) e 1,08 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale (-2,9%). Il traffico di rinfuse solide è stato di 1,87 milioni di tonnellate, in crescita del 6,6 per cento. Di questi, 246.894 tonnellate di cereali (-9,8%), 617.275 tonnellate di prodotti metallurgici (+1,4%) e circa 1 milione di tonnellate di "altre rinfuse solide" (+15%). Nel dettaglio, a Napoli sono state movimentate 1,34 milioni di tonnellate (-4,5%), a Salerno circa 522 mila tonnellate (+52,2%). Le merci varie in colli sono state pari a 23,43 milioni di tonnellate, in calo del 3,3 per cento. Di queste, 10,25 milioni di tonnellate in container (-5,9%) e 12,26 milioni di tonnellate in ro-ro (-0,5%). In conclusione, passando ai rotabili, il volume generale è stato di 1,07 milioni di veicoli, in crescita del 3,8 per cento. Di questo volume, sono state movimentate 457.622 unità (+0%), 416.569 veicoli privati (+14,7%) e 202.358 veicoli commerciali (-8,7%). Nel dettaglio, Napoli ha movimentato 634.743 unità (+14,5%). Salerno ha movimentato 441.846 veicoli (-8,5%).



DS131

DS131

Porto di Salerno

**Traffico generale in calo,
riflettendo un andamento
nazionale**

“

“

**A Salerno circa 59 gli
approdi e 63mila
crocieristi circa,
numeri in aumento**

”

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS131 - S.41537

Il record

DS131 DS131

Crocieristi, mai così tanti prima «Secondi solo ad Hong Kong»

Nico Casale a pag. 21

Crocieristi aumentati del 50 per cento e chi sbarca spende in media 100 euro

IL FOCUS

Nico Casale

Un incremento di quasi il 50% del numero di crocieristi al porto di Salerno che si riflette anche sull'aumento del volume generale dei passeggeri. È quanto emerge, nel 2023 rispetto all'anno precedente, dai dati - presentati anche alla Bit 2024 a Milano - dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centrale, da cui viene fuori che, lo scorso anno, sulle banchine dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia sono transitate ben 8,36 milioni di persone (+9,1% sul 2022), di cui 1,73 milioni di crocieristi (+43,2% sul 2022). Si tratta, come fanno notare dall'Authority, del più alto flusso di persone di sempre imbarcate e sbarcate sulle banchine dei porti campani. «Il flusso passeggeri del sistema portuale campano è secondo solo a Hong Kong», rileva il presidente dell'Autorità portuale, Andrea Annunziata, evidenziando che «la Campania dei porti ha anche risentito in misura minima, almeno finora, della crisi nel Mar Rosso, grazie anche alla forza di Salerno, per esempio, i cui servizi non sono orientati soltanto verso l'Asia, ma anche verso gli Stati Uniti».

I NUMERI

Un passeggero che sbarca da uno dei tanti «giganti del mare» che approdano in città spende

circa 100 euro in media. A questa cifra va aggiunto l'equipaggio, i cui membri, che solitamente sulle grandi navi sono circa un migliaio, quando non sono in servizio, sono turisti come altri nel momento in cui scendono dalla nave. Il porto di Salerno, nel 2023, ha movimentato 94mila 338 crocieristi, cioè significa un +49,7% rispetto al 2022. Il volume passeggeri generale allo scalo portuale salernitano, invece, è di 1,09 milioni, +16,3% sul 2022. Quanto agli approdi delle navi da crociera, a Salerno questi sono stati 72, quindi 13 in più rispetto all'anno precedente quando erano stati 59 per 63mila passeggeri. Per quanto riguarda l'andamento generale del traffico, il report dell'Autorità di Sistema portuale tirrenica è grossomodo in linea con il traffico portuale nazionale, così come mostrato dal recente "Port Infographics" realizzato da Assoport insieme a **Spm**. Nel 2023, i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia hanno movimentato, complessivamente, circa 31 milioni di tonnellate merce, in calo del 3,5%. Tra gli altri dati riferiti alle merci, c'è quello dei rotabili: il volume generale è stato di 1,07 milioni di veicoli, in crescita del 3,8%. Di questo volume, sono state movimentate 457mila 622 unità (+0%), 416mila 569 veicoli privati (+14,7%) e 202mila 358 veicoli commerciali (-8,7%). In particolare, Salerno ha movimentato

441mila 846 veicoli (-8,5%).

GLI INTERVENTI

«Gli importanti interventi previsti nei porti campani: condizione essenziale per lo sviluppo economico del territorio» è il tema al centro di un incontro promosso, ieri a Napoli, dai Rotary Club della Campania, e al quale sono intervenuti il presidente dell'Authority, Andrea Annunziata, e l'ammiraglio ispettore Pietro Giuseppe Vella, direttore marittimo della Campania. Alla vigilia dell'incontro, Annunziata ricorda che, «forte di una leva finanziaria del Pnrr pari a oltre 600 milioni di euro, lo sviluppo dei porti della Campania procede a pieno ritmo. Circa 260 milioni sono destinati a Napoli e circa 120 milioni per Salerno. Altri 220 milioni circa provengono da altri fondi». A Salerno, tra gli interventi in programma, ci sono il prolungamento e il rinforzamento delle banchine, Porta Ovest per i mezzi pesanti, dragaggi e produzione energetica dalle onde. «Nel porto di Salerno - specifica Andrea Annunziata - verrà presto avviato il prolungamento del molo Manfredi, dedicato a passeggeri e crocieristi, e riqualificato il porto di Santa Teresa. Sono, poi, in via di ultimazione Porta Ovest, l'allaccio autostradale dei mezzi pesanti, e un innovativo sistema tramite cassoni per la produzione di energia dal moto ondoso».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**NEI TRE PORTI CAMPANI
TRANSITATI NEL 2023
8,36 MILIONI DI PERSONE
ANDREA ANNUNZIATA:
SIAMO SECONDI
SOLO AD HONG KONG**

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS131 - S.41537

Clicca qui sotto per andare all'articolo originale

Link: <https://liguria.bizjournal.it/2024/02/mar-rosso-la-tensione-fa-impennare-i-noli-srm-in-un-anno-85-sulla-rota-shanghai-genova/>



[Osservatorio Sul Pnrr](#) [Trova Lavoro](#) [Start 4.0](#) [Finanza](#) [Tutte Le Categorie](#)



Mar Rosso, la tensione fa impennare i noli. Srm: in un anno +85% sulla rotta Shanghai-Genova

Il ministro degli Esteri Tajani, oggi alla Spezia, ha annunciato che «L'operazione in Mar Rosso sta partendo e l'Italia ne avrà il comando operativo»

Da **Emanuela Mortari** - 5 Febbraio 2024 12:49

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 131





I noli per la rotta **Shanghai-Genova** sono saliti dell'**85%** rispetto a un anno fa a causa delle **tensioni nel Mar Rosso**. Lo rileva **Port Infographics, uno studio di Srm** (Centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo e sostenuto dalla Fondazione Compagnia di San Paolo) realizzato in collaborazione con Assoport dedicated proprio alla questione.

Il collo di bottiglia egiziano vede la presenza di un evento bellico con assalti alle navi nel Mar Rosso che cambiano rotta e costringono le supply chain ad andare in pressione allungando i tempi di consegna delle merci e facendo innalzare il costo dei noli e delle assicurazioni.

L'aumento in una settimana, dal **4 gennaio all'11 gennaio, è stato del 25%**: si è passati da 4.178 dollari per (Feu forty-foot equivalent unit) a 5.213 dollari per Feu.

Sempre più portacointainer scelgono di non passare da Suez, ma di doppiare il Capo di Buona Speranza e i giorni di ritardo hanno effetti sui porti italiani interessati dalle rotte via Suez e nel breve termine le navi potrebbero scegliere di sbarcare in Nord Europa senza passare dal Mediterraneo.

Qualche numero: nel periodo 1 gennaio 2023-14 dicembre 2023, erano 71 le navi in transito in media attraverso Suez. Sono scese a 58 nel periodo 15 dicembre 2023-11 gennaio 2024.

Nei primi 11 giorni dell'anno il transito delle portacontainer da Suez è calato del 55%.

Il Canale rappresenta il 12% del commercio mondiale e il 30% dei flussi di commercio dei container, il **40% dell'import-export marittimo italiano**.

Scegliere la deviazione sul Capo di Buona Speranza provoca un **rallentamento della catena di approvvigionamento, maggiori ritardi nelle consegne e un aumento del costo del bunker**. Una portacontainer impiega

otto giorni in più da Shanghai a Rotterdam. Una Tanker addirittura 21 per un viaggio Middle East Gulf-Europe.

Tuttavia, per ora, **questo shock non ha comunque frenato il trend di crescita del marittimo**. Questo tipo di trasporto merci per l'Italia pesa per il 37% (+8% sul 2003) sul totale del valore movimentato nel 2023 in una torta che comprende trasporto stradale (che vale il 49%, ma è in calo del 9% rispetto al 2003), aereo (12%) e ferrovia (2%).

I dati del 2023

Le merci movimentate nei porti di Genova e Savona-Vado da gennaio a settembre 2023 sono calate rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente: -4,6% le rinfuse liquide, -13% le rinfuse solide, -5,6% i container, -16,6% le altre merci. Si salvano solo le ro-ro (+0,7%). Nei porti della Spezia e Carrara si è registrato un +45,7% di rinfuse liquide, -28,4% di rinfuse solide, -10,8% di container, -4,3% di ro-ro e -18,6% di altre merci. Diverso il discorso del traffico passeggeri: +24,4% per l'Adsp del Mar Ligure Occidentale, +38% per l'Adsp del Mar Ligure Orientale.

«Da tempo Assoporti – commenta **Rodolfo Giampieri**, presidente di Assoporti – sta lanciando messaggi e portando avanti idee rivolte a far comprendere in modo forte quanto i nostri scali abbiano non solo un'importanza commerciale, turistica e occupazionale ma anche quanto essi possano dare al nostro Paese in termini di competitività nel Mediterraneo. Pandemia, guerra nel Mar Nero, Ever Given, transizione energetica e ora crisi nello Stretto di Bab El Mandeb; tutte prove dure per i nostri scali che però mi sento di poter dire hanno risposto in modo eccellente, mantenendo i livelli di traffico e di efficienza tali da non far

sentire agli italiani disagi eccessivi. L'incertezza economica però permane, prevalentemente legata alla durata delle guerre. L'invito forte va alle diplomazie per riuscire a trovare una soluzione e tornare il prima possibile alla normalità».

Intanto proprio oggi il ministro degli Esteri **Antonio Tajani**, parlando a bordo della nave Vulcano oggi alla Spezia, ha annunciato che **«L'operazione in Mar Rosso sta partendo e l'Italia ne avrà il comando operativo**. L'abbiamo fortemente voluta trovando l'immediata adesione di Francia e Germania. Dopo il perfezionamento dell'accordo politico tra ministri degli esteri c'è stato quello operativo tra ministri della difesa. Sarà presente il cacciatorpediniere Caio Duilio che si aggiungerà alle altre fregate già impegnate nelle missione anti pirateria Atalanta». Lo ha riportato l'Ansa. «Il comando in mare sarà appannaggio di un ammiraglio italiano. **Avrà il compito di tutelare la sicurezza delle nostre navi, in caso di attacchi di droni o missili, da Hormuz fino a Suez**. Ci staranno anche aerei francesi e tedeschi e si potrebbero aggiungere altre marine europee».

[Clicca qui sotto per andare all'articolo originale](#)

Link:

https://www.ilmessaggero.it/economia/moltoeconomia/mar_rosso_putin_trasporti_guerra_gaza_suez_canale_di_panama_rotta_artica_israele_hamas_houthi_siccita_ucraina-796#206.html

Il Messaggero
#CONDIVISODAL1878

LE TUE NOTIZIE

ABBONATI

ACCEDI

Economia | MoltoEconomia

Attacchi nel Mar Rosso, Panama "a secco", la Rotta della Russia che cresce: la tempesta imperfetta. La logistica ora dirotta sui treni

di *Alessandra Camilletti*

7 Minuti di Lettura

Mercoledì 31 Gennaio 2024, 14:30 - Ultimo aggiornamento: 6 Febbraio, 13:20

 **Articolo riservato agli abbonati**

Il Canale di **Panama** che si abbassa per la mancanza di pioggia e riduce i transiti.

Ascolta: Privatizzazioni, lo Stato vende quote (da 20 miliardi di euro) ma per restare al comando delle società

Gli attacchi degli Houthi nel **Mar Rosso** che costringono le navi a cambiare percorso (e allungarlo). La **Rotta Artica** che, invece, registra il suo anno record di movimentazioni. «È chiaro che sono fenomeni differenti. Ma tutte e tre le situazioni possono impattare sul riassetto della logistica globale», sottolinea **Alessandro Panaro**, responsabile Area di ricerca Maritime & Energy di Srm, centro studi che fa capo a Intesa Sanpaolo. Via mare viaggia il 90% del volume degli scambi globali. La logistica negli ultimi anni era già stata messa a dura prova, prima con la pandemia, poi con la nave **Ever Given** incagliata nel canale di **Suez**. Quindi dai blocchi nel Mar Nero conseguenti alla guerra in Ucraina. E ora si riorganizza.

adv

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 131

Dall'inizio, allora. Il Canale di Panama causa siccità ha dovuto ridurre prima a 22 – per risalire a 24 – i transiti giornalieri delle navi, contro i 36 usuali. Il 7 gennaio il sistema di dighe che congiunge l'Atlantico al Pacifico ha raggiunto i minimi storici di profondità: 1,8 metri sotto la norma. **Maersk**, una delle più grandi compagnie di trasporto marittimo al mondo, il 10 gennaio ha annunciato un "ponte terrestre", via ferrovia, attraverso la Panama Canal Railway, per trasportare i container dall'altra parte dell'istmo. La rotta tra Oceania e Americhe sarà divisa in due tronconi. «Le navi – spiega Panaro – attraccheranno, sbarcheranno container e materie prime per poi ricaricarli su treni shuttle verso la costa opposta e reimbarcarli». Mar Rosso, ora. La crisi, calcola **Confartigianato**, tra novembre e gennaio ha provocato danni per il commercio estero italiano pari a 8,8 miliardi. L'instabilità geopolitica in Medio Oriente si inserisce peraltro in un'area di «passaggi strategici per la sicurezza energetica globale. Il 20% del commercio mondiale di petrolio passa dallo stretto di Hormuz e il 10% del traffico di petrolio e l'8% di Gnl transitano da Suez», ricostruisce l'Energy report 2023 di **Srm**. Nel Mar Rosso – ricorda il bollettino di Bankitalia del 19 gennaio – passa il 16% delle importazioni italiane di beni in valore e il 7% di export. Quanto al possibile aumento dei prezzi, ha già sottolineato a **Il Messaggero Luigi Merlo**, presidente di Federlogistica, sarebbe utile avviare un «monitoraggio anti-speculazione sui beni finali». Si è più che dimezzato il passaggio delle navi container dallo stretto di Bab el-Mandeb, si è allungato il tragitto verso l'Europa (uno stretto di Gibilterra così trafficato non si era mai visto), sono saliti i costi dei noli. «Tra gli effetti – osserva Panaro – anche un maggior ricorso al treno per evitare Suez e far arrivare a destinazione determinate tipologie di merci; dalla Cina si fa rotta verso la Russia o si passa al di sotto della Russia per raggiungere l'Europa. Pre Covid si contavano 8mila treni l'anno, nel 2023 sono stati circa 17mila». E aggiunge: «Il treno non sarà mai sostitutivo di una nave che può contenere 24mila container, ma è il segnale per lo sviluppo di nuove catene logistiche e di ricerca di modalità di trasporto alternative. I convogli arrivano al centro dell'Europa e si possono smistare per le destinazioni finali; anche dall'Italia si stanno disegnando rotte ferroviarie verso il Dragone». Intanto, una società israeliana, la Trucknet, ha iniziato a proporre un servizio di trasporto via terra su camion – rilancia la stampa locale –: da Dubai attraverso Arabia Saudita e Giordania fino a Israele ed Egitto. E Mediterraneo. Rotta Artica, poi.



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 131

Al forum One Belt, One Road, a Pechino a ottobre, il presidente russo **Vladimir Putin** ha parlato di una rete di connettività ferroviaria anche per collegare i porti russi sul Mar Baltico e sull'Artico agli scali del Golfo Persico e dell'Oceano Indiano e la possibilità di aprire la via marittima del Mare del Nord tutto l'anno, dal 2024. Secondo i dati del Center for High North Logistics, nel 2023 il principale corridoio di navigazione dell'Artico ha visto 75 spedizioni di transito per un totale di 2,1 milioni di tonnellate di carico nel 2023 (a metà novembre), superando il precedente massimo stabilito nel 2021. «Anche con il cambiamento climatico, la Rotta Artica non sarà una soluzione sostitutiva a Suez – sottolinea Panaro – È in prevalenza usata da navi che trasportano prodotti energetici e container su determinate rotte, dalla Cina al Baltico o al Mare del Nord. Ci sarà sempre bisogno di navi rompighiaccio in alcune stagioni e di stazioni di bunkeraggio per rifornire le navi. Subentrano poi altre riflessioni: ci sono compagnie che hanno affermato di non ritenere la Rotta Artica utilizzabile per questioni di sostenibilità ambientale. E ci sono gli scenari geopolitici da considerare».

Mar Rosso, Panama, Rotta Artica. È la tempesta perfetta? «Direi imperfetta poiché soggetta alla durata di alcuni eventi – dice Alessandro Panaro – Sarà il tempo, infatti, a dire la soluzione. Il sistema portuale e marittimo ha un elevatissimo grado di resilienza. Essendo i punti di ingresso a livello globale tanti e diversificati, con le dovute cautele, si potrà riadattare la catena logistica, volendo dare un quadro ottimistico». Qualche dato per ritrarre la misura. «Al 24 gennaio – riepiloga l'economista – erano 572 le navi che da Suez avevano deviato la rotta per Buona Speranza. Sono tante e iniziano ad arrivare a destinazione le prime. L'aumento di noli e prezzi è concatenato, legato al carburante, agli equipaggi: serve tutto di più. A bilanciamento, se vogliamo, c'è da dire che per transitare per Suez è necessario pagare un pedaggio che non vi è per Buona Speranza». Panama? «I collegamenti europei sono principalmente con le coste orientali – dice Panaro – Al di là di questo, la congestione di un canale crea comunque problemi di rallentamento. Abbiamo notizie di attese di 14 giorni per il transito: da qui le aste per l'aggiudicazione dei passaggi. Il tema logistico è legato al pescaggio: se il livello dell'acqua è più basso, non possono transitare le navi più grandi, costrette a circumnavigare l'America del Sud. Così si allunga il tragitto».

Spiega **Rodolfo Giampieri**, presidente di **Assoporti**: «Evidentemente c'è un ripensamento della logistica. La pandemia e le guerre hanno definito una situazione imprevedibile e imprevista. E il mercato risponde sempre in maniera immediata». La prima risposta: «Con reshoring e nearshoring si è accorciata la filiera logistica, per la necessità delle aziende di tenere sotto controllo la catena produttiva». La seconda risposta: «Il ritorno del magazzino. Prima le aziende avevano la scorta al massimo per 30 giorni, perché con il just in time entro 25 giorni da ogni parte del mondo sarebbe arrivato tutto, ora non è più così. Oggi le scorte assicurano una produzione per 60-90 giorni». Qual è l'impatto della crisi di Suez sui porti italiani? «L'impatto è nell'incertezza e nei tempi: 25 giorni di ritardo e si butta in aria il programma produttivo delle imprese. Ma è proporzionale alla durata della crisi: per uno o due mesi è assorbibile. Alla lunga, il rischio è che con il cambiamento di rotta le navi possano proseguire verso il Nord Europa invece che entrare nel Mediterraneo. L'elemento durata è fondamentale». Anche per delineare lo scenario. «Il Mediterraneo è tornato al centro grazie all'accorciamento della filiera – dice Giampieri – L'Italia si gioca una grande opportunità, una volta tornati alla normalità. I porti hanno dimostrato efficienza, durante la pandemia non hanno mai chiuso. E con gli investimenti del Pnrr su portualità e logistica gli scali saranno sempre più appetibili. Ci sono 3,4 miliardi, gran parte nel fondo complementare».

I tempi dunque. «La prima fase definibile "a briglia sciolta" della globalizzazione partita a metà anni Novanta e proseguita fino alla fine degli anni 2010 è destinata a non tornare più», sottolinea **Pino Musolino**, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale e dell'Associazione **MedPorts** che raggruppa 200 scali del bacino mediterraneo. «È evidente che chiunque continui a cercare di reggere la propria analisi sui fondamentali validi fino a qualche tempo fa verrà deluso. E chiunque cerchi di leggere questa fase di instabilità andando troppo in là nel tempo resterà deluso alla stessa maniera. Il momento è di fluidità e di incertezza – prosegue Musolino – È altrettanto evidente che non sia solo un problema di catene logistiche o trasporti, ma che sia in atto un disegno di destabilizzazione che punta a creare un sistema alternativo al modello americano ed europeo e a far emergere contraddizione tra gli alleati occidentali». In questo momento, spiega, tra gli scali, a soffrire la situazione di Suez «sono l'East Med e la parte adriatica». C'è uno spartiacque, rimarca Musolino: «Se la comunità internazionale riuscirà a risolvere la crisi entro sessanta giorni, si avrà una spinta inflattiva sui noli che poi si riassorbirà. Se si superano i sessanta giorni, andando verso una semistabilizzazione della situazione attuale nel Mar Rosso, si aggiungeranno carenza di materie prime e problemi a esportare il prodotto finito, con ricadute sulla produzione e il rischio di un inizio di recessione che potrebbe portare a conseguenze drammatiche, fino al rischio di stagflazione. Questo effetto spill over può avere ricadute imprevedibili su economia e geopolitica, come una palla di neve inarrestabile lungo una discesa ripida».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LEGGI ANCHE



IL CASO

Dal concordato per le Partite Iva i fondi per il nuovo taglio...

IL FOCUS

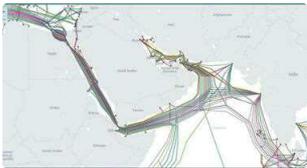
Pensioni anticipate, perché si perde l'assegno se si...

PRIMA PAGINA DI OGGI



LEGGI IL GIORNALE SU TUTTI I TUOI DISPOSITIVI
ACCEDI ORA

COMPRESSE NEL TUO ABBONAMENTO



Guerra in fondo al mare, gli Houthi vogliono tagliare i cavi internet occidentali. L'allarme delle aziende



La nuova vita di Valentina, che uccise il fidanzato con una coltellata al cuore: ora fa l'aiuto cuoco



Arresti a Frosinone, tutti i nomi: ai domiciliari il direttore generale della Bpf Rinaldo Scaccia. Ecco le accuse

PIU' LETTE

IL CASO

Emanuela Orlandi, il fratello Pietro e la lettera inedita a Verissimo: «La tenevano a Londra perché era incinta»

LE PAGELLE

Sanremo, le prove: The Kolors esplosivi (9), Mahmood epico (9), Annalisa tra le favorite (8)

LA GUIDA

Sanremo, tutto quello che vedrete dal



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 131



Roma-Cagliari 4-0, le pagelle: Angelino che sprint e Cristante è ovunque. Dybala disegna calcio Terza vittoria di fila



Casamonica, chiesa semivuota e nessuno sfarzo al funerale di Luciano: niente cavalli né petali di rosa **Foto**



Accoltellato in centro, la commerciante gli salva la vita: «Stava morendo dissanguato, ho preso una cinta come ho visto fare nei film»

6 febbraio: scaletta, canzoni, conduttori, ospiti



SCELTE PER TE



Catania, la confessione di un egiziano al rientro in comunità: «È successo qualcosa di grave».



Uccisa con il compagno da un commando in Messico: aveva 35 anni **Il marito bruciato vivo nel 2013**



Asportata per errore parte del testicolo: risarcito con 10mila euro

LO SCENARIO

Re Carlo e il cancro, abdicazione o Regency Act: le due opzioni se non potrà più ricoprire la carica



LA SEPARAZIONE

Ferragnez, il "divorzio" social. Gli esperti: «Fedez ha paura dell'effetto alone, si dissocia per tutelarsi»

VERISSIMO

Emanuel Lo: «La crisi con Giorgia? Siamo stati separati 1 anno, ora abbiamo trovato il nostro equilibrio»



L'incubo Suez frena i porti del Nord Est e rischia di isolare il Mediterraneo

Da Trieste a Venezia rallenta il traffico delle portacontainer
Record di acquisizioni fra i big dello shipping per 33 miliardi

PIERCARLO FIUMANÒ

L'incubo Suez sul traffico merci mondiale è arrivato come uno tsunami mettendo fine al boom post-pandemia. Nel 2023 il traffico container sulla rotta Asia Mediterraneo ha registrato un balzo del 20,5% premiando anche i porti del Nord Est guidati da Trieste. Un'espansione che ha ridotto il divario con gli scali del Nord Europa. Ma oggi la geopolitica e i nuovi conflitti hanno capovolto di nuovo la situazione. Le portacontainer stanno saltando i porti del Mediterraneo circumnavigando il Capo di Buona Speranza e proseguendo verso i porti del Nord Europa. In questo scenario la situazione sulle nostre banchine si complica perché i traffici iniziano a registrare cali generalizzati. Il 2024 infatti parte in salita anche per l'aumento dei costi di trasporto di merci e materie prime, appesantiti non solo dall'impatto della crisi nel Mar Rosso ma anche dai nuovi obblighi di pagamento per le emissioni di gas serra, che riguardano tutte le grandi navi che toccano un porto europeo. La nuova tassazione sta accelerando la conversione energetica: lo scorso anno sono state ordinate 552 navi green, quasi la metà di quelle ordinate nel 2023 ai cantieri nazionali, che prevedono l'utilizzo di combustibile alternativo.

Questa fotografia proviene dall'annuale studio Port Infographics 2024 sulla portualità italiana redatto da Assoporti e [Srm](#) (il centro ricerche che fa capo a [Intesa Sanpaolo](#)) che racconta la perfor-

mance del sistema porti fino al terzo trimestre 2023 quando la frenata è cominciata. Da gennaio a settembre sulle nostre banchine sono state movimentate 360 milioni di tonnellate di merci con un calo del 3% rispetto allo stesso periodo del 2022. I container, in particolare, registrano un calo deciso del 6%. Forte caduta anche per le rinfuse solide (-9,9%) mentre tengono quelle liquide (-5%). Il traffico ro-ro (rotabili), invece, segna una crescita, seppur minima: +0,6%. Ottime performance, viceversa, per passeggeri e crociere (+16,4% e +54,4%). Dati che, come sottolinea nello studio [Massimo Deandrei](#), direttore generale di [Srm](#), nel consuntivo finale potrebbero anche peggiorare perché «non riflettono completamente gli impatti della crisi nel Mar Rosso».

Nel periodo in questione sulle banchine del porto di Trieste sono state movimentate 41 milioni di tonnellate di merci con un calo dell'1,2%, decisamente più contenuto rispetto a Venezia (-4%) e Chioggia (-12,9%). Di rilievo la performance di Monfalcone (+14,8%) sostenuta dalle rinfuse solide (+9,8%) e dal traffico Ro-Ro (+40%) che ha tenuto nel complesso bene, segnale di una resilienza maggiore delle rotte intraregionali agli eventi economici avversi: «Ciò conferma la necessità di avviare serie politiche strategiche per cercare di accorciare le supply chain», aggiunge [Deandrei](#).

Intanto gli assalti degli

Houthi alle navi mercantili che attraversano il Mar Rosso stanno facendo salire la capitalizzazione di Borsa delle compagnie di navigazione che è aumentata di circa 22 miliardi di dollari dal 12 dicembre, da quando gli attacchi dei ribelli yemeniti sciiti filo-iraniani si sono davvero intensificati. La capitalizzazione di mercato complessiva delle principali compagnie di navigazione mondiali comprese nel Solactive Global Shipping Index a fine dicembre ammontava a quasi 190 miliardi di dollari.

Nel mondo dello shipping accelerano intanto le operazioni di fusione e acquisizione: a fine settembre sono state annunciate 87 operazioni per un valore di 33,8 miliardi di dollari nel settore dei trasporti e della logistica. A Nord Est protagonista il gruppo Fratelli Cosulich che ha investito sulla logistica integrata e, con il partner cinese Cosco shipping, attraverso la joint venture Coscos, ha acquisito il 100% di Trasgo, azienda fondata a Novara nel 1981 e specializzata in servizi quali trasporto, magazzino, operazioni doganali e movimentazione di merci. Intanto nel corso del 2023, secondo i dati raccolti da Vessel'sValue, sono state 38 le navi battenti bandiera italiana oggetto di cessione e 35 quelle acquistate. In cima alla lista delle società armatrici per numero di navi rilevate c'è Navigazione Montanari, d'Amico Società di Navigazione e ancora Fratelli Cosulich. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



TRAFFICI PORTUALI A NORD EST

Merci movimentate in tonnellate e variazione percentuale nel periodo gennaio-settembre 2023

	Venezia	Chioggia	Trieste	Monfalcone
Rinfuse Liquide				
gen-set 2023	5.030.783	-	28.053.583	-
var. %	-16,6%	-	2,7%	-
Rinfuse Solide				
gen-set 2023	5.387.795	375.387	374.766	2.408.711
var. %	2,6%	-12,2%	-26,2%	9,8%
Container				
gen-set 2023	3.896.011	-	6.395.820	-
var. %	-5,0%	-	-5,1%	-
Ro-Ro				
gen-set 2023	1.681.327	-	6.188.882	159.098
var. %	13,1%	-	-5,6%	40,3%
Altre merci				
gen-set 2023	1.904.422	131.898	837.542	504.409
var. %	7,5%	-11,6%	-31,2%	37,1%
Totale				
gen-set 2023	17.900.338	507.285	41.850.593	3.072.218
var. %	-4,0%	-12,9%	-1,2%	14,8%



Fonte: Port Infographics 2024 a cura di Srm e Assoport

WITHUB



SCHEDA

Il rapporto Infographics

Assoport e Srm (centro studi del gruppo Intesa Sanpaolo) hanno pubblicato il nuovo numero di «Port Infographics», report contenente statistiche e dati aggiornati sui trasporti marittimi e la portualità. Nel report si legge come siano stati 360 i milioni di tonnellate di merce movimentata nei porti italiani nei primi tre trimestri del 2023, in calo del 3% sull'analogo periodo del 2022. E incombe il rischio Suez (foto).

IL RAPPORTO PORT INFOGRAPHICS 2024 ASSOPORTI-SRM

L'incubo Suez frena i porti del Nord Est e rischia di isolare il Mediterraneo

Da Venezia a Trieste rallenta il traffico delle portacontainer
Record di acquisizioni fra i big dello shipping per 33 miliardi

Deandreis: «Servono politiche strategiche per accorciare le supply chain»
Gli assalti degli Houthi stanno facendo salire la capitalizzazione di Borsa delle compagnie

PIERCARLO FIUMANÒ

L'incubo Suez sul traffico merci mondiale è arrivato come un tsunami mettendo fine al boom post-pandemia. Nel 2023 il traffico container sulla rotta Asia Mediterraneo ha registrato un balzo del 20,5% premiano anche i porti del Nord Est guidati da Trieste. Un'espansione che ha ridotto il divario con gli scali del Nord Europa. Ma oggi la geopolitica e i nuovi conflitti hanno capovolto di nuovo la situazione. Le portacontainer stanno saltando i porti del Mediterraneo circumnavigando il Capo di Buona Speranza e proseguendo verso i porti del Nord Europa.

In questo scenario la situazione sulle nostre banchine si complica perché i traffici iniziano a registrare cali generalizzati. Il 2024 infatti parte in salita anche per l'aumento dei costi di trasporto di merci e materie prime, appesantiti non solo dall'impatto della crisi nel Mar Rosso ma anche dai nuovi obblighi di pagamento per le emissioni di gas serra, che riguardano tutte le grandi navi che toccano un porto europeo. La nuova tassazione sta accelerando

la conversione energetica: lo scorso anno sono state ordinate 552 navi green, quasi la metà di quelle ordinate nel 2023 ai cantieri nazionali, che prevedono l'utilizzo di combustibile alternativo.

Questa fotografia proviene dall'annuale studio Port Infographics 2024 sulla portualità italiana redatto da Assoporti e Srm (il centro ricerche che fa capo a [Intesa Sanpaolo](#)) che racconta la performance del sistema porti fino al terzo trimestre 2023 quando la frenata è cominciata. Da gennaio a settembre sulle nostre banchine sono state movimentate 360 milioni di tonnellate di merci con un calo del 3% rispetto allo stesso periodo del 2022. I container, in particolare, registrano un calo deciso del 6%. Forte caduta anche per le rinfuse solide (-9,9%) mentre tengono quelle liquide (-5%). Il traffico ro-ro (rotabili), invece, segna una crescita, seppur minima: +0,6%. Ottime performance, viceversa, per passeggeri e crociere (+16,4% e +54,4%). Dati che, come sottolinea nello studio [Massimo Deandreis](#), direttore generale di Srm, nel consuntivo finale potrebbero anche peggiorare perché «non riflettono com-

pletamente gli impatti della crisi nel Mar Rosso».

Nel periodo in questione sulle banchine del porto di Trieste sono state movimentate 41 milioni di tonnellate di merci con un calo dell'1,2%, decisamente più contenuto rispetto a Venezia (-4%) e Chioggia (-12,9%). Di rilievo la performance di Monfalcone (+14,8%) sostenuta dalle rinfuse solide (+9,8%) e dal traffico Ro-Ro (+40%) che ha tenuto nel complesso bene, segnale di una resilienza maggiore delle rotte intraregionali agli eventi economici avversi: «Ciò conferma la necessità di avviare serie politiche strategiche per cercare di accorciare le supply chain», aggiunge Deandreis.

Intanto gli assalti degli Houthi alle navi mercantili che attraversano il Mar Rosso stanno facendo salire la capitalizzazione di Borsa delle compagnie di navigazione che è aumentata di circa 22 miliardi di dollari dal 12 dicembre, da quando gli attacchi dei ribelli yemeniti sciiti filo-iraniani si sono davvero intensificati. La capitalizzazione di mercato complessiva delle principali compagnie di navigazione mondiali comprese nel Solactive Global Ship-



ping Index a fine dicembre ammontava a quasi 190 miliardi di dollari.

Nel mondo dello shipping accelerano intanto le operazioni di fusione e acquisizione: a fine settembre sono state annunciate 87 operazioni per un valore di 33,8 miliardi di dollari nel settore dei trasporti e della logistica. A Nord Est protagonista il gruppo Fratelli Cosulich che ha investito sulla logistica integrata e, con il partner cinese Cosco shipping, attraverso la joint venture Coscos, ha acquisito il 100% di Trasgo, azienda fondata a Novara nel 1981 e specializzata in servizi quali trasporto, magazzino, operazioni doganali e movimentazione di merci. Su un altro versante, nel corso del 2023, secondo i dati raccolti da VesselsValue, sono state 38 le navi battenti bandiera italiana oggetto di cessione e 35 quelle acquistate. In cima alla lista delle società armatrici per numero di navi rilevate c'è Navigazione Montanari, d'Amico Società di Navigazione e ancora Fratelli Cosulich. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

TRAFFICI PORTUALI A NORD EST

DS131

DS131

Merci movimentate in tonnellate e variazione percentuale nel periodo gennaio-settembre 2023

	Venezia	Chioggia	Trieste	Monfalcone
Rinfuse Liquide				
gen-set 2023	5.030.783	-	28.053.583	-
var. %	-16,6%	-	2,7%	-
Rinfuse Solide				
gen-set 2023	5.387.795	375.387	374.766	2.408.711
var. %	2,6%	-12,2%	-26,2%	9,8%
Container				
gen-set 2023	3.896.011	-	6.395.820	-
var. %	-5,0%	-	-5,1%	-
Ro-Ro				
gen-set 2023	1.681.327	-	6.188.882	159.098
var. %	13,1%	-	-5,6%	40,3%
Altre merci				
gen-set 2023	1.904.422	131.898	837.542	504.409
var. %	7,5%	-11,6%	-31,2%	37,1%
Totale				
gen-set 2023	17.900.338	507.285	41.850.593	3.072.218
var. %	-4,0%	-12,9%	-1,2%	14,8%



Fonte: Port Infographics 2024 a cura di Srm e Assoporti

WITHub



SCHEDA

Il rapporto Infographics

Assoporti e Srm (centro studi del gruppo Intesa Sanpaolo) hanno pubblicato il nuovo numero di «Port Infographics», report contenente statistiche e dati aggiornati sui trasporti marittimi e la portualità. Nel report si legge come siano stati 360 i milioni di tonnellate di merce movimentata nei porti italiani nei primi tre trimestri del 2023, in calo del 3% sull'analogo periodo del 2022. E incombe il rischio Suez (foto).

L'osservatorio

DS131

DS131

Lo shipping in un mare di guai

di Aldo Lampani

Lo sviluppo del porto di Genova non è legato esclusivamente alla nuova diga, ma al completamento del Terzo valico, indispensabili per la funzionalità del corridoio Rotterdam Genova. A Trieste, il porto italiano più avanzato sul piano dell'intermodalità nave-ferrovia, viene ritenuto decisivo l'implementare le relazioni con l'interporto di Cervignano come nodo di scambio verso la piattaforma logistica di Norimberga". Siamo in entrambi i casi solo all'inizio di un processo, ma "mentre a Genova i tempi di attuazione saranno inevitabilmente lunghi, a Trieste sono previsti avanzamenti più rapidi. Qui si è intrapreso un processo virtuoso: alleanze con operatori della logistica internazionali (il porto di Amburgo, l'interporto di Norimberga, la società danese di servizi logistici Dfds), ma soprattutto una forte sinergia con la Regione Friuli Venezia Giulia e il territorio". Il porto di Trieste sta sperimentando una nozione di porto regione che ben si addice alla specificità del sistema portuale nazionale "che è estremamente parcellizzato: 16 Autorità portuali di Sistema, 58 porti di cui ben 16 afferenti alla rete centrale Ten-T, tutti inseriti in una intensa urbanizzazione costiera che limita fortemente il processo di delocalizzazione e di ampliamento della capacità portuale".

Molto su cui riflettere, pensare. Molto da definire: quanto lavoro porteranno questi investimenti, una volta terminati i lavori? Intanto la storia del mondo dei trasporti va avanti. Ed in alcuni casi pare tornare indietro. Si vivono eventi che parrebbero iniziati un secolo fa, per quanto hanno e stanno sconvolgendo tutto. Il Covid, la guerra tra Ucraina e Russia, la crisi energetica, l'inflazione come, e poi ancora guerra in Medio Oriente. Come Cavalieri dell'Apocalisse. I dubbi, i distinguo, la sfilza degli "ma a noi cosa ne viene?" In tutto questo, tuttavia, il commercio marittimo globale, non ha conosciuto e per ora non conosce alcuno stop. Crescerà nel 2023 e nelle previsioni anche l'anno prossimo. Il trend è positivo anche per l'Italia, dove circa il 40% degli scambi di import-export avviene via mare, per 377 miliardi di euro a fine 2022, con un aumento del 66% nel decennio. Dati riassunti nel Rapporto 2023 "Italian Maritime Economy", un'analisi di [Srn](#) (centro studi collegato al [gruppo Intesa Sanpaolo](#)) sui trend degli ultimi 10 anni di porti, shipping e logistica. Il rapporto, evidenziava che il Mediterraneo è sempre più centrale, con la spinta di Suez (oltre 23.400 le navi transitate nel 2022), e tornerà ad esserlo - speriamo presto - dopo la crisi politica e bellica che lo sta ostruendo. E i porti italiani? Sullo spartito generale - dove Genova suona spesso da primo violino, anche se allo strumento andrebbe cambiate le corde un po' consunte - si legge che l'Italia importa via mare prevalentemente dalla Cina ed esporta soprattutto verso gli Usa, in particolare nei settori macchinari, raffinati, prodotti chimici e mezzi di trasporto. Le banchine del Belpaese nel 2022 hanno movimentato oltre 490 milioni di tonnellate di merci, con un incremento dell'1,9% sul 2021. L'incremento nazionale nell'ultimo decennio è stato di circa il 7%. Nello studio si legge che dal 2019 in poi si è assistito al sorpasso del segmento Ro-Ro (cresciuto di circa il 55% dal 2013) sui container. Un settore

questo, che comunque rimane in forma, con 11,6 milioni di container movimentati nel 2022 e una crescita nel decennio del 15%, ma comunque al di sotto dei principali concorrenti euromediterranei. In questo contesto: "i porti del Mezzogiorno si confermano leva strategica per la crescita del territorio, con un contributo al traffico merci del 46% (nel 2022, invariato rispetto al 2013) pari a 226 milioni di tonnellate. L'import-export via mare del Sud Italia lo scorso anno ha raggiunto 84,4 miliardi di euro con un balzo del 41% sull'anno precedente, una percentuale di territorio che batte la media nazionale pari al 37,6%. Il futuro è sostenuto da studi che scommettono sulla crescita dei traffici. Ma su che basi? Poco tempo fa, fonte Shipping Italy il quotidiano online del trasporto marittimo, in un contributo a cura di Assoporti, il Presidente Rodolfo Giampietri diceva: "Davanti a questo scenario che si sta definendo, le risposte hanno bisogno di velocità perché questa trasformazione mette al centro la logistica marittima. La politica sta aumentando l'attenzione verso i porti. Ogni porto sta diventando molto di più, un hub energetico, un produttore di tecnologia e altro; basti pensare alla cantieristica che sta sviluppando soluzioni spesso di altissimo livello. L'automazione sta entrando prepotentemente nei porti e questo significa che gli scali saranno sempre più aperti ai giovani e alla parità di genere, stanno diventando palestra del nuovo, di un mondo che sta cambiando. Importanti sforzi si stanno facendo anche in termini di sostenibilità. Dalla rigidità del secolo scorso i porti stanno diventando palestre di novità. Serve semplificazione e ciò non significa che i controlli non debbano esserci ma non siano ripetitivi e senza un tempo definito". Ed il domani non ha tempo di aspettare. Anche se, vista da Genova, dovrebbe. Due i temi fortissimi: uno riguarda la nuova diga foranea di Genova, l'altro il progetto Adriagateway di Trieste. Aldilà delle previsioni governative, l'unico dato certo sembra essere la scelta di concentrare gli investimenti sui porti di Genova e di Trieste: nel primo per realizzare una diga foranea, a 500 metri più al largo rispetto a quella esistente, "per consentire l'accesso delle nuove mega navi container", nel secondo per "implementare ulteriormente la piattaforma logistica attraverso ampliamenti e interconnessioni ferroviarie. Ai due porti venivano assegnati rispettivamente 500 e 400 milioni di euro (quasi la metà delle risorse previste per le infrastrutture portuali dal Recovery Plan). I finanziamenti sono finalizzati al sostegno dei due porti come nodi logistici al servizio dell'Europa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

