

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

“I porti del 2025: presentato il Position Paper di Assiterminal”

Nicola Capuzzo · Friday, January 3rd, 2025

Questo contenuto fa parte dei contributi pubblicati all'interno dell'inserto speciale

“Un anno di SHIPPING in ITALY” – Edizione 2024

*Contributo a cura di Tomaso Cognolato **

** presidente Assiterminal*

Abbiamo da poco presentato il nostro “position paper” in vista della pluriannunciata riforma della Governance della portualità, stigmatizzando con diversi dettagli gli aspetti su cui Governo e Parlamento dovrebbero intervenire per efficientare il sistema portuale italiano, enucleando le nostre proposte su quattro asset: lavoro, governance, transizione energetica e transizione digitale.

Abbiamo ribadito la necessità di mettere al centro le imprese, i terminal, ovvero la parte produttiva del sistema industriale “porti”, la parte centrale della filiera della logistica e dell’import-export del nostro Paese.

Il 2024 è stato un anno di stagnazione, da molti punti di vista. Dopo la bolla di ripresa, attesa, del post covid, i traffici e i relativi volumi si sono sviluppati in modo statico. L’inizio anno è stato caratterizzato dagli effetti del conflitto medio orientale e dal protrarsi di quello ucraino, con conseguenze più marcate sui mercati adriatici. Il riposizionamento delle linee, dopo un primo allarmante effetto ritardi, non ha influenzato più di tanto la tenuta dei numeri, creando però evidenti problemi sui processi organizzativi e sulla gestione degli spazi, con conseguenti criticità anche sulle varie modalità di trasporto, al netto delle manutenzioni in atto.

Solo il settore crocieristico ha confermato un trend di crescita, coerente con i dati del turismo a livello nazionale, così come quello dell’automotive in importazione e del settore RoRo generalmente inteso, a conferma di un trend in costante rafforzamento.

Gli scenari geopolitici e economici non ci forniscono dati incoraggianti sul trasporto merci nei

porti italiani per il 2025. Evidente che la contrazione degli indici di produzione industriale che si stanno registrando, con l'Italia messa leggermente meglio rispetto ad altri Paesi europei, rende difficile fare previsioni.

Immaginiamo quindi una tendenza analoga a quella di quest'anno per tutto il comparto merci, che ricordiamo si discosta ben poco dal 2023 (e quindi dal 2019) soprattutto se teniamo conto dell'aumento di volumi del transhipment rispetto ai porti/terminal gateway.

Analoga incertezza verso le rinfuse alimentari, tranne forse quelle liquide, mentre l'automotive e i RoRo offrono spunti di ottimismo e quindi di tassi costanti di crescita.

Attendista anche il settore delle merci varie/general cargo che comunque conta di consolidare le quote di mercato acquisite.

L'unico comparto di cui si ha contezza di crescita rilevante, anche per il 2025, resta quello crocieristico che dovrebbe regalare nuovi record di passeggeri movimentati.

Abbiamo registrato nel corso di quest'anno pochi fatti concreti in termini di politica di sviluppo verso il nostro settore, nonostante si siano reiteratamente presentate proposte normative anche nel corso delle audizioni tenute anche presso il Ministero della Protezione Civile e delle politiche del mare.

Restano comportamenti difformi tra alcune Autorità di Sistema portuale sugli aggiornamenti degli importi dei canoni concessori.

Non tutte le ADSP hanno recepito le linee guida emanate per dare concretezza al Regolamento sulle concessioni: nulla di male, tenuto conto di come sono state elaborate queste linee guida, ma questo accresce le differenze di regolamentazione tra porto e porto e la delibera ART sul tema di certo non ha aiutato nel fare chiarezza.

Si resta in attesa del Piano nazionale sui dragaggi e di una legislazione che, al netto della norma ad hoc per il riempimento dei cassoni della diga di Genova, fornisca semplificazioni e uniformità per questa attività manutentiva indispensabile per l'operatività portuale.

Non si comprende inoltre perché all'interno dei crediti di imposta previsti per agevolare le attività imprenditoriali in ambito ZES e ZLS, non si possano ricomprendersi gli investimenti infrastrutturali: ZES e ZLS nascono con i porti al centro e ci saremmo aspettati che un privato con capacità di investimenti potesse essere agevolato in questa direzione, valorizzando un asset demaniale pubblico che rimane allo stato: torneremo alla carica, ovviamente, in attesa, tra l'altro di avere una nuova Governance in ogni porto.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**



5 ITALIAN PORTS ASSOCIATION ASSOPORTI

IL QUOTIDIANO ON-LINE DEL TRASPORTO MARITTIMO IN ITALIA

SHIPPING ITALY

PDF interattivo

UN ANNO DI
SHIPPING IN ITALY

NICOLA CAPUZZO DIRETTORE RESPONSABILE

© RIPRODUZIONE RISERVATA



This entry was posted on Friday, January 3rd, 2025 at 9:45 am and is filed under [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

