Il quotidiano on-line
del trasporto marittimo in Italia

SHIPPING ITALY.IT

EDIZIONE 2021

PDF interattivo

UN ANNO DI SHIPPING IN ITALY

NICOLA CAPUZZO *Direttore responsabile*

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il quotidiano on-line
del trasporto marittimo in Italia

SHIPPING ITALY.IT

NICOLA CAPUZZO
Direttore responsabile

Indice

1	Pnrr: il cronoprogramma del Governo per il rinnovo delle flotte navali	pag. 8
2	Dal Pnrr oltre 2,8 miliardi per i porti italiani	pag.10
3	Le nuove navi italiane in arrivo nel 2022	pag.12
4	Orderbook armatori italiani (aggiornamento a dicembre 2021)	pag.13
5	Il riassunto di un 2021 vissuto pericolosamente anche dagli spedizionieri italiani	pag.14
6	I primi nove mesi del 2021 mostrano un trend di ripresa nei porti	pag.19
7	Messina (Assarmatori): "Le priorità sono rilancio dell'occupazione e sostenibilità"	pag.20
8	Mattioli (Confitarma): "Serve un altro intervento che accompagni la flotta nazionale nella sfida green"	pag.21
9	Santi (Federagenti): "Chiediamo un 'gabinetto di guerra' in tempo di pace"	pag.22
10	Moretto (Fedespedi): "Un anno di conquiste importanti per gli spedizionieri italiani"	pag.23
11	Italia meno penalizzata di altri Paesi dalle strozzature delle catene di approvvigionamento	pag.24
12	Età media del naviglio e tempi di lavorazione nei porti: dove l'Italia è sopra o sotto la media	pag.25
13	Si restringe la flotta italiana: nuovo calo del 6,1% della portata lorda complessiva	pag.26
14	Buone notizie dal mercato delle assicurazioni marittime (anche se preoccupano le grandi navi)	pag.27
15	Assonave mette in luce le sofferenze della navalmeccanica italiana	pag.29
16	Il portafoglio ordini dei cantieri navali italiani (aggiornato a Dicembre 2021)	pag.29
17	Italy Fkeet Breakdown	pag.32
18	Italy Newbuild Orders	pag.33
19	Italy Fleet Delivery Schedule	pag.34
20	Top Italian Buyers & Sellers	pag.35

I risultati delle shipping company italiane – (2020)

DENOMINAZIONE	RICAVI	EBITDA*	RISULTATO NETTO
GRIMALDI GROUP S.P.A.	2.638.905.000	616.889.000	239.621.000
COSTA CROCIERE S.P.A.	1.363.547.956	-530.167.242	-1.473.788.193
MOBY S.P.A.	606.373.000	110.976.000	-219.176.000
ITALIA MARITTIMA S.P.A.	557.885.078	-22.188.954	21.202.621
GRANDI NAVI VELOCI S.P.A.	379.859.687	43.093.364	1.327.746
COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE S.P.A	279.328.310	-86.193.081	1.023.830
IGNAZIO MESSINA & C. S.P.A.	263.232.000	19.327.000	111.987.000
RIMORCHIATORI RIUNITI - SOCIETA' PER AZIONI	169.669.000	57.274.000	4.381.000
ACTV S.P.A.	160.598.476	-10.224.866	161.639
FORSHIP S.P.A.	139.047.356	-3.461.341	3.063.271
TARROS S.P.A.	126.724.000	4.799.000	842.000
CARONTE & TOURIST S.P.A.	125.667.000	-31.491.000	2.515.000
MARNAVI SPA	122.380.556	5.900.940	3.904.358
COSIARMA S.P.A.	79.806.009	12.884.719	6.784.938
FRATELLI D AMICO ARMATORI SPA	79.599.000	33.231.000	17.577.000
LIBERTY LINES S.P.A.	77.234.483	10.330.115	250.181
CARONTE & TOURIST S.P.A.	74.387.417	14.127.808	7.464.521
GIUSEPPE BOTTIGLIERI SHIPPING COMPANY S.P.A.	70.537.260	-42.750.642	-37.526.287
UNITED BULK CARRIERS INTERNATIONAL S.R.L. IN LIQUIDAZIONE	65.921.054	739.933	122.399
NAVIGAZIONE MONTANARI S.P.A.	58.060.000	17.611.000	3.450.000
PREMUDA - SOCIETA' PER AZIONI	47.909.000	11.855.000	-1.986.000
MANISA BULK S.R.L.	46.317.977	2.331.999	1.528.350
MEDITERRANEA DI NAVIGAZIONE S.P.A.	44.418.220	2.185.694	6.384.326
PREMUDA - SOCIETA' PER AZIONI	43.627.000	7.617.000	-22.943.000
CAFIMAR SERVIZI MARITTIMI S.P.A.	41.394.429	11.463.154	2.956.878
ADI SERVIZI MARITTIMI S.R.L.	40.216.000	2.859.000	-5.475.000
SYNERGAS S.R.L.	39.553.000	9.284.000	31.814.000
RIMORCHIATORI NAPOLETANI S.R.L.	36.895.569	13.729.380	-1.382.140
ADRIA FERRIES S.P.A.	36.099.882	8.999.202	6.469.638
MORFINI S.P.A.	35.804.548	9.598.661	-1.702.546
LNG SHIPPING S.P.A.	34.055.000	23.023.000	2.423.000
GRENDI TRASPORTI MARITTIMI S.P.A.	33.689.620	1.921.893	1.261.707
RIMORCHIATORI AUGUSTA S.R.L.	33.081.000	13.823.000	6.028.000
FRATELLI NERI S.P.A.	31.671.775	10.657.468	591.617
TOSCANA REGIONALE MARITTIMA SPA TOREMAR	31.058.942	-9.504.335	-5.283.199
CARBOFIN S.P.A.	30.968.000	4.601.000	-7.407.000
COMPAGNIA MEDITERRANEA DI ARMAMENTO S.R.L.	27.484.373	27.205.707	9.371.382
PB TANKERS S.P.A.	26.842.050	6.776.245	13.329.630
MICHELE BOTTIGLIERI ARMATORE SOCIETA' PER AZIONI DETTA BREVEMENT	25.828.646	3.160.457	67.612
RIMORCHIATORI RIUNITI PORTO DI GENOVA S.R.L.	23.617.000	12.068.000	4.595.000
M.E. MARITTIMA EMILIANA S.P.A. POTRA' ESSERE IDENTIFICATA ANCHE	23.486.808	830.639	4.721.450
BAMBINI S.P.A.	23.074.653	1.115.643	306.650
ELBANA DI NAVIGAZIONE - SOCIETA' PER AZIONI	23.022.649	1.806.170	1.088.459
FINBETA S.P.A.	22.819.909	-1.008.174	-1.881.021
BLUFERRIES S.R.L.	22.492.147	7.649.097	3.922.972
GRIMALDI HOLDING S.P.A.	22.471.785	7.551.376	1.308.433
CARTOUR S.R.L.	21.695.663	1.994.262	-1.588.992
FINARGE ARMAMENTO GENOVESE S.R.L.	20.913.000	-3.657.000	-14.977.000
CAMPANIA REGIONALE MARITTIMA S.P.A.CAREMAR	20.345.156	-10.496.845	1.361.120
T-BULK (ITALY) S.R.L.	19.644.004	1.080.611	741.587
PERSEVERANZA SPA DI NAVIGAZIONE IN SCIOGLIMENTO	19.015.998	1.413.405	-2.410.020
SNAV S.P.A.	18.410.579	-6.133.477	-5.932.086
AUGUSTA OFFSHORE SPA	18.253.190	-1.457.020	-12.538.814
FINAVAL - SOCIETA' A RESPONSABILITA' LIMITATA	17.695.000	2.310.000	-3.012.000
CALISA - CARICHI LIQUIDI SOCIETA' ARMATORIALE S.P.A.	15.724.652	2.050.399	-448.311
RIMORCHIATORI LAZIALI- IMPRESA DI SALVATAGGIO E RIMORCHI S.P.A.	15.485.263	5.544.964	1.150.148
MEDMAR NAVI S.P.A.	13.687.507	-288.815	-1.633.416
GESTIONI ARMATORIALI S.R.L.	12.899.572	181.081	46.074
SOCIETA' ESERCIZIO RIMORCHI E SALVATAGGI - S.E.R.S. S.R.L.	12.754.000	4.504.000	1.588.000
FINARGE ARMAMENTO GENOVESE S.R.L.	11.547.000	-731.000	-13.682.000
D'AMICO SHIPPING ITALIA S.P.A.	10.598.000	-2.183.000	-12.564.000
NAVIGAZIONE LIBERA DEL GOLFO S.R.L. IN SIGLA NLG S.R.L.L	8.941.753	-1.927.350	-4.034.142
ALILAURO S.P.A.	8.938.975	-693.217	-6.039.044
ALILAGUNA S.P.A.	6.237.305	-2.567.319	-2.169.116
MOTIA COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE S.R.L. - IN LIQUIDAZIONE	459.000	-499.000	27.700.000
LEVANTINA BULK S.R.L.	0	-26.556	93.736

SHIPPING ITALY.IT
Il quotidiano on line del trasporto marittimo in Italia

* L'Ebitda è calcolato sulla voce A1 - Ricavi delle Vendite e delle Prestazioni

IL VOSTRO FUTURO È SULLA NOSTRA ROTTA

Scegli Siat Assicurazioni, compagnia leader del mercato nel settore Trasporti e Aviazione.

Affidati alla prima compagnia italiana interamente dedicata all'assicurazione trasporti.
Nata a Genova oltre cinquant'anni fa, Siat abbina elevata professionalità, consolidata esperienza ed una esclusiva componente tecnologica per garantire soluzioni su misura, fortemente innovative e digitali.

Per maggiori informazioni siat@siatass.com - www.siat-assicurazioni.it - Seguici su

Unipol GRUPPO

Siat ASSICURAZIONI

Le navi italiane comprate e vendute nel corso del 2021

L'anno 2021 sarà ricordato per essere stato un anno ricco di operazioni di compravendita in Italia, soprattutto nei settori delle navi portarinfuse secche (complice un mercato dei noli e dei valori degli asset particolarmente ricco) e dei rimorchiatori (in parte sostenuto dai bandi di gara lanciati in diversi porti italiani per il rinnovo delle concessioni).

Dry Bulk

Il segmento d'attività del trasporto marittimo di rinfuse secche è quello che ha mostrato nei dodici mesi del 2021 il maggior numero di affari conclusi sul mercato della compravendita navale. Le shipping company italiane e i fondi d'investimenti proprietari di navi hanno colto l'attimo per monetizzare dismettendo un elevato numero di bulk carrier.

È il caso, ad esempio, della società **Giuseppe Bottiglieri Shipping Company** (al 100% del fondo Bain Capital) che nei primi mesi dell'anno ha dismesso le navi Giovanni Bottiglieri per 10,5 milioni di dollari, Bottiglieri Flavio Borriello per 12 milioni, Bottiglieri Giorgio Avino per 14 milioni e pochi mesi più tardi, in primavera, anche le rinfusiere Bottiglieri Challenger per 14,3 milioni e la Bottiglieri Sophie Green per 16,5 milioni.

Stesso destino e a un prezzo simile (16 milioni) per la bulkcarrier Marlene D'Amato che **Pillarstone** aveva rilevato (credito e asset sottostante) da **Fertilia** nel recente passato, mentre per 8 milioni nel mese di gennaio era uscita dalla flotta della società **Giovanni Visentini Trasporti Fluviomarittimi** la panamax Aurilia ceduta per poco più di 8 milioni. Hanno cambiato proprietario nella prima parte del 2021 anche le navi RR Australia di **Rimorchiatori Riuniti** (oltre 16 milioni di dollari), LDN Fortuna di **Taconic Capital** (anch'essa per poco più di 16 milioni), Serena R (oltre 20 milioni) e Giulia I (più di 16 milioni) di **Venice Shipping & Logistics.** Per il gruppo **Rimorchiatori Riuniti** da segnalare, inoltre, la consegna della nuovissima kamsarmax bulk carrier ribattezzata Hampton Sky costruita in Giappone.

Particolarmente attiva nel coso dell'anno anche la **d'Amico Dry** che ha colto il periodo di mercato 'alto' per monetizzare cedendo a prezzi relativamente alti il proprio naviglio più datato: la handysize Cielo di Capalbio è passata di mano per circa 16 milioni, la handysize Cielo di Gaspesie per poco meno di 20 milioni e la Cielo di San Francisco per circa 13 milioni. Da segnalare, però, anche nuove entrate: il gruppo controllato dai cugini Paolo e Cesare d'Amico aveva infatti anche acquistato poco prima due navi kamsarmax da 82.000 tonnellate di portata: Medi Palmarola e Medi Egadi.

Diverse cessioni nel settore dry bulk sono state portate a termine anche da **Premuda** che ha salutato le handysize Four Emerald e Four Diamond cedute rispettivamente per quasi 15 milioni e oltre 12 milioni di dollari.

Un acquisto e due cessioni nel corso degli ultimi 12 mesi è stato registrato per la partenopea **Manisa Bulk**: in flotta ad agosto è entrata la piccola general cargo Manisa Silvana mentre per 7,5 milioni è stata venduta la Manisa Bianca. Nel 2021 la stessa shipping company aveva accolto anche la Manisa Vera.

Nel settore delle mini-bulker da segnalare a settembre anche l'uscita dalla flotta **Barone Shipping** della general cargo Rita BR per circa 4,8 milioni di dollari a un compratore russo.

In evidenza per una doppietta di new entry, infine, la società Vulcania, parte del gruppo **Fratelli Cosulich**, che lo scorso ottobre ha annunciato l'ingresso di due navi general cargo per circa 18 milioni di euro.

Liquid bulk

Meno segnali di vivacità e dinamismo si sono registrati nel corso del 2021 nella compravendita di navi cisterna, anche evidentemente a causa di un mercato contraddistinto da noli e valori notevolmente più bassi rispetto al dry bulk.

Fra le operazioni in entrata più significative da segnalare gli acquisti messi a segno da **Navigazione Montanari** che nel mese di maggio ha annunciato un doppio acquisto riguardante le navi navi cisterna MR2 del 2013 ribattezzata Valle Sole (ex Leopard Sun) e Valle Luna (ex Leopard Leopard Moon) rilevate da Unicorn Shipping per complessivi 42 milioni di dollari. La stessa shipping company di Fano un mese più tardi, a giugno, aveva poi dismesso la tanker Valle di Andalusia per circa 6,5 milioni di dollari.
Due sono state le uscite invece dalla flotta **d'Amico International Shipping**: la medium range High Valor è stata ceduta per 10,3 milioni di dollari, la High Venture per 10,7 milioni; riacquistata invece a inizio anno la High Priority per 9,7 milioni.
Fra gli altri acquisti degni di nota nel mercato delle navi cisterna ci sono la chemical products tanker Maria Laura, entrata a far parte della flotta **Marnavi** per poco meno di 8 milioni di euro, e la bettolina SB Flegrea da poco acquistata da **Sarda Bunkers**. Ha invece lasciato la flotta **Ciane** per 0,5 milioni la bunker tanker Punta Nera, cui potrebbe fare seguito un'altra dismissione nel prossimo futuro secondo le parole dell'armatore Novella. La savonese **Finbeta** ha invece venduto nel corso dell'anno le chemical tanker Sapphire e Turchese. Sempre a proposito di dismissioni di naviglio datato da registrare anche la vendita della Lpg tanker Marola al prezzo di 14,5 milioni di dollari da parte di **Carboflotta**.
A proposito di nuovi acquisti, invece, in evidenza l'ingresso nella flotta di **Socomar** della nave cisterna Maersk Erik (poi ribattezzata Amber Bee) per 12 milioni di dollari, ma su tutti spicca l'ordine per due Lng bunker tanker (con opzione per una terza unità) d parte della **Fratelli Cosulich** al cantiere cinese Cimc Soe al prezzo unitario di 45 milioni di dollari.

Anche il 2021 passerà agli annali come un altro periodo di rilevanti novità per il mercato italiano dei traghetti

Rimorchio e Offshore

Nel business del rimorchio portuale il gruppo **Rimorchiatori Riuniti** è stato nel bene e nel male uno dei player protagonisti del 2021. Nella prima metà dell'anno l'azienda guidata dalle famiglie Gavarone e Delle Piane ha lavorato alla cessione dell'intero business delle navi offshore e dei rimorchiatori d'altura che sono passati alla brasiliana Cbo dalla quale ha incassato quasi 95 milioni di dollari per cinque mezzi AHTS.
Nel mese di novembre, poi, la sub-holding Rimorchiatori Mediterranei ha poi annunciato l'acquisizione del business del rimorchio portuale a Singapore e in Malesia delle società Keppel Smit Towage e Maju Maritime Pte che le consentiranno, una volta completato il *deal* nei primi mesi del 2022, di diventare il terzo player mondiale grazie a una flotta di 58 rimorchiatori.
Sempre lo stesso gruppo armatoriale genovese, durante l'anno appena trascorso, ha inoltre ordinato al cantiere turco Sanmar due nuove costruzioni che saranno destinate al porto di Augusta, mentre la controllata Tug Malta ha preso in consegna da Damen un rimorchiatore da 76 tonnellate di Bollard pull e la norvegese Stadt ha un nuovo mezzo ribattezzato Stadt Floro.
Anche il **Gruppo Scafi** ha mostrato segnali di grande dinamismo nei mesi scorsi sia attraverso nuovi investimenti che, soprattutto, riguadagnandosi la concessione per il servizio di rimorchio nei porti di Savona e Vado Ligure superando la concorrenza del gruppo Svitzer. Lo stesso avverrà nel porto di La Spezia dove il gruppo guidato da Paolo Visco risulta essere stato l'unico offerente.
Dal punto di vista dei nuovi investimenti la joint venture greca **Vernicos Scafi** nel corso dell'anno ha dapprima acquistato tre rimorchiatori della flotta Karapiperis mentre a dicembre ha annunciato l'ingresso in flotta del rimorchiatore del 2005 ribattezzato Garibaldo con 80 tonnellate di capacità di tiro al punto fisso.
Il gruppo veneziano **Rimorchiatori Riuniti Panfido** a giugno aveva rilevato sul mercato dell'usato il rimorchiatore Vortex (75 tonnellate di tiro al punto fisso) mentre nei primi mesi del 2022 l'azienda della famiglia Calderan riceverà il suo nuovo rimorchiatore abbinato a una bunker barge dal cantiere Rosetti Marino di Ravenna.
Fra i nuovi arrivi in Italia c'è da segnalare il rimorchiatore Oriente consegnato dal cantiere Sanmar al gruppo **Rimorchiatori Napoletani** che lo impiegherà nel porto di Taranto, sempre dalla Turchia è arrivato il rimorchiatore Eitan per **Tripmare** che lo impiega nello scalo israeliano di Ashdod, **Calabria di Navigazione** ha acquistato da Tug Malta il vecchio mezzo ex Lieni, mentre la palermitana **Somat** ha ricevuto il nuovo rimorchiatore Gordo.
Diverse sono state le new entry nel 2021 per la livornese **Fratelli Neri** che ha preso in consegna dal cantiere Damen tre newbuilding: Calafuria, Romito e Gabriella Neri costruiti in Vietnam e tutti dottai da Bollard pull pari a 80 tonnellate. Contestualmente l'azienda aveva dismesso il vecchio rimorchiatore Cadetto degli anni '80.
Ha lasciato l'Italia nei mesi scorsi anche il vecchio rimorchiatore Sean Cristopher ceduto dalla genovese **Oromare**, così come Augusta Offshore aveva venduto il supply vessel Hamal.

Traghetti e Ro-Ro

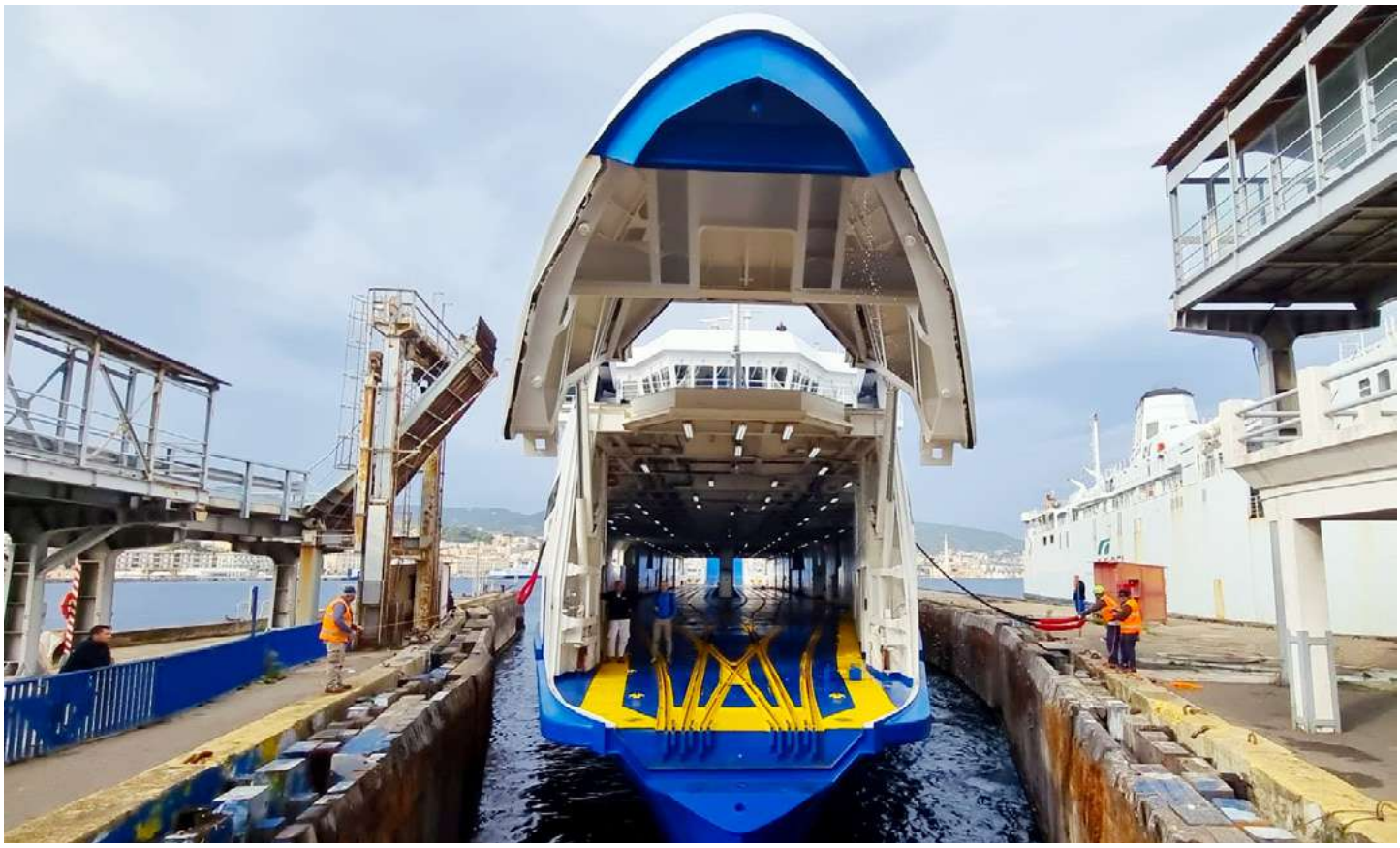
Anche il 2021, così come gli ultimi esercizi, passerà agli annali come un altro periodo di rilevanti novità per il mercato italiano dei traghetti. L'affare dell'anno è stato senza dubbio l'acquisizione da parte del **Gruppo Grimaldi** di Napoli del ramo di business di Trasmediterranea fra la penisola iberica e le Baleari. Naviera Armas, alle prese con una delicata ristrutturazione finanziaria, ha infatti ceduto la scorsa estate i propri terminal a Valencia e Barcellona, i diritti per operare sulle linee con le Isole Baleari e le navi Ciudad de Palma, Ciudad de Granada, Volcán del Teide, Volcán de Tijarafe e Ciudad de Mahón. Quest'ultima a fine novembre è stata poi ceduta.
Oltre a questa importante acquisizione il Gruppo Grimaldi di Napoli ha proseguito il proprio piano di nuove costruzioni con la consegna di diverse navi ro-ro nei primi mesi del 2021: le new entry sono state la Eco Catania, Eco Savona, Eco Livorno ed Eco Barcelona. Poche settimane più tardi era stata la volta della pure car truck carrier Grande Texas mentre a giugno è arrivata la Grande California. Dismesse e cedute ad altri operatori invece le unità ro-ro Eurocargo Napoli ed Eurocargo Catania.
Nel mese di febbraio va ricordato poi che Grimaldi Group ha rivelato la firma di un accordo del valore complessivo di oltre 500 milioni di dollari per la costruzione di sei nuove navi ro/ro multipurpose ai cantieri sudcoreani Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd di Ulsan.

Sempre a proposito di nuovi ordini, merita una sottolineatura anche l'investimento da circa 40 milioni di euro avviato da **Caronte&Tourist** a febbraio per la costruzione di nuova nave da 8.300 tonnellate di stazza lorda presso il cantiere Sefine di Yalova. Il piano di rinnovamento della flotta siciliana prevede altre cinque unità da commissionare nel prossimo futuro.
Anche **Rete Ferroviaria Italiana** ha ordinato, questa volta in Spagna ai cantieri Hijos de J. Barreras una terza nave gemella della Messina e della Iginia; quest'ultima è la nuova costruzione consegnata in autunno dai cantieri genovesi San Giorgio del Porto e T.Mariotti.
L'importo complessivo del contratto è di circa 74 milioni di euro, di cui 9 milioni assegnati dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr).
Sempre Rfi, attraverso la controllata **Bluferries**, nella prima parte dell'anno aveva anche preso in consegna il traghetto bidirezionale Sikania costruito in Grecia.
Diversi sono stati i nuovi ingressi in flotta nel corso del 2021 anche per **Grandi Navi Veloci** che, oltre ad aver noleggiato a lungo termine il ro-pax Scottish Viking (ribattezzato Gnv Sealand), ha preso in consegna dai Cantieri Navale Visentini la nuovissima nave Gnv Bridge e ha acquistato le due navi Pride of York e Pride of Bruges poi ribattezzate Gnv Aries e Gnv Antares.
Sul mercato dei traghetti durante il 2021 ha sollevato particolare attenzione anche l'ingresso in Adria Ferries del fondo d'investimenti Arizon al 33% (inizialmente), così come la nascita della nuova società **Genova Trasporti Marittimi** che ha acquistato il traghetto Ichnusa per impiegarlo fra Sardegna e Corsica. Sempre a proposito di nuovi arrivi va segnalato nel corso del 2021 l'ingresso nella flotta di **Corsica Ferries** del traghetto rinominato Mega Regina mentre la compagnia italo-corsa ha ceduto Sardinia Regina alla libica Kevalay.
A proposito di nuove navi realizzate in Italia il Cantiere Navali Vittoria nel mese di giugno ha consegnato a **Navigazione Libera del Golfo** il nuovo traghetto veloce Jumbo Jet entrato in servizio nel Golfo di Napoli. La stessa compagnia da quest'anno offre in convenzione pubblica anche i collegamenti marittimi fra Termoli e le isole Tremiti con il mezzo Isola di Capraia che, nell'ambito del concordato preventivo di Compagnia Italiana di Navigazione, è stato ceduto a **Caremar** per 4,75 milioni di euro.

Crociere e altre navi

Nel settore delle crociere una sola è stata la nave entrata a far parte nel 2021 della flotta **Costa**: si tratta della Costa Toscana costruita da Meyer Turku in Finlandia e consegnata nel mese di dicembre. Nei mesi passati è invece uscita dalla flotta Costa per entrare in quella di Carnival Cruise Line la nave Costa Magica; oltre a lei ha lasciato la bandiera italiana anche la Costa Atlantica destinata a Cssc Carnival Cruise Shipping Limited.
È stata costruita e presto entrerà in servizio per **Eni** al largo del Mozambico la nave-piattaforma Coral FLNG, il nuovo impianto galleggiante per la produzione di gas naturale liquefatto costruito dai cantieri navali di Samsung Heavy Industries a Geoje, in Corea del Sud.
La joint venture **Augustea Malin** si è messa in mostra nel corso dell'anno 2021 per avere invece affidato al cantiere navale turco Hat-San i lavori di trasformazione di un'enorme chiatta semisommergibile che verrà allungata e rafforzata in vista di un suo prossimo impiego al largo delle coste scozzesi dove opererà al servizio delle società Malin Abram e Malin Augustea. **Rosetti Marino** ha invece rilevato proprio da Augustea il pontone semisommergibile Amt Carrier.
Sembra destinata infine a ridurre la propria flotta di navi **Saipem** che ha annunciato nel proprio piano strategico di voler dismettere cinque navi nel quadriennio 2022-2025.
A novembre la stessa Saipem ha ritirato dai cantieri Samsung di Geoje, in Sud Corea, la nave da perforazione Santorini presa a noleggio (per due anni) con opzione di acquisto. ■

Pnrr: il cronoprogramma del Governo per il rinnovo delle flotte navali



Il portale web ufficiale del Governo ribattezzato "Italia Domani" e dove sono illustrati i contenuti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, il monitoraggio degli investimenti e delle riforme, con notizie in continuo aggiornamento sullo sviluppo degli interventi previsti, mostra alcune informazioni importanti ad esempio sul programma relativo al rinnovo delle flotte navali in Italia.

Il sito consente di consultare lo stato di avanzamento di ogni investimento e le spese sostenute, così come la programmazione degli interventi. La misura prevede uno stanziamento totale di 800 milioni di euro che andranno a finanziare impianti di micro-liquefazione di gas naturale, navi per il rifornimento nei porti e interventi di riqualificazione per i rigassificatori del territorio. Oltre a interventi infrastrutturali, poi, sarà finanziata la costruzione di nuove navi per il trasporto pubblico e l'ammodernamento della flotta già esistente.

Oltre a interventi infrastrutturali sarà finanziata la costruzione di navi per il trasporto pubblico e l'ammodernamento della flotta esistente

La misura è suddivisa al suo interno da tre sottoinvestimenti (Sub I, Sub II e Sub III): Rinnovo della flotta navale mediterranea con unità navali a combustibile pulito; Rinnovo della flotta navale e nello Stretto di Messina per ridurre le emissioni in linea con standard ecologici moderni; Aumentare la disponibilità di combustibili marini alternativi.

Il cronoprogramma riportato sul sito di Italia Domani e relativo al rinnovo delle flotte navali rivela ad esempio per il 2021 "entro settembre l'avvio della ibridazione della prima nave Iginia destinata al traghettamento dei treni" e la "pubblicazione del bando di gara per la fornitura di una nave dual fuel ibrida elettrica". Quest'ultimo bando è quello appena pubblicato da Rfi.

Il cronoprogramma per il 2022 preannuncia "entro marzo il decreto ministeriale per l'individuazione dei criteri di ammissibilità al finanziamento" e oltre a ciò la "pubblicazione del bando di gara per l'acquisto delle 3 nuove unità navali veloci". Il riferimento è al naviglio destinato alla flotta del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Entro giugno dello steso anno avverrà "l'aggiudicazione della gara per l'acquisto delle 3 unità navali veloci e il completamento dell'ibridizzazione della nuova nave Iginia" costruita presso i cantieri San Giorgio del porto e T. Mariotti di Genova.

Nei primi mesi del 2023 sono previsti gli avvii dei lavori per le nuove navi delle Fs mentre entro giugno è attesa la consegna della progettazione delle tre nuove unità navali veloci la cui costruzione inizierà (per la rima unità) a settembre.

Entro dodici mesi (settembre 2024) è pianificata la conclusione dei lavori di realizzazione del primo traghetto veloce che verrà impiegato per i servizi di trasporto nello Stretto di Messina mentre entro la fine dello stesso esercizio (2024) dovrà concludersi la costruzione della seconda unità veloce e l'ibridizzazione della nave traghetto Messina in esercizio.

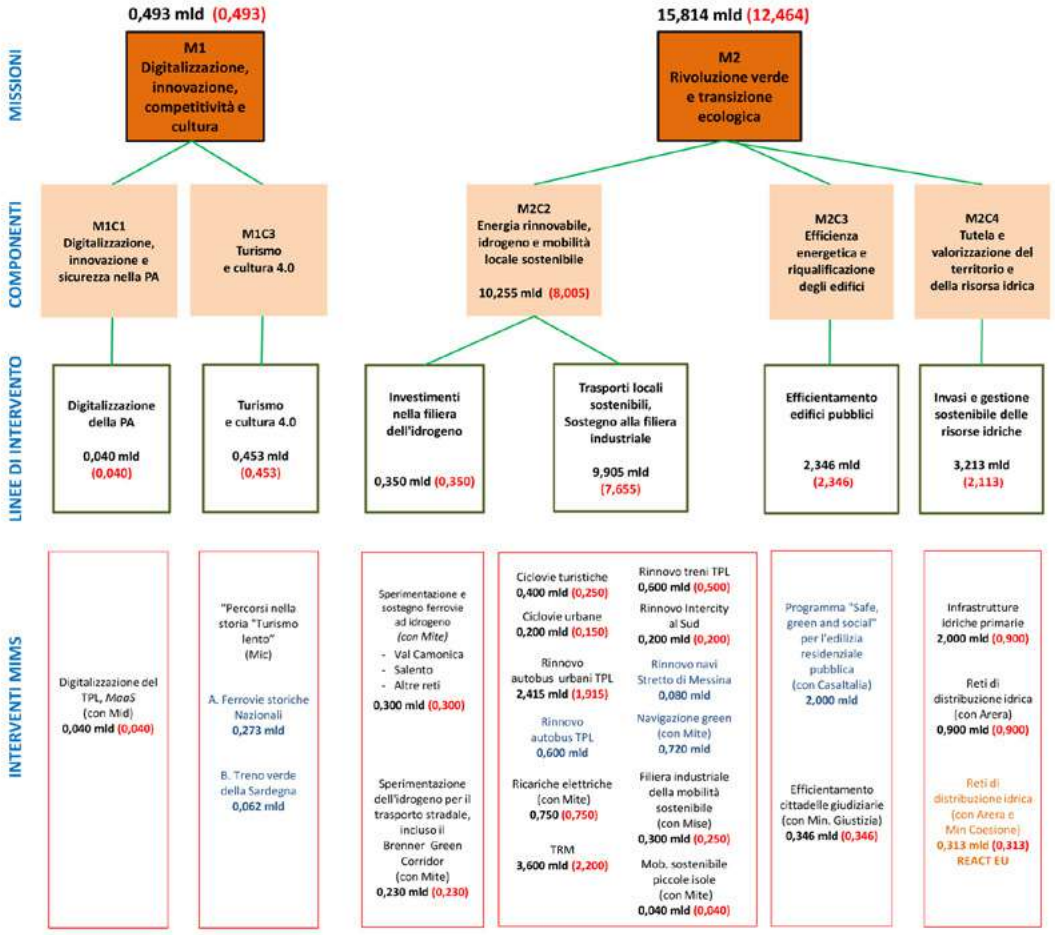
A settembre 2025 è poi attesa la consegna della terza unità navale veloce in costruzione nonché la conclusione dei lavori di ibridizzazione della seconda nave di Rfi (Messina).

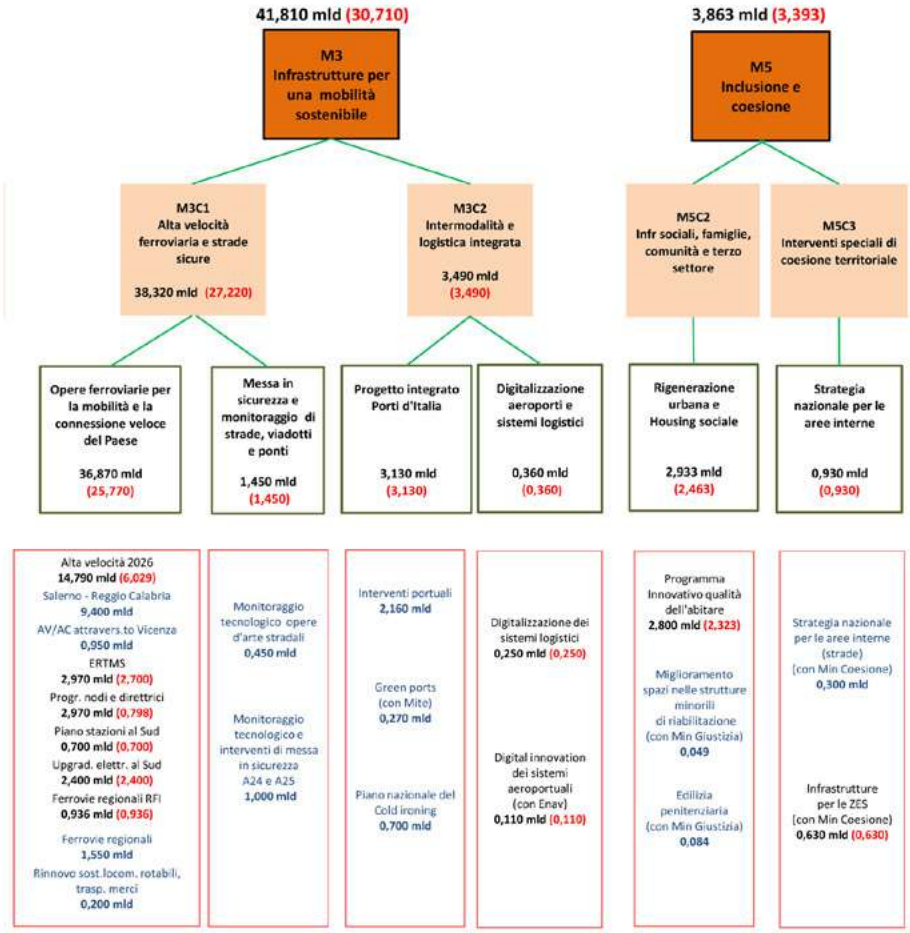
Entro il mese di marzo 2026 è programmata la messa in esercizio dei microliquefattori in diversi porti italiani e il completamento di tutti gli altri lavori previsti. ■

PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

MOBILITÀ, INFRASTRUTTURE E LOGISTICA SOSTENIBILI

Next Generation EU, React EU, Fondo Complementare, Scostamento di Bilancio





	TOTALI	AGGIUNTIVE
Totale Generale PNRR	61,288 mld	(46,258)

Fonte di finanziamento

Next Generation EU	40,127	mld
React EU	0,313	mld
Fondo complementare	20,848	mld

Dal Pnrr oltre 2,8 miliardi per i porti italiani

"Interventi di ammodernamento e efficientamento dei porti per oltre 2,8 miliardi di euro per gli anni dal 2021 al 2026, acquisto di autobus 'verdi' alimentati a metano, a idrogeno o elettrici per il trasporto pubblico extraurbano e suburbano per 600 milioni di euro, acquisto di treni elettrici o a idrogeno da destinare ai servizi ferroviari regionali per 500 milioni". Lo ha reso noto il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, dopo la firma dei tre decreti che attuano il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr) e sui quali era stata acquisita l'intesa della Conferenza Unificata Stato-Regioni-Autonomie locali (per gli interventi sui porti e l'acquisto degli autobus) e della Conferenza Stato-Regioni (per l'acquisto dei treni sulle linee regionali). "Ora le Regioni, direttamente o tramite le imprese affidatarie dei servizi, e le Autorità portuali dovranno utilizzare le risorse che hanno a disposizione mettendo in atto i relativi investimenti".

Gli interventi sui porti, che si finanziano con le risorse del Fondo Complementare, sono così ripartiti: 1,47 miliardi di euro per lo sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici, 700 milioni per l'elettrificazione delle banchine (*cold ironing*) che consente di ridurre le emissioni inquinanti delle navi che sostano nei porti, 390 milioni per l'aumento selettivo della capacità portuale, 250 milioni per la realizzazione dell'ultimo/penultimo miglio ferroviario o stradale, 50 milioni per l'efficientamento energetico.

Il decreto, oltre alla ripartizione (che viene elencata nel dettaglio intervento per intervento), disciplina la tempistica degli interventi (compresa fra la fine di marzo e la fine di dicembre del 2026 a seconda della tipologia, facendo fede il collaudo) e i presupposti per l'eventuale revoca, in corso d'opera, delle relative risorse (in caso di mancato rispetto del cronoprogramma, di mancata assunzione di obbligazioni giuridicamente vincolanti o di mancato aggiornamento delle banche dati ministeriali). Qui il testo completo. ■

Nettuno Multiservizi
Ship Catering and Global Service

Affida a noi i servizi che sappiamo fare meglio!

Tra le sponde dello Stretto di Messina vi è un'azienda capace di esser presente in modo radicato in tutto il territorio nazionale, dove si destreggia tra le diverse compagnie di navigazione, cantieri navali e enti di P.A.
La Nettuno Multiservizi è una società cooperativa siciliana, aderente a Confcooperative, che opera nei settori della ristorazione collettiva, servizi mensa aziendale e gestione bar, pulizia ordinaria e straordinaria, disinfestazione, derattizzazione, disinfezione e sanificazione dei locali a uso civile e industriale e/o di strutture semplici o complesse, pubbliche o private, quali mezzi navali, istituti bancari, ospedali, centri commerciali, istituti scolastici, con una forza lavoro di circa 300 dipendenti e che punta a raddoppiare le proprie unità lavorative nel triennio 2022-2024.
L'azienda, in questi anni, ha puntato molto sulla formazione del proprio personale interno, ottenendo il rilascio delle certificazioni di qualità per le attività svolte tra cui Pest Control e Manutenzione Navale, ottenendo infine nel 2019, il riconoscimento del rating di legalità da parte dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, effettuando il primo rinnovo proprio nello scorso fine novembre.
I servizi offerti puntano a soddisfare tutte le esigenze del cliente, l'impiego di metodologie di lavorazioni sempre più innovative che assicurano alti livelli di professionalità e elevati standard di esecuzione lavori, basando tutto sull'accurata scelta e ricerca dei prodotti impiegati.
Da oltre un decennio opera per le maggiori compagnie di navigazione presenti nello Stretto di Messina e non solo: fra queste Rfi SpA, Bluferries, Blujet, Caronte & Tourist SpA, Liberty Lines SpA, Meridiano Line e Siremar. Tra le novità del 2022, a partire proprio dal 1° Gennaio, poiché aggiudicatari della Gara Consip Caserme della Regione Sicilia Lotto 13, attraverso il proprio Consorzio Ciclat di Bologna, l'azienda effettuerà servizi di pulizia, sanificazione, raccolta e smaltimento rifiuti speciali, giardinaggio e facchinaggio, nelle Prefetture della Regione Sicilia e Calabria, nonché nelle Caserme della Marina Militare e dell'Esercito Italiano.

Facility Management
Pulizia, sanificazione, manutenzione del verde, facchinaggio, bonifiche ambientali, portierato, servizi cassa/biglietteria, ausiliariato, fornitura prodotti per l'igiene

Manutenzione Navale
Interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria mediante personale specializzato, svolgendo con precisione lavori su componenti di arredamento e di allestimento interno, su strutture, scafi, tubolature e componenti in vetroresina, tubolature, motori termici di propulsione e diesel alternatori, di scoibentazione e coibentazione, di sabbiatura, picchettatura, manutenzione e trattamento protettivo di carene, casse, gavoni, serbatori, celle secche e pitturazione di locali interni, di esecuzione, manutenzione e ripristino di trattamenti protettivi di ponti di volo, ponti scoperti, pavimentazioni di locali interni, di pulizia e igienizzazione condotte di ventilazione ed estrazione.

Ristorazione Collettiva
Catering Navale, Mense, Bar, Risto/Self

Pest Control
Servizio di derattizzazione, disinfestazione, disinfezione ed attività ad azione antiparassitaria

Distribuzione Automatica
Macchine e/o i distributori perfetti per ogni tipo di ambiente, selezionate in funzione del numero di addetti, dei prodotti richiesti e degli spazi disponibili.

Agenzia Marittima
Assistenza alle varie navi che approdano nel porto di Messina

Provveditoria Marittima
La Nettuno Multiservizi è in grado di garantire e soddisfare le esigenze di approvvigionamento e fornitura dei migliori prodotti, sia nazionali che esteri, in tempi rapidi ed in linea con le aspettative della propria clientela. Il nostro eccellente assortimento, che comprende prodotti locali, nazionali e internazionali, di tutte le categorie merceologiche, si unisce alla capacità di evadere richieste extraordinarie in tempi brevissimi. L'azienda, forte della consolidata esperienza nelle forniture navali, si colloca in prima linea nell'approvvigionamento di alto livello, sia qualitativo che logistico, per navi passeggeri, navi da carico e per i mega-yacht in transito nello Stretto di Messina.

COME TROVARCI: Via Del Vespro n° 6 - 98122 Messina (ME) - Tel. +39 090 2132807
Mail: info@nettunomultiservizi.it Web site: www.nettunomultiservizi.it

Le nuove navi italiane in arrivo nel 2022

Nel corso del 2022 dovrebbero essere almeno una decina le navi di nuova costruzione ordinate da società armatoriali italiane che debutteranno sul mercato. Molte di queste saranno newbuilding destinate al **Gruppo Grimaldi** di Napoli che attende di ricevere almeno due unità ro-ro della classe GG5G destinati a Finnlines e in costruzione presso il cantiere cinese Jinling cui si aggiungono le rimanenti unità destinate a Grimaldi Euromed (saranno ribattezzate Eco Malta, Eco Adriatica, Eco Mediterranea e Eco Italia).

Molto atteso è anche il primo traghetto ordinato da **Fratelli Onorato Armatori** in Cina ai cantieri Gsi che prenderà il nome di Moby Fantasy: il varo è avvenuto nella seconda metà del 2021 mentre la consegna dovrebbe prendere forma, salvo ritardi, nel corso del 2022. Un anno più tardi dovrebbe essere seguita anche dall'unità gemella Moby Legacy mentre non si hanno notizie sull'esercizio o meno delle ulteriori due unità in opzione.

Sempre nel corso dei prossimi dodici mesi dovrebbero infine essere completate e consegnate ai rispettivi armatori le chemical tanker ordinate negli anni scorsi in Cina sia da **Amoretti Armatori** che da **Marnavi** rispettivamente al cantiere Ningbo Xinle e a Wuchang. Si tratta di commesse firmate nel biennio 2018 – 2019 che hanno inevitabilmente subito un ritardo nei cronoprogrammi originari a causa dell'emergenza pandemica di Covid-19.

Dal 2023 in poi sono invece attese ulteriori nuove costruzioni ro-pax per Finnlines (Grimaldi Group), per **Fratelli Couslich Lng** (due Lng bunker tanker), per **Rete Ferroviaria Italiana** (un traghetto), per **Caronte & Tourist** (traghetto bidirezionale), oltre alle seconde unità gemelle (chemical tanker) ordinate da Marnavi e Amoretti Armatori. ■

Orderbook armatori italiani (aggiornamento a dicembre 2021)

SOCIETÀ ARMATORIALE	CANTIERE (PAESE)	TIPOLOGIA	NOME	CONSEGNA PREV.
Amoretti Armatori	Ningbo Xinle (Cina)	Chemical tanker	TBN	2022
Amoretti Armatori	Ningbo Xinle (Cina)	Chemical tanker	TBN	2022
Caronte & Tourist	Sefine (Turchia)	ro-pax	TBN	2023
Finnlines (Gruppo Grimaldi)	Jinling (Cina)	ro-ro	Finneco I	2022
Finnlines (Gruppo Grimaldi)	Jinling (Cina)	ro-ro	Finneco II	2022
Finnlines (Gruppo Grimaldi)	Jinling (Cina)	ro-ro	Finneco III	2023
Finnlines (Gruppo Grimaldi)	Jinling (Cina)	ro-pax	Finncanopus	2023
Finnlines (Gruppo Grimaldi)	Jinling (Cina)	ro-pax	Finnsirius	2023
Fratelli Cosulich LNG	Cimc Soe (Cina)	Lng bunker tanker	TBN	2023
Fratelli Cosulich LNG	Cimc Soe (Cina)	Lng bunker tanker	TBN	2024
Fratelli Onorato Armatori	GSI (Cina)	ro-pax	Moby Fantasy	2022
Fratelli Onorato Armatori	GSI (Cina)	ro-pax	Moby Legacy	2023
Grimaldi Deep Sea (Gruppo Grimaldi)	Hyundai Mipo (Sud Corea)	con-ro	TBN	2023
Grimaldi Deep Sea (Gruppo Grimaldi)	Hyundai Mipo (Sud Corea)	con-ro	TBN	2023
Grimaldi Deep Sea (Gruppo Grimaldi)	Hyundai Mipo (Sud Corea)	con-ro	TBN	2023
Grimaldi Deep Sea (Gruppo Grimaldi)	Hyundai Mipo (Sud Corea)	con-ro	TBN	2023
Grimaldi Deep Sea (Gruppo Grimaldi)	Hyundai Mipo (Sud Corea)	con-ro	TBN	2023
Grimaldi Deep Sea (Gruppo Grimaldi)	Hyundai Mipo (Sud Corea)	con-ro	TBN	2023
Grimaldi Lines	Jinling (Cina)	ro-ro	Eco Malta	2022
Grimaldi Lines	Jinling (Cina)	ro-ro	Eco Adriatica	2022
Grimaldi Lines	Jinling (Cina)	ro-ro	Eco Mediterranea	2022
Grimaldi Lines	Jinling (Cina)	ro-ro	Eco Italia	2022
Marnavi Chem	Wuchang (Cina)	Chemical tanker	TBN	2022
Marnavi Chem	Wuchang (Cina)	Chemical tanker	TBN	2023
Rete Ferroviaria Italiana	Hijos de Barreras (Spagna)	ro-pax	TBN	2024

Fonte: elaborazioni SHIPPING ITALY su dati FerryShippingNews e VesselsValue

SHIPPING ITALY.IT
Il quotidiano on-line del trasporto marittimo in Italia

Il riassunto di un 2021 vissuto pericolosamente anche dagli spedizionieri italiani

L'anno appena trascorso, come già il 2020 che l'ha preceduto, sarà ricordato da molti anche per l'imprevedibilità sul fronte dei trasporti marittimi, in particolare container, un fenomeno che ha toccato da vicino la categoria degli spedizionieri.

Se da un lato gli operatori in Italia possono dire di avere agguantato di recente almeno tre risultati positivi (è stato nuovamente scongiurato il rischio dell'introduzione dei controlli radiometrici sulle merci in import in modo indistinto, è stata definita la bozza di regolamento per l'implementazione del Sudoco, la riforma del contratto di spedizione ha avuto l'ok della Commissione Bilancio della Camera), dall'altro si sono trovati ad agire in un contesto che a livello globale ha visto acuirsi le difficoltà già emerse.

I problemi sono quelli che già si era iniziato a osservare l'anno prima: in primis carenza di equipment, provocata dallo sbilanciamento dei traffici e congestioni portuali, a cui hanno dato il loro contributo anche gli andamenti a singhiozzo delle attività produttive in varie parti del mondo ma anche i 'lockdown' limitati o estesi in alcuni degli scali più importanti del globo (da ricordare i casi degli stop nei porti cinesi di Yantian e Ningbo ma anche le interruzioni in Vietnam, così come la crisi nei porti statunitensi della West Coast, che peraltro potrebbe acutizzarsi nel 2022 per ragioni tutte locali).

Un riflesso di queste difficoltà si è ritrovato nei ritardi delle navi portacontainer, o per meglio dire nei livelli di puntualità sprofondati negli ultimi mesi ai loro minimi storici. A metà anno poi è arrivato il 'blocco' di Suez, causato dall'incaglio della Ever Given, i cui effetti, perlomeno sull'Italia, non sono stati però così gravi come temuto inizialmente pur però avendo provocato un aumento delle tariffe delle spedizioni tra Asia e Mediterraneo.

E proprio il tema del caronoli è quello che nel 2021 ha assunto il peso maggiore (come evidenzia chiaramente il grafico di Drewry).

A livello globale le tariffe hanno infatti vissuto una escalation in particolare a partire dai mesi di aprile e maggio, arrivando al picco a settembre, per poi calare e giungere nelle ultime 2-3 settimane a una fase di stallo, non si sa quanto duratura.

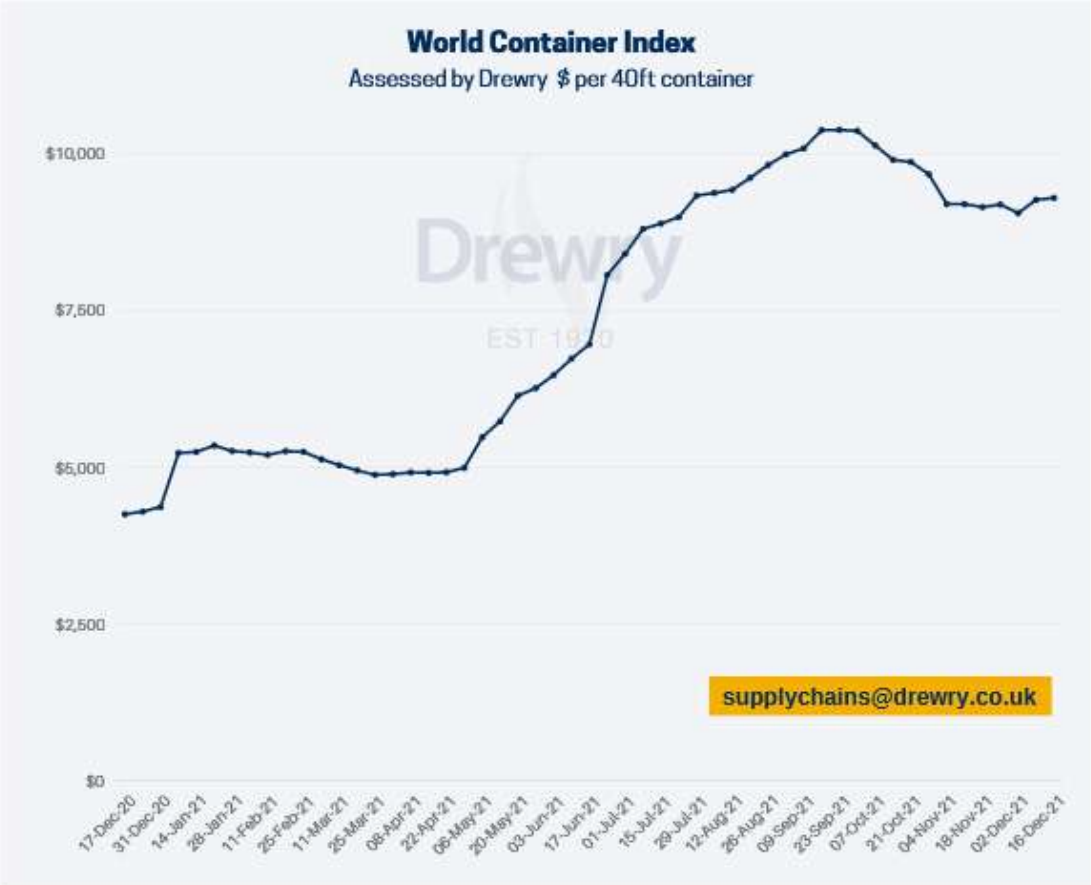
La tendenza si è osservata, con un andamento simile, anche sul mercato italiano, dove in particolare i costi per le spedizioni di container da 40' da Shanghai a Genova secondo l'ultima rilevazione della società (datata 16 dicembre) sono 12.846 dollari, il 192% in più rispetto a un anno prima (a settembre erano stati toccati i 13.543 dollari, +511%).

Questo contesto ha certamente creato forti contrapposizioni tra i diversi attori del trasporto marittimo, portando i rappresentanti degli spedizionieri (insieme a quelli dei caricatori), anche italiani, più volte all'attacco degli armatori, non solo sul tema delle tariffe o dei blank sailing ma anche su quello del rispetto dei contratti, e a invocare l'intervento dell'autorità antitrust europea (che però su questo fronte si è dimostrato, perlomeno in pubblico, meno proattivo di quello statunitense, e solo recentemente si è esposto dicendo di non avere prove di comportamenti anti-concorrenziali da parte dei liner).

Ma ha anche spinto la categoria a cercare con forza soluzioni originali, come quella di noleggiare in proprio navi portacontainer per traffici specifici, un'idea sviluppata prima all'estero da nomi di punta quali Geodis o Bolloré Logistics e che ha poi trovato in Italia un suo protagonista nelle iniziative di Rif Line.

Un caso unico, infatti, è stato l'esempio della casa di spedizioni laziale che ha deciso di iniziare a operare sul mercato anche in qualità di vettore marittimo.

Un trend, quello dei container, che ha invece convinto altri (tra questi Paolo Federici di Fortune International) a lasciare da parte le spedizioni dei box – settore dove il ruolo di big player e piattaforme di booking on line sta diventando predominante, come evidenziato anche dal presidente di Omlog International Riccardo Fuochi - per concentrare le proprie attività sull'ambito, a maggiore valore aggiunto, del project cargo. ■



ASSOPORTI – MOVIMENTI PORTUALI IN ITALIA

NEL PERIODO 1 GENNAIO – 30 SETTEMBRE 2021

Autorità di Sistema Portuale	A	B	C				A+B+C
			Merci varie				TOTALE
	Rinfuse Liquide tonn.	Rinfuse Solide tonn.	In contenitore tonn.	Ro-Ro tonn.	Altre merci varie tonn.	Totale tonn.	tonn.
Mar Ligure Occidentale	**13.776.053**	**3.398.300**	**19.604.374**	**10.241.916**	**913.667**	**30.759.957**	**47.934.310**
Genova	*9.757.429*	*2.064.812*	*17.679.754*	*7.116.349*	*348.146*	*25.144.249*	*36.966.490*
Savona - Vado	*4.018.624*	*1.333.488*	*1.924.620*	*3.125.567*	*565.521*	*5.615.708*	*10.967.820*
Mar Ligure Orientale	**933.713**	**202.162**	**10.040.497**	**829.495**	**523.710**	**11.393.702**	**12.529.577**
La Spezia	*933.713*	*27.841*	*9.069.002*	*-*	*83.851*	*9.152.853*	*10.114.407*
Marina di Carrara	*-*	*174.321*	*971.495*	*829.495*	*439.859*	*2.240.849*	*2.415.170*
Mar Tirreno Settentrionale	**6.020.097**	**1.564.201**	**6.644.239**	**16.053.761**	**1.457.466**	**24.155.466**	**31.739.764**
Livorno	*5.991.548*	*595.054*	*6.644.239*	*11.809.795*	*1.448.967*	*19.903.001*	*26.489.603*
Piombino	*28.549*	*969.147*	*-*	*2.170.637*	*8.499*	*2.179.136*	*3.176.832*
Portoferraio-Rio Marina-Cavo	*-*	*-*	*-*	*2.073.329*	*-*	*2.073.329*	*2.073.329*
Mar Tirreno Centro Settentrionale	**2.818.751**	**2.056.097**	**690.503**	**4.146.052**	**31.138**	**4.867.693**	**9.742.541**
Civitavecchia	*622.272*	*1.632.358*	*690.503*	*4.146.052*	*5.276*	*4.841.831*	*7.096.461*
Fiumicino	*1.402.638*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*1.402.638*
Gaeta	*793.841*	*423.739*	*-*	*-*	*25.862*	*25.862*	*1.243.442*
Mar Tirreno Centrale	**4.105.912**	**1.250.616**	**8.823.581**	**10.199.098**	**708.419**	**19.804.209**	**25.160.737**
Napoli	*4.105.912*	*947.768*	*4.907.638*	*3.486.646*	*-*	*8.394.284*	*13.447.964*
Salerno	*-*	*302.848*	*3.915.943*	*6.712.452*	*781.530*	*11.409.925*	*11.712.773*
Castellammare di Stabia	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*
Mari Tirreno Meridionle e Ionio	**390.000**	**350.146**	**28.078.980**	**46.590**	**-**	**28.125.570**	**28.865.716**
Gioia Tauro	*390.000*	*-*	*28.078.980*	*46.590*	*-*	*28.125.570*	*28.515.570*
Crotone	*-*	*130.007*	*-*	*-*	*-*	*-*	*130.007*
Corigliano Calabro	*-*	*219.959*	*-*	*-*	*-*	*-*	*219.959*
Taureana di Palmi	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*
Vibo Valentia	*-*	*180*	*-*		*-*	*-*	*180*
Stretto di Messina	**3.719.536**	**77.300**	**-**	**4.550.947**	**-**	**4.550.947**	**8.347.783**
Messina-Tremestieri	*-*	*-*	*-*	*2.280.015*	*-*	*2.280.015*	*2.280.015*
Milazzo	*3.719.536*	*62.800*	*-*	*90.088*	*-*	*90.088*	*3.872.424*
Villa San Giovanni	*-*	*-*	*-*	*1.991.778*	*-*	*1.991.778*	*1.991.778*
Reggio Calabria	*-*	*14.500*	*-*	*189.066*	*-*	*189.066*	*203.566*
Mar Ionio	**3.329.380**	**7.799.793**	**59.963**	**-**	**2.476.847**	**2.536.810**	**13.665.983**
Taranto	*3.329.380*	*7.799.793*	*59.963*	*-*	*2.476.847*	*2.536.810*	*13.665.983*
Mare Adriatico Meridionale	**1.949.807**	**3.448.600**	**563.871**	**6.731.461**	**53.749**	**7.349.081**	**12.747.488**
Bari	*-*	*1.384.597*	*563.849*	*3.455.098*	*9.084*	*4.028.031*	*5.412.628*
Brindisi	*1.384.267*	*1.326.217*	*-*	*3.276.363*	*10.534*	*3.286.897*	*5.997.381*
Manfredonia	*110.942*	*330.976*	*22*	*-*	*19.550*	*19.572*	*461.490*
Barletta	*251.412*	*260.831*	*-*	*-*	*4.368*	*4.368*	*516.611*
Monopoli	*203.186*	*145.979*	*-*	*-*	*10.213*	*10.213*	*359.378*
Mare Adriatico Centrale	**3.175.513**	**758.180**	**867.313**	**4.213.133**	**-**	**5.080.446**	**9.014.139**
Ancona-Falconara	*2.854.713*	*186.723*	*867.313*	*4.212.601*	*-*	*5.079.914*	*8.121.350*
Pescara	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*
Pesaro	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*
San Benedetto del Tronto	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*
Ortona	*320.800*	*571.457*	*-*	*532*	*-*	*532*	*892.789*
Mare Adriatico Centro Settentrionale	**3.373.076**	**8.317.958**	**1.713.081**	**1.064.757**	**5.530.146**	**8.307.984**	**19.999.018**
Ravenna	*3.373.076*	*8.317.958*	*1.713.081*	*1.064.757*	*5.530.146*	*8.307.984*	*19.999.018*
Mare Adriatico Settentrionale	**6.246.472**	**5.342.688**	**3.794.984**	**1.258.464**	**2.096.913**	**7.150.361**	**18.739.521**
Venezia	*6.241.512*	*4.776.253*	*3.794.774*	*1.258.384*	*1.874.243*	*6.927.401*	*17.945.166*
Chioggia	*4.960*	*566.435*	*210*	*80*	*222.670*	*222.960*	*794.355*
Mare Adriatico Orientale	**26.972.082**	**2.332.019**	**6.207.640**	**6.097.243**	**1.233.755**	**13.538.638**	**42.842.739**
Trieste	*26.972.082*	*452.412*	*6.207.640*	*5.993.463*	*711.660*	*12.912.763*	*40.337.257*
Monfalcone	*-*	*1.879.607*	*-*	*103.780*	*522.095*	*625.875*	*2.505.482*
Mare di Sicilia Occidentale	**195.401**	**588.082**	**224.996**	**6.256.548**	**-**	**6.481.544**	**7.265.027**
Palermo	*195.401*	*90.120*	*109.724*	*5.071.624*	*-*	*5.181.348*	*5.466.869*
Termini Imerese	*-*	*215.951*	*-*	*795.046*	*-*	*795.046*	*1.010.997*
Porto Empedocle	*-*	*259.693*	*-*	*85.390*	*-*	*85.390*	*345.083*
Trapani	*-*	*22.318*	*115.272*	*304.488*	*-*	*419.760*	*442.078*
Mare di Sicilia Orientale	**18.148.976**	**920.115**	**426.595**	**5.323.864**	**-**	**5.750.459**	**24.819.550**
Catania	*-*	*261.013*	*426.595*	*5.323.864*	*-*	*5.750.459*	*6.011.472*
Augusta	*18.148.976*	*659.102*	*-*	*-*	*-*	*-*	*18.808.078*
Mare di Sardegna	**18.695.136**	**3.416.710**	**203.243**	**10.195.833**	**-**	**10.399.076**	**32.510.922**
Cagliari-Sarroch	*18.041.769*	*627.564*	*203.243*	*3.851.637*	*-*	*4.054.880*	*22.724.213*
Olbia	*-*	*95.373*	*-*	*5.244.154*	*-*	*5.244.154*	*5.339.527*
Porto Torres	*294.882*	*819.266*	*-*	*1.017.533*	*-*	*1.017.533*	*2.131.681*
Golfo Aranci	*-*	*-*	*-*	*82.509*	*-*	*82.509*	*82.509*
Oristano	*228.333*	*1.037.328*	*-*	*-*	*-*	*-*	*1.265.661*
Portoscuso-Portovesme	*130.152*	*837.179*	*-*	*-*	*-*	*-*	*967.331*
Santa Teresa di Gallura	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*
TOTALE	**113.849.905**	**41.822.967**	**87.943.860**	**87.209.162**	**15.025.810**	**190.251.943**	**345.924.815**

Fonte: Elaborazione Assoporti su dati Autorità di Sistema Portuale, Autorità Portuali
NB: Piombino,Portoferraio-Rio Marina- Cavo dati stimati

ASSOPORTI – MOVIMENTI PORTUALI IN ITALIA

NEL PERIODO 1 GENNAIO – 30 SETTEMBRE 2021

Autorità di Sistema Portuale	TEU			Unità Ro-Ro	Passeggeri			
	"hinterland" numero	"trasbordi" numero	TOTALE numero	numero	Locali numero	Traghetti numero	Crociere numero	TOTALE numero
Mar Ligure Occidentale	**1.858.448**	**278.227**	**2.136.675**	**380.889**	**-**	**1.669.034**	**330.484**	**1.999.518**
Genova	*1.693.902*	*277.461*	*1.971.363*	*284.106*	*-*	*1.470.591*	*232.456*	*1.703.047*
Savona - Vado	*164.546*	*766*	*165.312*	*96.783*	*-*	*198.443*	*98.028*	*296.471*
Mar Ligure Orientale	**1.084.188**	**48.043**	**1.132.231**	**21.079**	**-**	**-**	**49.155**	**-**
La Spezia	*1.008.614*	*48.043*	*1.056.657*	*-*	*-*	*-*	*49.155*	*-*
Marina di Carrara	*75.574*	*-*	*75.574*	*21.079*	*-*	*-*	*-*	*-*
Mar Tirreno Settentrionale	**434.779**	**161.031**	**595.810**	**515.268**	**4.344.819**	**180.940**	**595.997**	**5.121.757**
Livorno	*434.779*	*161.031*	*595.810*	*383.211*	*12*	*16.480*	*595.810*	*612.302*
Piombino	*-*	*-*	*-*	*66.571*	*2.170.178*	*161.331*	*-*	*2.331.509*
Portoferraio-Rio Marina-Cavo	*-*	*-*	*-*	*65.486*	*2.174.630*	*3.130*	*187*	*2.177.946*
Mar Tirreno Centro Settentrionale	**-**	**-**	**71.622**	**183.023**	**-**	**1.068.206**	**301.150**	**1.369.356**
Civitavecchia	*-*	*-*	*71.622*	*183.023*	*-*	*1.068.206*	*301.150*	*1.369.356*
Fiumicino	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*
Gaeta	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*
Mar Tirreno Centrale	**755.737**	**44.091**	**799.828**	**366.116**	**3.270.716**	**579.293**	**156.637**	**4.006.646**
Napoli	*478.769*	*7.864*	*486.633*	*163.945*	*2.874.163*	*504.396*	*147.660*	*3.526.219*
Salerno	*276.968*	*36.227*	*313.195*	*202.171*	*308.793*	*74.897*	*8.977*	*392.667*
Castellammare di Stabia	*-*	*-*	*-*	*-*	*87.760*	*-*	*-*	*87.760*
Mari Tirreno Meridionle e Ionio	**-**	**2.348.339**	**2.348.339**	**39**	**-**	**-**	**-**	**-**
Gioia Tauro	*-*	*2.348.339*	*2.348.339*	*39*	*-*	*-*	*-*	*-*
Crotone	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*
Corigliano Calabro	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*
Taureana di Palmi	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*
Vibo Valentia	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*
Stretto di Messina	**-**	**-**	**-**	**627.682**	**7.140.188**	**17.577**	**-**	**7.157.765**
Messina-Tremestieri	*-*	*-*	*-*	*314.635*	*3.338.800*	*17.577*	*-*	*3.356.377*
Milazzo				*13.048*	*462.588*	*-*	*-*	*462.588*
Villa San Giovanni	*-*		*-*	*272.657*	*3.185.738*	*-*	*-*	*3.185.738*
Reggio Calabria	*-*	*-*	*-*	*27.342*	*153.062*	*-*	*-*	*153.062*
Mar Ionio	**1.703**	**-**	**1.703**	**-**	**-**	**-**	**61.911**	**61.911**
Taranto	*1.703*	*-*	*1.703*	*-*	*-*	*-*	*61.911*	*61.911*
Mare Adriatico Meridionale	**52.825**	**-**	**52.825**	**225.180**	**-**	**912.969**	**174.599**	**1.087.568**
Bari	*52.823*	*-*	*52.823*	*129.577*	*-*	*659.597*	*168.357*	*827.954*
Brindisi	*-*	*-*	*-*	*95.603*	*-*	*253.372*	*6.000*	*259.372*
Manfredonia	*2*	*-*	*2*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*
Barletta	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*
Monopoli	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*242*	*242*
Mare Adriatico Centrale	**120.910**	**-**	**120.910**	**135.627**	**-**	**583.818**	**35.961**	**619.779**
Ancona-Falconara	*120.910*	*-*	*120.910*	*135.627*	*-*	*579.874*	*35.886*	*615.760*
Pescara	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*
Pesaro	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*3.944*	*-*	*3.944*
San Benedetto del Tronto	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*
Ortona	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*75*	*75*
Mare Adriatico Centro Settentrionale	**157.646**	**-**	**157.646**	**55.396**	**-**	**339**	**74**	**413**
Ravenna	*157.646*	*-*	*157.646*	*55.396*	*-*	*339*	*74*	*413*
Mare Adriatico Settentrionale	**378.495**	**-**	**378.495**	**57.845**	**16.503**	**43.863**	**22.351**	**82.717**
Venezia	*378.458*	*-*	*378.458*	*57.839*	*16.503*	*43.863*	*22.351*	*82.717*
Chioggia	*37*	*-*	*37*	*6*	*-*	*-*	*-*	*-*
Mare Adriatico Orientale	**399.689**	**171.147**	**570.836**	**222.711**	**-**	**28.409**	**148.503**	**176.912**
Trieste	*398.753*	*171.147*	*569.900*	*222.711*	*-*	*28.390*	*72.751*	*101.141*
Monfalcone	*936*	*-*	*936*	*-*	*-*	*19*	*75.752*	*75.771*
Mare di Sicilia Occidentale	**19.095**	**-**	**19.095**	**306.039**	**897.045**	**1.027.970**	**64.650**	**1.989.665**
Palermo	*10.399*	*-*	*10.399*	*239.189*	*94.699*	*880.966*	*64.387*	*1.040.052*
Termini Imerese	*-*	*-*	*-*	*31.595*	*-*	*47.559*	*-*	*47.559*
Porto Empedocle	*-*	*-*	*-*	*7.587*	*-*	*46.778*	*-*	*46.778*
Trapani	*8.696*	*-*	*8.696*	*27.668*	*802.346*	*52.667*	*263*	*855.276*
Mare di Sicilia Orientale	**45.406**	**-**	**45.406**	**220.749**	**-**	**6.623**	**6.351**	**12.974**
Catania	*45.406*	*-*	*45.406*	*220.749*	*-*	*6.623*	*6.351*	*12.974*
Augusta	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*
Mare di Sardegna	**55.633**	**21.713**	**77.346**	**436.108**	**540.778**	**3.590.030**	**18.436**	**4.149.244**
Cagliari-Sarroch	*55.633*	*21.713*	*77.346*	*136.055*	*-*	*134.450*	*15.475*	*149.925*
Olbia	*-*	*-*	*-*	*219.654*	*-*	*2.246.606*	*2.877*	*2.249.483*
Porto Torres	*-*	*-*	*-*	*40.649*	*-*	*716.967*	*84*	*717.051*
Golfo Aranci	*-*	*-*	*-*	*5.328*	*-*	*492.007*	*-*	*492.007*
Oristano	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*
Portoscuso-Portovesme	*-*	*-*	*-*	*26.937*	*447.600*	*-*	*-*	*447.600*
Santa Teresa di Gallura	*-*	*-*	*-*	*7.485*	*93.178*	*-*	*-*	*93.178*
TOTALE	**5.364.554**	**3.072.591**	**8.508.767**	**3.753.751**	**16.210.049**	**9.709.071**	**1.966.259**	**27.836.225**

Fonte: Elaborazione Assoporti su dati Autorità di Sistema Portuale, Autorità Portuali
NB: Piombino,Portoferraio-Rio Marina- Cavo dati stimati

ASSOPORTI – MOVIMENTI PORTUALI IN ITALIA

NEL PERIODO 1 GENNAIO – 30 SETTEMBRE 2021

Autorità di Sistema Portuale	A	B	C				A+B+C
			Merci varie				
	Rinfuse Liquide tonn.	Rinfuse Solide tonn.	In contenitore tonn.	Ro-Ro tonn.	Altre merci varie tonn.	Totale tonn.	TOTALE tonn.
Mar Ligure Occidentale	**-15,5%**	**-18,4%**	**2,7%**	**-2,3%**	**-12,1%**	**0,5%**	**-6,2%**
Genova	-16,2%	-2,2%	-5,5%	-2,1%	-15,8%	-4,7%	-7,9%
Savona - Vado	-13,9%	-35,1%	402,1%	-3,0%	-9,7%	32,7%	0,2%
Mar Ligure Orientale	**-47,5%**	**-78,3%**	**-7,9%**	**70,1%**	**29,3%**	**-3,4%**	**-13,6%**
La Spezia	-47,5%	-90,4%	-10,4%	-	338,1%	-9,7%	-17,2%
Marina di Carrara	-	-72,8%	24,1%	70,1%	14,0%	35,3%	5,1%
Mar Tirreno Settentrionale	-14,8%	-28,0%	-6,1%	-5,2%	12,0%	-4,6%	-8,1%
Livorno	-14,5%	-1,9%	-6,1%	-2,6%	14,1%	-2,8%	-5,7%
Piombino	-52,1%	-38,1%	-	-12,6%	-72,6%	-13,3%	-23,2%
Portoferraio-Rio Marina-Cavo	-	-	-	-11,0%	0,0%	-11,0%	-11,0%
Mar Tirreno Centro Settentrionale	**-30,8%**	**7,5%**	**-3,9%**	**-3,8%**	**865,2%**	**-3,2%**	**-11,6%**
Civitavecchia	31,7%	4,0%	-3,9%	-3,8%	70,2%	-3,7%	0,4%
Fiumicino	-46,4%	-	-	-	-	-	-46,4%
Gaeta	-19,4%	23,2%	-	-	20425,4%	20425,4%	-6,5%
Mar Tirreno Centrale	**0,6%**	**35,6%**	**-0,2%**	**-1,0%**	**-5,8%**	**-0,5%**	**1,0%**
Napoli	0,6%	20,0%	-2,4%	-14,4%	-	-7,8%	-3,8%
Salerno	-	128,3%	2,7%	7,7%	3,9%	5,7%	7,2%
Castellammare di Stabia	-	-	-	-	-	-	-
A.P. di Gioia Tauro/AdSP Mari Tirreno Meridionale e Ionio	**-47,3%**	**-33,4%**	**35,0%**	**-72,9%**	**-**	**34,1%**	**29,8%**
Gioia Tauro	-47,3%	-	35,0%	-72,9%	-	34,1%	31,3%
Crotone	-	-31,0%	-	-	-	-	-31,0%
Corigliano Calabro	-	-34,7%	-	-	-	-	-34,7%
Taureana di Palmi	-	-	-	-	-	-	-
Vibo Valentia	-	-	-	-	-	-	-
Stretto di Messina	**-73,9%**	**-32,8%**	**-**	**3,4%**	**-100,0%**	**3,4%**	**-55,5%**
Messina-Tremestieri	-	-	-	-48,2%	-100,0%	-48,2%	-48,2%
Milazzo	-73,9%	-45,4%	-	-	-	-	-73,0%
Villa San Giovanni	-	-	-	-	-	-	-
Reggio Calabria	-	-	-	-	-	-	-
Mar Ionio	**13,7%**	**3,4%**	**-**	**-**	**-24,1%**	**-22,3%**	**-0,5%**
Taranto	13,7%	3,4%	-	-	-24,1%	-22,3%	-0,5%
Mare Adriatico Meridionale	**-12,7%**	**-17,9%**	**8,4%**	**16,9%**	**-63,9%**	**14,3%**	**-0,9%**
Bari	-100,0%	-3,2%	8,5%	3,5%	-78,6%	3,3%	1,5%
Brindisi	-15,9%	-35,0%	-100,0%	35,3%	-87,2%	31,2%	-3,1%
Manfredonia	-7,3%	34,6%	-	-	240,1%	240,4%	24,3%
Barletta	0,0%	-20,9%	-	-	-74,7%	-74,7%	-13,7%
Monopoli	-5,7%	-7,2%	-	-	1308,7%	1308,7%	-3,8%
Mare Adriatico Centrale	**-14,7%**	**7,6%**	**-7,5%**	**17,4%**	**-**	**12,2%**	**0,7%**
Ancona-Falconara	-15,4%	-32,5%	-7,5%	17,5%	-	12,3%	-0,6%
Pescara	-	-	-	-	-	-	-
Pesaro	-	-	-	-	-	-	-
San Benedetto del Tronto	-	-	-	-	-	-	-
Ortona	-8,2%	33,6%	-	-89,2%	-	-89,2%	14,1%
Mare Adriatico Centro Settentrionale	**-1,2%**	**2,5%**	**-7,4%**	**-12,0%**	**12,4%**	**4,1%**	**2,5%**
Ravenna	-1,2%	2,5%	-7,4%	-12,0%	12,4%	4,1%	2,5%
Mare Adriatico Settentrionale	**-8,6%**	**5,3%**	**-10,9%**	**-4,5%**	**258,8%**	**16,1%**	**3,7%**
Venezia	-8,7%	5,4%	-10,9%	-4,5%	958,9%	20,4%	4,8%
Chioggia	160,4%	4,5%	388,4%	31,1%	-45,3%	-45,3%	-16,5%
Mare Adriatico Orientale	**-16,1%**	**-36,0%**	**-11,3%**	**21,5%**	**-23,6%**	**-0,7%**	**-13,3%**
Trieste	-16,1%	-64,7%	-11,3%	24,5%	-25,0%	1,2%	-12,7%
Monfalcone	-	-20,5%	-	-49,0%	-21,6%	-28,0%	-22,5%
Mare di Sicilia Occidentale	**-40,5%**	**-37,5%**	**-6,6%**	**26,4%**	**-**	**24,9%**	**12,5%**
Palermo	-40,5%	-43,8%	-19,6%	32,0%	-	30,2%	22,4%
Termini Imerese	-	11,5%	-	109,3%	-	109,3%	76,3%
Porto Empedocle	-	-32,9%	-	-86,4%	-	-86,4%	-66,0%
Trapani	-	-88,8%	10,3%	205,8%	-	105,7%	9,5%
Mare di Sicilia Orientale	**2,1%**	**-0,5%**	**-1,7%**	**-4,9%**	**-100,0%**	**-4,7%**	**0,3%**
Catania	-	-5,1%	-1,7%	-4,9%	-100,0%	-4,7%	-4,7%
Augusta	2,1%	1,4%	-	-	-	-	2,0%
Mare di Sardegna	**-8,1%**	**5,2%**	**-68,6%**	**24,7%**	**-100,0%**	**15,6%**	**-0,2%**
Cagliari-Sarroch	-7,7%	15,0%	-68,6%	40,9%	-100,0%	14,2%	-3,9%
Olbia	-	-11,0%	-	27,0%	-	27,0%	26,0%
Porto Torres	-24,8%	-25,8%	-	-15,0%	-	-15,0%	-20,8%
Golfo Aranci	-	-	-	-28,7%	-	-28,7%	-28,7%
Oristano	-21,9%	27,2%	-	-	-	-	14,3%
Portoscuso-Portovesme	5,0%	23,7%	-	-	-	-	20,8%
Santa Teresa di Gallura	-	-	-	-	-	-	-
TOTALE	**-17,5%**	**-7,4%**	**5,6%**	**5,4%**	**5,8%**	**5,6%**	**-4,8%**

Fonte: Elaborazione Assoporti su dati Autorità di Sistema Portuale, Autorità Portuali e ASPO
NB: Piombino e Portoferraio-Rio Marina-Cavo per il 2021 dati stimati. Crotone dati al 1 trimestre, Villa San Govanni dati al 1 semestre.

ASSOPORTI – MOVIMENTI PORTUALI IN ITALIA

NEL PERIODO 1 GENNAIO – 30 SETTEMBRE 2021

Autorità di Sistema Portuale	TEU			Unità Ro-Ro	Passeggeri			
	"hinterland" numero	"trasbordi" numero	TOTALE numero	numero	Locali numero	Traghetti numero	Crociere numero	TOTALE numero
Mar Ligure Occidentale	**4,8%**	**12,1%**	**5,7%**	**-6,5%**	**-**	**-26,6%**	**-77,6%**	**-46,7%**
Genova	-2,3%	12,2%	-0,5%	1,6%	-	-24,2%	-76,7%	-42,0%
Savona - Vado	318,1%	2,7%	312,2%	-24,2%	-	-40,2%	-79,5%	-63,5%
Mar Ligure Orientale	**6,7%**	**-55,0%**	**0,8%**	**49,4%**	**-**	**-**	**-90,8%**	**-100,0%**
La Spezia	5,0%	-55,0%	-1,0%	-	-	-	-90,4%	-100,0%
Marina di Carrara	34,8%	-	34,8%	49,4%	-	-	-100,0%	-100,0%
Mar Tirreno Settentrionale	3,0%	-12,3%	-1,6%	-5,3%	-16,9%	-93,1%	-11,9%	-40,0%
Livorno	3,0%	-12,3%	-1,6%	-1,6%	-	-99,3%	-5,7%	-79,9%
Piombino	-	-	-	-14,9%	-16,9%	-19,0%	-100,0%	-17,5%
Portoferraio-Rio Marina-Cavo	-	-	-	-14,0%	-16,9%	-66,9%	-99,4%	-17,9%
Mar Tirreno Centro Settentrionale	**-**	**-**	**-17,8%**	**4,3%**	**-**	**-33,4%**	**-85,3%**	**-62,4%**
Civitavecchia	-	-	-17,8%	4,3%	-	-33,4%	-85,2%	-62,4%
Fiumicino	-	-	-	-	-	-	-	-
Gaeta	-	-	-	-	-	-	-100,0%	-100,0%
Mar Tirreno Centrale	**-4,8%**	**97,6%**	**-2,0%**	**-3,1%**	**-43,6%**	**-34,9%**	**-86,4%**	**-48,9%**
Napoli	-3,3%	-37,2%	-4,2%	-14,8%	-42,8%	-27,4%	-86,2%	-48,0%
Salerno	-7,3%	270,2%	1,5%	9,1%	-51,1%	-61,5%	-88,7%	-56,6%
Castellammare di Stabia	-	-	-	-	-39,7%	-	-	-39,7%
A.P. di Gioia Tauro/AdSP Mari Tirreno Meridionale e Ionio	**-**	**28,8%**	**28,8%**	**-51,9%**	**-**	**-**	**-100,0%**	**-100,0%**
Gioia Tauro	-	28,8%	28,8%	-51,9%	-	-	-	-
Crotone	-	-	-	-	-	-	-100,0%	-100,0%
Corigliano Calabro	-	-	-	-	-	-	-	-
Taureana di Palmi	-	-	-	-	-	-	-	-
Vibo Valentia	-	-	-	-	-	-	-	-
Stretto di Messina	**-**	**-**	**-**	**-15,0%**	**-46,0%**	**-74,7%**	**-100,0%**	**-47,5%**
Messina-Tremestieri	-	-	-	-50,3%	-58,8%	-74,7%	-100,0%	-60,5%
Milazzo	-	-	-	-80,8%	-53,0%	-	-100,0%	-53,0%
Villa San Giovanni	-	-	-	614,1%	-23,1%	-	-	-23,1%
Reggio Calabria	-	-	-	-	-	-	-	-
Mar Ionio	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Taranto	-	-	-	-	-	-	-	-
Mare Adriatico Meridionale	**-19,2%**	**-**	**-19,2%**	**8,0%**	**-**	**-36,6%**	**-72,2%**	**-47,4%**
Bari	-19,1%	-	-19,1%	5,8%	-	-34,0%	-69,2%	-46,4%
Brindisi	-100,0%	-	-100,0%	11,0%	-	-42,6%	-92,4%	-50,1%
Manfredonia	-	-	-	-	-	-	-100,0%	-100,0%
Barletta	-	-	-	-	-	-	-	-
Monopoli	-	-	-	-	-	-	-86,6%	-86,6%
Mare Adriatico Centrale	**-7,4%**	**-**	**-7,4%**	**25,0%**	**-**	**-39,5%**	**-54,0%**	**-40,6%**
Ancona-Falconara	-7,4%	-	-7,4%	25,0%	-	-39,2%	-53,2%	-40,2%
Pescara	-	-	-	-	-	-	-	-
Pesaro	-	-	-	-	-	-66,2%	-100,0%	-68,0%
San Benedetto del Tronto	-	-	-	-	-	-	-	-
Ortona	-	-	-	-	-	-	-89,9%	-89,9%
Mare Adriatico Centro Settentrionale	**-5,8%**	**-**	**-5,8%**	**12,2%**	**-**	**-53,6%**	**-99,3%**	**-96,2%**
Ravenna	-5,8%	-	-5,8%	12,2%	-	-53,6%	-99,3%	-96,2%
Mare Adriatico Settentrionale	**-15,1%**	**-**	**-15,1%**	**-2,5%**	**-81,8%**	**-48,1%**	**-98,3%**	**-94,5%**
Venezia	-15,1%	-	-15,1%	-2,4%	-81,8%	-48,1%	-98,3%	-94,5%
Chioggia	362,5%	-	362,5%	-90,2%	-	-	-	-
Mare Adriatico Orientale	**11,4%**	**-25,5%**	**-3,0%**	**33,0%**	**-**	**126,8%**	**42,6%**	**51,6%**
Trieste	11,3%	-25,5%	-3,1%	33,0%	-	128,6%	-30,2%	-13,2%
Monfalcone	24,1%	-	24,1%	-	-	-82,1%	-	71382,1%
Mare di Sicilia Occidentale	**-0,8%**	**-**	**-0,8%**	**43,3%**	**-9,5%**	**-19,4%**	**-84,4%**	**-25,8%**
Palermo	-4,2%	-	-4,2%	38,5%	-2,3%	-20,0%	-83,5%	-34,5%
Termini Imerese	-	-	-	148,6%	-	-1,5%	-	-1,5%
Porto Empedocle	-	-	-	24,9%	-	-8,2%	-100,0%	-10,2%
Trapani	3,6%	-	3,6%	25,3%	-10,3%	-30,1%	-98,8%	-13,8%
Mare di Sicilia Orientale	**-3,8%**	**-**	**-3,8%**	**-3,5%**	**-100,0%**	**-**	**-95,7%**	**-94,5%**
Catania	-3,8%	-	-3,8%	-3,5%	-100,0%	-	-95,7%	-94,5%
Augusta	-	-	-	-	-	-	-	-
Mare di Sardegna	**-35,0%**	**-34,2%**	**-34,8%**	**3,8%**	**-41,8%**	**-20,5%**	**-95,4%**	**-29,0%**
Cagliari-Sarroch	-35,0%	-34,2%	-34,8%	0,9%	-	-52,4%	-93,6%	-71,4%
Olbia	-	-	-	10,0%	-	-17,2%	-97,5%	-20,4%
Porto Torres	-	-	-	-4,5%	-	-25,9%	-99,8%	-29,4%
Golfo Aranci	-	-	-	-41,0%	-	-10,9%	-100,0%	-11,2%
Oristano	-	-	-	-	-	-	-	-
Portoscuso-Portovesme	-	-	-	15,0%	-34,1%	-	-	-34,1%
Santa Teresa di Gallura	-	-	-	-29,7%	-62,6%	-	-	-62,6%
TOTALE	**0,7%**	**16,1%**	**5,6%**	**1,1%**	**-38,5%**	**-38,4%**	**-78,9%**	**-45,9%**

Fonte: Elaborazione Assoporti su dati Autorità di Sistema Por
NB: Piombino e Portoferraio-Rio Marina-Cavo per il 2021 dal

I primi nove mesi del 2021 mostrano un trend di ripresa nei porti

In Italia sembra si stia delineando una stabile ripresa per ciò che riguarda il traffico merci nei primi nove mesi del 2021. È quanto emerge dall'elaborazione dei dati delle Autorità di Sistema Portuale effettuata da Assoporti. Come si evince dalle tabelle e dai traffici, nel 2020, gli scali italiani avevano movimentato 441,8 milioni di tonnellate di merci, con un calo del 10% rispetto ai 490 milioni del 2019. Già nel primo trimestre del 2021 l'import/export via mare aveva registrato un incremento del 3% sul 2019.

Rispetto al periodo gennaio-settembre 2020, profondamente colpito dall'emergenza sanitaria, si registra una crescita in tutti i settori di traffico. È importante evidenziare che si sta registrando, rispetto al periodo gennaio-settembre 2019, un recupero dei livelli precedenti la crisi nella movimentazione di merci e passeggeri.

Infatti, rispetto ai primi nove mesi del 2019, nello stesso periodo dell'anno che volge al termine, seppur con una riduzione delle percentuali nella movimentazione di rinfuse liquide, si evidenziano significativi segnali di crescita nel settore delle merci varie e nei movimenti di contenitori.

Il settore delle crociere, di fatto azzerato dalla crisi pandemica, risulta ancora essere il settore con maggiori difficoltà. Tuttavia, la ripartenza sta avvenendo grazie all'Italia, e sarà il 2022 l'anno in cui si dovrebbero vedere dati di crescita più significativi. Discorso molto simile per il segmento passeggeri in generale che risente delle limitazioni di mobilità che la pandemia ha imposto sia a livello interno che nei collegamenti con gli altri Paesi transfrontalieri.

In ogni caso, si tratta di un anno di assestamento che ancora non ha raggiunto un flusso di traffico analogo a quello precedente alla pandemia, anche se le premesse di ripresa ci sono tutte.

Il presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri, ha sottolineato che, "stiamo vedendo una portualità in ripresa che ci fa guardare al futuro con un ragionato ottimismo. I porti, che sono parte integrante della logistica moderna, si sono mostrati resilienti e organizzati tanto da garantire l'approvvigionamento dei beni in tutto il Paese, come abbiamo più volte ricordato. I segnali di ripresa dovranno essere accompagnati e rafforzati da tutti gli investimenti necessari per garantire la competitività dei porti, come previsto dal Pnrr e dal fondo complementare, che pongono obiettivi ambiziosi e fortemente stimolanti anche per la transizione ecologica e digitale del comparto. Totalmente diverso il tema dei passeggeri legato direttamente alla situazione sanitaria in corso e alla sua evoluzione." ■

Messina (Assarmatori): “Le priorità sono rilancio dell’occupazione e sostenibilità”

Contributo a cura
di Stefano Messina*
*presidente Assarmatori

Rispetto al 2020, quello che sta per chiudersi è stato per lo shipping **l’anno della ripartenza**. Tutti i segmenti sono in crescita e non solo per un effetto rimbalzo. In totale nei primi sei mesi 2021 i porti italiani hanno movimentato 228,8 milioni di tonnellate di merce, l’8% in più di quante ne erano state movimentate nella prima metà dello scorso anno. Da ricordare che nel 2020 l’intero comparto aveva chiuso l’anno con un risultato negativo rispetto al 2019 del 10,7%

Ancora ben **lontano dai livelli pre-pandemia è invece il trasporto marittimo dei passeggeri**. I dati di Assoporti del primo semestre 2021, confrontati con l’analogo periodo dello scorso anno riflettono, però, una moderata variazione di tendenza che dovrebbe essersi accentuata nel terzo trimestre. Complessivamente nei porti italiani nei primi sei mesi del corrente anno sono stati movimentati 10 milioni di passeggeri, 500 mila in più dello stesso periodo del 2020. Un incremento dovuto soprattutto al settore traghetti, passato da 1,9 milioni di passeggeri a 2,8 milioni. Buono anche l’andamento del settore crocieristico, che ripartito solo da maggio secondo le stime dovrebbe comunque chiudere l’anno con 2,7 milioni di passeggeri movimentati.

Al di là dei dati di mercato, però, il 2021 è stato un anno importante anche per i risultati che Assarmatori e le altre associazioni del settore sono riuscite a raggiungere. Dopo mesi di interlocuzione politica è stato sciolto il nodo dei ristori al corto e al lungo raggio per le perdite subite durante la pandemia, che nemmeno tre provvedimenti legislativi erano riusciti a sbloccare, inoltre abbiamo ottenuto che nel Fondo Complementare al PNRR ci siano 800 milioni per il rinnovo o per l’adeguamento green delle flotte, 500 dei quali per i traghetti, oltre che 2,8 miliardi per vari interventi portuali. Non è quel Piano Marshall che avevamo richiesto ma può essere il **trampolino di lancio per lasciarsi alle spalle la crisi** causata dalla pandemia e avviare l’ammodernamento e il rilancio del trasporto marittimo, facendo crescere con esso non solo il sistema logistico nazionale e la cantieristica, ma anche l’intera economia italiana e quindi l’occupazione.

Ora stiamo per affrontare il 2022, che per il settore presenta sfide ancora più importanti, la prima delle quali riguarda l’**occupazione**. Gli effetti benefici della Legge 30 del 1998 che ha istituito il Registro Internazionale sono da anni sempre meno significativi. L’Italia si sta avviando a modificare il suo ordinamento secondo l’impostazione indicata dalla UE, ossia allargando i benefici per il lavoro marittimo previsti dalla legge 30/98 anche alle navi che battono bandiera di un Paese europeo o dello Spazio Economico Europeo e se si vuole far ripartire l’occupazione è un’occasione da cogliere in pieno a cominciare dal settore crocieristico. Gli *orderbook* delle compagnie europee dimostrano che nei prossimi 6-8 anni ci saranno migliaia di assunzioni di marittimi e di addetti ai servizi accessori. Il rispetto delle regole europee consentirà tali nuovi assunzioni con significative ricadute nei contesti geografici più delicati.

C’è da giocare da protagonisti, infine, la **battaglia della sostenibilità**. L’Unione Europea, con il pacchetto “Fit for 55”, si è posta obbiettivi per lo shipping sensibilmente più stringenti e più ravvicinati nel tempo rispetto a quelli, già sfidanti, delineati dall’IMO. Peccato che realisticamente nessuno possa realizzarli, perché entro le scadenze delineate non saranno disponibili le quantità necessarie di carburanti green e le adeguate infrastrutture di stoccaggio e rifornimento ed anche **il ricambio delle flotte richiede dei tempi difficilmente compatibili con quelli fissati**. Anche sotto il profilo della tecnologia disponibile la distanza tra le buone intenzioni e la realtà è notevole, attualmente né l’idrogeno, né l’ammoniaca sono alternative praticabili ai combustibili fossili e soltanto il 12% delle navi in costruzione prevede motorizzazioni con dual-fuel, con un secondo fuel che nella maggior parte dei casi è il Gnl, che peraltro per le regole Fit for 55 potrebbe non essere considerato green. **Gli obiettivi vanno quindi ricalibrati** secondo prospettive di riconversione più realistiche. Mentre va assolutamente scongiurata l’estensione del sistema dei certificati di emissione (ETS) allo shipping, che rischia di avere ripercussioni negative in ambito economico e sociale, senza produrre significavi benefici ambientali, ossia una scelta essa stessa non sostenibile; visto che la sostenibilità non può essere solo ambientale, ma anche sociale, tecnica ed economica. ■

Mattioli (Confitarma): "Serve un altro intervento che accompagni la flotta nazionale nella sfida green"

Contributo a cura
di Mario Mattioli*
*presidente Confitarma

Sono passati quasi due anni da quando è stato identificato il primo focolaio di Covid-19 a Wuhan, in Cina. Da allora il mondo è cambiato e tutti, cittadini, imprese, governi, hanno dovuto affrontare enormi sacrifici e disagi.
Sin dal novembre 2019 il trasporto marittimo si è distinto per il suo importante ruolo a supporto dell'economia globale e per la vita quotidiana di tutte le popolazioni. A fronte di un'immediata flessione del commercio mondiale a seguito delle restrizioni imposte per limitare la pandemia, le materie prime essenziali hanno continuato a muoversi anche nei giorni più bui. Ciò ha certamente comportato alcuni benefici per gli armatori ma anche notevoli sacrifici soprattutto nei comparti del trasporto dei passeggeri.
Poi, dai primi mesi del 2021, si è profilata un'incoraggiante ripresa dei mercati marittimi: si prevede un aumento del 6% del Pil mondiale rispetto al -3% del 2020 e un ritorno del commercio marittimo ai livelli pre-Covid, con una crescita del 3,9% in tonnellate e 4,4% in tonnellate-miglia già a fine 2021.
Tuttavia, **la ripresa varia a seconda dei diversi comparti**: container, gas e rinfuse secche hanno visto le tendenze al rialzo più forti mentre per il petrolio si registra ancora un calo del 10% e potrebbe non tornare ai livelli preCovid fino alla fine del 2022. Coloro che hanno dovuto superare le difficoltà più gravi sono stati i **lavoratori marittimi**: ad un certo punto circa 400.000 marittimi di tutto il mondo sono rimasti bloccati lontano da casa e ancora oggi si registrano numeri alti in attesa che tutti i Paesi rendano prioritaria la vaccinazione dei marittimi
Lo **shipping italiano si lascia alle spalle un anno più positivo del 2020 ma certamente non facile** dato che i problemi da affrontare sono stati molti e alcuni non si sono ancora risolti.
Confitarma non si è mai fermata ed è stata presente in tutte le sedi nazionali e internazionali a tutela dell'armamento nazionale e a supporto delle aziende che hanno continuato la loro attività garantendo i beni essenziali al Paese, nonostante le evidenti difficoltà derivanti dalla pandemia: navi da crociera italiane rimaste ferme sin dalla fase iniziale della crisi Covid ma che, dopo la lenta e graduale riapertura dei servizi sono ancora in attesa di misure concrete per risolvere pesanti problemi operativi già risolti per le unità battenti altre bandiere; unità operanti nei collegamenti con le nostre grandi e piccole isole per garantire la continuità territoriale ove gli attuali provvedimenti di contrasto alla pandemia incidono pesantemente sui fatturati delle imprese, con cali superiori al 30%; unità da carico, secco e liquido, importante settore della catena logistica nazionale, la cui operatività risente delle necessarie restrizioni operative imposte dalla crisi sanitaria.
Nel corso dell'anno abbiamo registrato **un ulteriore calo delle unità di bandiera** ma sappiamo che, oltre alla nuova unità a Lng di Costa Crociere consegnata il 2 dicembre, almeno una ventina di nuove costruzioni entreranno in servizio nei prossimi mesi e altrettanto sono in costruzione o nell'order book mondiale. **Gli armatori italiani stanno continuando a fare la loro parte investendo** miliardi di euro per mantenere e incrementare le elevate performance ambientali che pongono le loro flotte ai vertici delle *best practice* internazionali.
La mobilità più verde è un must e lo shipping ne è perfettamente consapevole. Non mi stancherò di ripetere che il trasporto marittimo è già la modalità più sostenibile per unità di merci: secondo l'ultimo studio dell'IMO sulle emissioni di gas serra del settore, nonostante un aumento del 40% del commercio marittimo, tra il 2008 e il 2018 c'è stata una diminuzione del 7% delle emissioni di CO_2 e un miglioramento medio del 30% dell'efficienza energetica.
Poche industrie possono vantare risultati simili e le nostre le imprese sono sempre più impegnate nella sfida verso la transizione ecologica. In proposito, voglio ricordare che Confitarma ha colto l'occasione della presidenza italiana del G20 per mettere il mare al centro della ripresa di un'economia blu sostenibile, ottenendo che per la prima volta l'industria dello shipping mondiale entrasse a far parte del B20, il forum di dialogo ufficiale del G20 con la comunità imprenditoriale globale. La transizione ecologica dello shipping e i relativi finanziamenti, l'esigenza di ridurre le forme di protezionismo nel commercio marittimo mondiale, l'affermazione di accordi multilaterali e la riforma del Wto, sono i punti cardine del documento finale del B20 a cui Confitarma ha attivamente contribuito.
Purtroppo, mentre i nostri partner europei stanno investendo risorse pubbliche per sostenere il settore marittimo nella transizione ecologica, **il Governo italiano sembra incontrare qualche difficoltà nel sostenere il rinnovo e l'ammodernamento della flotta italiana** e di fatto dai provvedimenti al momento approvati rimane esclusa un'importante parte delle navi di imprese radicate in Italia, da tempo impegnate in tal senso.
Infatti, i 500 milioni di euro previsti dal Governo con il DL n.59/2021, convertito nella Legge n.101/2021, sono destinati esclusivamente al rinnovo e ammodernamento solo delle navi operanti nell'area Mediterranea che toccano i porti italiani: si corre quindi il rischio concreto che una gran parte della nostra flotta venga esclusa dalla strategia nazionale di contrasto ai cambiamenti climatici creando ulteriori difficoltà al raggiungimento degli ambiziosi obiettivi ambientali che sono stati fissati. Inoltre, il consistente incentivo alle nuove costruzioni di navi passeggeri non parametrato alla componente innovativa del progetto ma all'intero valore della nave, oltre a probabili rilievi della Commissione europea, potrebbe creare evidenti **problemi di distorsione del mercato** in sfavore di chi ha già realizzato gli interventi incentivabili a proprie spese.
Per questi motivi riteniamo sia opportuno un secondo intervento che accompagni tutta la flotta nazionale appartenente alle imprese radicate sul territorio nazionale nell'affrontare la sfida green.
In ogni caso, per il successo nelle transizioni green e digitale, dovremmo invece sempre tenere a mente che il trasporto marittimo è fondamentale in quanto contribuisce a garantire l'approvvigionamento essenziale alla popolazione e alle imprese di tutti gli Stati membri, a cominciare da cibo, energia e materie prime, ma anche forniture mediche e sanitarie.
L'industria marittima deve essere accompagnata in questi percorsi e, per questo, oltre a una radicale semplificazione delle procedure che regolano il settore, deve essere ulteriormente rafforzato il dialogo strutturato e proattivo con le Istituzioni al fine di garantire che le sfide della decarbonizzazione, della digitalizzazione e della resilienza siano affrontate in modo adeguato. ■

Santi (Federagenti): "Chiediamo un 'gabinetto di guerra' in tempo di pace"

Contributo a cura
di Alessandro Santi*
*presidente Federagenti

Blocco prolungato, talora superiore ai vent'anni, nella realizzazione delle nuove infrastrutture con al palo grandi opere che erano contenute nella Legge obiettivo del 2002; dimostrata e generalizzata incapacità della macchina burocratica di mettere a terra i grandi progetti e (salvo rare eccezioni) di passare dalla fase di assegnazione dei finanziamenti a quella di apertura dei cantieri e di realizzazione delle opere, riforma della portualità, della pubblica amministrazione e della giustizia che difficilmente potranno essere realizzate nei tempi richiesti dall'Europa.

Sono solo tre fra i motivi principali che ogni giorno in modo sempre più oppressivo tendono a trasformare i sogni connessi con l'erogazione dei Fondi del Pnrr (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza), in un **incubo per un Paese** che è stato incapace di agire a fondo sulla sua struttura decisionale, deteriorando qualitativamente la struttura della burocrazia, a livello nazionale così come a quello regionale ed evidenziando oggi la necessità anche di agire sulla natura giuridica, nel caso dei porti, di Autorità di sistema che hanno le mani legate e che solo con **uomini in grado di assumersi responsabilità e rischi superiori al loro mandato**, riescono a realizzare qualcosa di positivo per il mercato e per il Paese.

Purtroppo ogni anno ci ritroviamo a parlare, e la vigilia del Pnrr non fa eccezione, di **strozzature e ostacoli insormontabili per il flusso delle merci**. Ostacoli a mare, dove la soluzione del problema dei dragaggi, è affidata spesso a improvvisazione su base locale con tutti i rischi che ciò comporta. Ostacoli a terra, dove il collegamento fra i porti e il mercato di riferimento (nazionale e ancora di più internazionale) risente in modo sempre più cogente della mancata realizzazione di infrastrutture strategiche, ferroviarie così come stradali, senza le quali la competitività e l'efficienza dei porti, resteranno una chimera e un'utopia.

La cronicizzazione di questi problemi richiede oggi un **approccio di assoluta emergenza** proprio per non sprecare l'opportunità fornita dal Pnrr tenendo bene a mente la parallela necessità (che suona come un monito) di sbloccare i miliardi di risorse stanziate e mai spese, nel settore portuale ma più in generale in quello delle infrastrutture vitali per la competitività del sistema Paese.

Quella che precede il Pnrr è per l'Italia è quindi una **sfida a tutto campo**: lo Stato ha cronicizzato problemi e strutture decisionali inefficienti e ora che tutti si attendono un flusso di denaro (in gran parte a debito) i riflettori su queste carenze si accendono come non mai accaduto in passato: la lentezza nella realizzazione delle opere infrastrutturali si somma, in un mix letale, alla carenza dimostrata nella fase attuativa dei progetti. Sulle regole il lavoro è stato fatto ma in pratica gli ostacoli restano e va percorsa ancora molta strada. Per questo motivo Federagenti ha chiesto la creazione di un vero e proprio **"gabinetto di guerra" in tempo di pace**, che consenta di bypassare tutte quelle strozzature di sistema che hanno sino a oggi impedito lo sviluppo.

E gli appuntamenti non si fermano al Pnrr. Nei prossimi mesi la Corte di giustizia europea sarà chiamata a esprimersi sullo **status giuridico delle Autorità di sistema portuale** e da più parti si sollecita una analisi e un intervento preventivo, che consenta il pensionamento dei vecchi Enti pubblici che governano i porti e la definizione di uno status che consenta di adempiere alle funzioni prioritarie di realizzazione delle nuove opere, di regolazione e di promozione, in linea con i dettami comunitari.

Tutto ciò accade in un momento delicatissimo sia per gli equilibri all'interno dell'Europa, costretta dai suoi fallimenti, a guardare verso sud sia per quelli geopolitici che stanno imponendo nuovamente una centralità del Mediterraneo all'interno di uno scenario complessivo dell'interscambio mondiale e dei traffici marittimi profondamente e traumaticamente impattato anche dalle conseguenze della pandemia. ■

Moretto (Fedespedi): "Un anno di conquiste importanti per gli spedizionieri italiani"

Contributo a cura
di Silvia Moretto*
*presidente Fedespedi

Il 2021 è stato un anno del tutto particolare, direi di passaggio. La voglia di ripartire ha fatto accelerare l'economia: già a settembre il PIL mondiale era tornato ai livelli pre-Covid. L'ultimo outlook economico dell'OCSE prevede una crescita del PIL mondiale pari a +5,6% nel 2021, +4,5% nel 2022 e + 3,2% nel 2023. Le previsioni per l'Italia parlano di una forte rimbalzo nel 2021 (+6%) e una crescita più moderata nei prossimi due anni: +4,6% nel 2022 e +2,6% nel 2023. Con la crescita economica è tornata anche l'inflazione, soprattutto negli Stati Uniti, In generale, sulla quale pesa il repentino ritorno dei consumi a livelli "normali" e le difficoltà delle catene globali di approvvigionamento nel tenere il passo della domanda. Il perdurare della pandemia ha, infatti, messo in luce tutta la fragilità dell'attuale organizzazione della supply chain globale e del modello economico ad essa sotteso e ha reso ancora più urgente da parte dei Governi dei Paesi industrializzati e in via di sviluppo l'esigenza di mettere logistica e reti di connessione al centro della propria politica estera, economica, industriale.

Oggi l'Italia, grazie al PNRR – che significa risorse ma anche nuova occasione di dialogo e scambio di visioni tra istituzioni e forze economiche del Paese – ha la grande opportunità di ripensare la propria logistica e le proprie infrastrutture in chiave strategica. Un'opportunità che Fedespedi e il nostro sistema Confederale ha l'obiettivo di sfruttare appieno. Notizia di pochi giorni fa, la Commissione Bilancio della Camera, dopo un lungo e proficuo dialogo con il MIMS e il Ministero di Giustizia, ha approvato la nostra proposta di aggiornamento e ammodernamento della disciplina sul contratto di spedizione contenuta nel Codice civile.

Si tratta di un risultato importante per Fedespedi, frutto dello studio e dell'impegno pluriennale del Legal Advisory Body di Fedespedi, guidato dal Presidente Ciro Spinelli, e del lavoro congiunto con Confetra a livello istituzionale – che aveva già portato all'approvazione della proposta presso il CNEL, nel quadro delle tre proposte di legge per la semplificazione della normativa del sistema della logistica italiana presentate dalla stessa Confetra. Finalmente viene riconosciuto e recepito nel nostro ordinamento il valore dell'evoluzione che il settore delle spedizioni ha avuto negli ultimi 70, 80 anni; finalmente la logistica italiana esce dal provincialismo e dallo schiacciamento su un'unica modalità (strada), che l'hanno contraddistinta fino ad oggi da un punto di vista normativo. In particolare, viene riconosciuto il valore strategico della parte software della supply chain logistica, del quale gli spedizionieri sono nodo fondamentale. Questa innovazione sarà un booster di competitività per le imprese di logistica e spedizioni e va nella direzione tracciata dal MIMS, che in occasione dell'Agorà Confetra ha annunciato di voler varare in primavera un provvedimento quadro che affronti e provi a sciogliere i tanti nodi immateriali e regolatori, il software logistico appunto, che minano la competitività della logistica italiana. Il dato estremamente positivo, per il Paese, sta nel fatto che il Governo abbia riconosciuto senza pregiudizi la bontà tecnica e il valore di una proposta dal basso, che ha l'obiettivo di semplificare, chiarire, modernizzare la disciplina del contratto di spedizioni. Questo è l'esito di una cultura del dialogo della quale la politica si è riappropriata in questa nuova stagione di rinnovamento; questo è il contributo che le rappresentanze associative possono dare alla crescita e allo sviluppo del Paese nei prossimi anni.

Un'altra "battaglia" confederale vinta in questo 2021 è quella del Sudoco, approvato dal Consiglio dei ministri, sempre nel quadro degli obiettivi del PNRR, e del quale stiamo solo aspettando la firma del regolamento.

Se il 2021 ci ha riservato grandi risultati e grande soddisfazione per il lavoro di squadra che siamo stati in grado di esprimere, il 2022 non sarà certo meno impegnativo: l'utilizzo di laboratori di analisi convenzionati per velocizzare la fase dei controlli merceologici, l'interoperabilità dei Port Community System (che è un concetto che deve valere anche per quanto riguarda i sistemi e le reti digitali degli aeroporti) e l'E-CMR. Ma anche incentivi e investimenti diretti alle imprese per digitalizzazione, formazione e nuove competenze.

Proprio su questi temi Fedespedi ha avviato a cavallo tra il 202 e il 2021 un importante progetto che ha visto la pubblicazione della ricerca "*Disclosing the Forwarding World*" (disponibile sul sito www.fedespedi.it), studio sull'evoluzione delle professioni nel settore delle spedizioni internazionali nei prossimi 3-5 anni, realizzato in collaborazione ODM Consulting (Gi Group) dal Training & Development Advisory Body di Fedespedi sotto la guida del Presidente Guglielmo Davide Tassone. Un progetto che verrà sviluppato e ulteriormente implementato anche nel 2022. ■

Italia meno penalizzata di altri Paesi dalle strozzature delle catene di approvvigionamento

Le criticità imposte dalla logistica e dal trasporto marittimo in giro per il mondo hanno solo in minima parte complicato il lavoro all'industria italiana. Lo dice un rapporto appena pubblicato dal centro studi di Confindustria e intitolato 'La manifattura al tempo della pandemia. La ripresa e le sue incognite' nel quale si legge che, fra le ragioni del buon andamento della produzione manifatturiera italiana finora nel 2021, c'è stato anche il minor grado di esposizione alle strozzature nelle reti internazionali di approvvigionamento che stanno invece determinando un forte freno all'attività di trasformazione su scala globale.

"La carenza di input produttivi è avvertita come un ostacolo alla produzione da una quota di imprese italiane che, se confrontata con le risposte registrate nel resto d'Europa, appare ancora modesta. In particolare, prendendo come riferimento il dato medio per la seconda metà dell'anno in corso (in base all'indagine sulla fiducia delle imprese europee), risulta che il 15,4% dei rispondenti in Italia lamenta carenza di materiali o insufficienza di impianti, contro una media europea del 44,3%, a fronte addirittura del 78,1% dei rispondenti in Germania" è scritto nella ricerca.

La ragione di questa minore esposizione diretta della manifattura italiana alle turbolenze nelle catene internazionali di approvvigionamento è duplice: "Da un lato, essa è strutturalmente meno dipendente dalle forniture estere rispetto al resto della manifattura europea: secondo stime al 2015 del Centro Studi Confindustria (sulla base di dati input-output Oecd) le forniture estere pesano infatti per il 25,8% del totale degli input intermedi utilizzati, a fronte del 29,1% per quella tedesca e il 31,1% per quella francese. Al tempo stesso, la tipologia del suo posizionamento nelle catene globali del valore (che la vede soprattutto in qualità di fornitore invece che come assemblatore finale) tende ceteris paribus a ridurre nel breve periodo il rischio collegato ai mancati approvvigionamenti a monte".

La stessa ricerca, a proposito dei processi di backshoring in corso nella manifattura, citando risultati preliminari di un'analisi realizzata dal Centro Studi Confindustria in collaborazione con il gruppo di ricerca Re4it, rivela che il fenomeno del rientro in Italia di forniture precedentemente esternalizzate non è marginale. Tra i rispondenti che avevano in essere rapporti di fornitura estera, il 23% ha già avviato, negli ultimi cinque anni, processi totali o parziali di backshoring. I settori maggiormente attivi sono stati alimentari, tessile e altre industrie manifatturiere. Al primo posto tra le motivazioni addotte per spiegare il fenomeno compare la disponibilità di fornitori idonei in Italia (il che significa che la passata esternalizzazione non ha determinato la scomparsa di reti di fornitura nazionale nell'ambito in cui opera l'impresa) e la possibilità di abbattere i tempi di consegna (il che implica che il ricorso alla fornitura nazionale è rimasto efficiente sul piano operativo).

Il rapporto offre infine altre indicazioni sui tempi di consegna delle merci (ricavati da dati Ihs-Markit) secondo cui la situazione in Germania è addirittura peggiore nel 2021 rispetto a quella determinatasi con il lockdown del 2020. Anche per l'Italia la situazione è ovviamente analoga. "Nei tempi di consegna si è aperta un'ampia forbice rispetto ad altre grandi economie, come la Cina e in parte il Giappone, che per ora sembrano meno colpite dai ritardi" si legge. "Le due principali economie asiatiche si giovano del fatto che i problemi nei trasporti si scaricano maggiormente sulle rotte marittime verso Europa e America". ■

SPECIALISTI IN DIRITTO MARITTIMO

WATSON FARLEY & WILLIAMS

Leader indiscusso nel settore marittimo, WFW offre un'assistenza altamente specializzata in ambito nazionale ed internazionale

Con la pratice di shipping più grande al mondo, WFW è classificato in Band 1 in Chambers & Partners in 10 giurisdizioni

Oltre 35 anni di esperienza nella consulenza in ambito marittimo | Oltre 550 avvocati in 17 uffici internazionali | 2 uffici in Italia a Roma e Milano | wfw.com

ATENE AMBURGO BANGKOK DUBAI DUSSELDORF FRANCOFORTE HANOI HONG KONG LONDRA MADRID MILANO MONACO NEW YORK PARIGI ROMA SINGAPORE SYDNEY

© Watson Farley & Williams 2022. Ogni riferimento a "Watson Farley & Williams" nella presente pagina indica Watson Farley & Williams LLP e/o studi ad esso affiliati.

Età media del naviglio e tempi di lavorazione nei porti: dove l'Italia è sopra o sotto la media

Losì come già registrato nel 2020, anche il "Review of Maritime Transport 2021" segnala che l'Italia fa registrare dati peggiori della media mondiale per tempo medio necessario a servire le navi e per età media delle navi che scalano il nostro paese. Numeri migliori si notano invece per ciò che riguarda la portata media delle portacontainer che scalano i porti italiani e per la portata massima finora mai registrata per questa classe di navi entrate in uno scalo dello Stivale.
Una tabella del rapporto di Unctad che riassume i dati (forniti da MarineTraffic) sui primi 25 paesi marittimi al mondo rivela che in Italia nell'esercizio scorso sono state 7.929 le toccate nave registrate nei porti: meglio di paesi come India, regno Unito, Germania e Belgio ma peggio di altre 14 nazioni fra cui Spagna, Olanda e Turchia (la classifica è guidata da Cina e Giappone). Il valore mediano della permanenza in porto delle navi in Italia è pari a 0,92 giorni mentre la media dei primi 25 Paesi oggetto di analisi è di 0,71: la spiegazione di questo dato non è necessariamente legato alla dotazione delle infrastrutture terminalistiche o all'organizzazione del lavoro in banchina perché il tempo di permanenza in banchina di una nave varia molto anche a seconda della tipologia di merce trasportata (rinfuse, passeggeri, container, ro-ro, ecc.).
L'età media delle navi che attraccano lungo le coste della Penisola è 16 anni in Itali, a fronte di una media mondiale di 14 anni e questo può essere in parte spiegato anche dall'età media avanzata di molti traghetti (soprattutto quelli medio-piccoli) attivi sulle rotte di corto cabotaggio.

L'età media delle navi che attraccano lungo le coste della Penisola è 16 anni

La portata media delle navi portacontainer 'lavorate' nei nostri terminal è di 3.886, superiore alla media mondiale che è di 3.543, mentre la nave di maggiore capacità ormeggiata (in questo caso a Gioia Tauro) è stata di 23.756 Teu.
Un'altra tabella del "Review of Maritime Transport 2021" analizza il tempo necessario al ciclo di movimentazione (imbarco o sbarco) di un container a seconda della portata della nave lavorata in banchina. Le statistiche riportate da Unctad (la fonte è IHS Markit Port Performance Program) dicono che per navi di portata inferiore a 500 Teu servono 3,55 minuti per imbarcare o sbarcare ogni box , per navi della fascia 500-1.000 Teu ne servono 2,41, si scende sotto i due minuti dai 1.000 Teu in poi e il tempo medio di imbarco/sbarco risulta inferiore a 1,5 minuti per navi da oltre 2.500 Teu. Per portacontainer da oltre 4.000 Teu questo indicatore segnala tempi inferiori a 1,14 minuti.
I tempi dell'Italia risultano quasi per ogni fascia di navi (soprattutto per quelle oltre i 1.000 Teu) più elevati rispetto alla media delle prime 25 nazioni marittime al mondo.
Per ciò che riguarda infine le performance di imbarco e sbarco delle rinfuse liquide sulle navi cisterna, il rapporto prende in considerazione le prime 30 nazioni al mondo e l'Italia fa registrare i seguenti valori: 15 tonnellate al minuto per le fasi di carico, 32 tonnellate al minuto per lo scarico, 47 ore il tempo di attesa in media per poter iniziare le operazioni di carico e 48 per lo scarico. ■

Si restringe la flotta italiana: nuovo calo del 6,1% della portata lorda complessiva

Contrazione in termini di numero di unità, di valore economico e di portata lorda complessiva. È questo in sintesi lo stato di salute della flotta mercantile italiana così come fotografato nell'ultima Review of Maritime Transport dell'Unctad, la conferenza delle Nazioni Unite su commercio e sviluppo. Elaborata in gran parte sulla base di dati di Clarksons Research, l'analisi evidenzia innanzitutto come la flotta tricolore risulti ridimensionata numericamente nel corso dell'ultimo anno. Complessivamente le navi di shipping company italiane con stazza lorda superiore alle 1.000 tonnellate nel 2021 sono infatti 651 (lo scorso anno erano 678), delle quali 481 battenti bandiera nazionale e le restanti 170 vessilli esteri, una proporzione tra i due insiemi in linea con quella della rilevazione precedente (rispettivamente 499 e 179 nel 2020).

Le unità di compagnie marittime italiane, come accennato sopra, perdono terreno anche guardando alla portata lorda complessiva che, rispetto alla precedente rilevazione, passa da 17.405.353 a 16.197.223 tonnellate, un dato che comunque permette alla Penisola di mantenere la 25esima posizione nella classifica mondiale. Nel dettaglio, 10.296.714 sono le tonnellate riconducibili a navi battenti bandiera italiana e 5,9 milioni quelle relative a unità battenti bandiera estera, una quota pari al 36,43% del totale (in linea con il 36,7% del 2020).

Le cose cambiano, ma non di molto, ampliando lo sguardo a tutte le unità commerciali con stazza lorda superiore alle 100 tonnellate.

Secondo il report le navi italiane con queste caratteristiche sono infatti circa il doppio, ovvero 1.296 e in grado di offrire 11.255.000 tonnellate di portata lorda. Cifra, questa, che rappresenta lo 0,5% del totale della flotta globale e che mostra però anche un calo del 6,1% rispetto alla rilevazione precedente (in cui già si era osservato un decremento del 10,8% di stiva in Tpl rispetto a dodici mesi prima). L'analisi dell'Unctad evidenzia inoltre che la portata lorda media delle navi delle shipping company italiane è oggi di 8.685 tonnellate (valore anch'esso in calo rispetto alle 9.124 tonnellate del precedente report).

Le navi di shipping company italiane con stazza lorda superiore alle 1.000 tonnellate nel 2021 sono 651

L'ultima review (2021) della Conferenza dell'Onu offre infine un riscontro anche sul valore della flotta in questione. Tornando nel perimetro delle unità con stazza lorda superiore alle 1.000 tonnellate, secondo l'Unctad a inizio 2021 l'Italia si collocava in questa classifica in 16esima posizione, un gradino più in basso rispetto allo scorso anno. In particolare la flotta delle compagnie marittime italiane valeva complessivamente 18 miliardi di dollari (in calo dunque rispetto ai 18,51 rilevati a inizio 2020), con declini osservati in quasi tutti i segmenti analizzati. Nel dettaglio, risultava pari a 1,116 miliardi di dollari il valore delle navi bulk carrier (in discesa dai precedenti 1,162 miliardi), a 2,441 quelle delle unità offshore (dai precedenti 2,655 miliardi), a 1,866 miliardi quello delle navi cisterna (dai 2,319 miliardi della precedente analisi), a 256 milioni quelle delle gasiere (da 305 milioni), a 1,801 il valore delle unità general cargo (da 2,068 miliardi), a 418 milioni il dato delle chemical tanker (contro i precedenti 553 milioni). In controtendenza solo traghetti e navi passeggeri (il cui valore passa da 8,944 a 9,475 miliardi di dollari) e le portacontainer (da 4 a 6 miliardi), così come le unità classificate come 'altro' (da 504 a 621 milioni di dollari).

Da evidenziare infine che in questa classifica l'Italia è preceduta al 15esimo posto da Taiwan (valore complessivo della flotta di 18,304 miliardi), paese che ha incrementato in modo più marcato la sua quota di mercato della flotta globale insieme alla Corea del Sud nell'ultimo anno, passando da una fetta pari all'1,49 all'1,86% del totale. ■

Buone notizie dal mercato delle assicurazioni marittime (anche se preoccupano le grandi navi)

L'Unione Internazionale delle Assicurazioni Marittime Iumi (International Union of Marine Insurance) ha presentato, nel corso della sua annuale conferenza annuale che si sta tenendo per questa edizione in streaming da Seul, in Corea del sud, la sua analisi delle ultime tendenze sul mercato assicurativo marittimo.
In generale, lo Iumi ha segnalato uno sviluppo positivo del mercato per la maggior parte dei rami assicurativi, ad eccezione del P&I, e per la maggior parte delle regioni geografiche, per effetto di un aumento della base dei premi, da una frequenza dei sinistri straordinariamente bassa e da un rimbalzo economico migliore del previsto rispetto agli effetti inizialmente attesi della pandemia.
I premi sottoscrittii per il 2020 sono stati stimati a 30 miliardi di dollari, una cifra che rappresenta un aumento del 6,1% rispetto al 2019 e che risulta così suddivisa a livello globale: Europa 47,7%, Asia/Pacifico 29,3%, America Latina 9,3%, Nord America 7,7%, Altro 6,0%.
Guardando alle diverse linee di business, le assicurazioni merci continuano a rappresentare la quota maggiore con il 57,2% nel 2020, le coperture corpi e macchine il 23,8%, l'energia offshore 12,1% e la responsabilità civile marina (esclusa IGP&I) il restante 6,8%.

Polizze merci

Affrontando più nel dettaglio il segmento delle coperture merci Iumi spiega che il totale dei premi a livello globale per il mercato cargo nel 2020 è stimato in circa 17,2 miliardi di dollari, un valore in aumento del 5,9% rispetto al 2019. La crescita del mercato cinese continua a essere forte, con una crescita moderata in altre regioni. Le fluttuazioni dei tassi di cambio hanno un impatto maggiore su questo settore e quindi i confronti con gli anni precedenti non possono essere fatti con precisione.
"Le fortune del mercato assicurativo cargo tendono a seguire le tendenze del commercio mondiale e le previsioni del Fondo Monetario Internazionale sono ottimistiche" rileva l'associazione. "Il commercio globale sembra essere tornato più forte del previsto dopo lo scoppio della pandemia di Covid, il che dà una prospettiva positiva per le opportunità di business all'interno del mercato nel futuro".
Gli indici di perdite (loss ratio) sono migliorati nel 2019/2020 riportando il settore al pareggio tecnico per la prima volta in molti anni. "Lo scorso decennio è stato caratterizzato da una serie di grandi sinistri causati da eventi meteorologici e di navigazione e questo ha avuto un impatto negativo sugli indici di perdita" aggiunge Iumi. "Sebbene l'impatto dei sinistri sia stato relativamente basso nel 2019/2020 (il che ha contribuito a riportare il settore al pareggio tecnico), c'è ancora il potenziale per il ritorno in un 'ambiente' di sinistri più elevato nel 2021 e oltre.
In particolare, l'accumulo di rischi crescenti continua a destare preoccupazione. La tendenza a imbarcare grandi quantità di carico in singoli siti o su singole navi espone valori elevati a eventi che potrebbero facilmente tradursi in costose richieste di risarcimento.

Coperture Corpi e Macchine

I premi globali relativi al settore 'corpi' sono aumentati nel 2020 del 6% a 7,1 miliardi di dollari secondo l'International Union of Marine Insurance. La crescita è stata particolarmente forte nella regione nordica, ma molto più debole nel mercato del Regno Unito (Lloyd's), dove prosegue il declino degli ultimi anni.
Il divario tra la dimensione media delle navi e il valore assicurato, che ha iniziato ad ampliarsi nel 2014, sembra ora ridursi leggermente. Allo stesso modo, il divario tra la dimensione della flotta mondiale e i premi globali, che era in aumento dal 2012, permane ancora ma sembra essersi leggermente ridotto. Se il trend proseguirà questa sarà una buona notizia per il mercato corpi.
Altre buone notizie arrivano dal livello sempre basso della frequenza dei sinistri e delle perdite totali. Nonostante un leggero aumento nel 2021, l'impatto dei sinistri rimane straordinariamente basso. Iumi teme tuttavia che questi bassi livelli siano il risultato di una ridotta attività di navigazione in relazione all'emergenza Covid, in particolare nel settore delle crociere, e che l'attuale ripresa potrebbe vedere i sinistri tornare a livelli più normali nel prossimo futuro.
In generale, gli indici di perdita per il 2019/2020 sono migliorati in tutte le regioni riportando il mercato degli scafi delle navi a una posizione di pareggio tecnico dopo aver sperimentato molti anni di risultati insostenibili. Come detto, però, il ritorno alla piena attività dello shipping potrebbe avere un impatto negativo su questa posizione.
Particolarmente preoccupante, invece, è il fatto che la frequenza degli incendi a bordo non diminuisca, contrariamente alla casistica generale dei sinistri, tanto più per le grandi navi portacontainer. Statisticamente quest'ultime sono più soggette a incendi a causa delle grandi quantità e variabilità del carico trasportato e i sinistri colpiscono i marittimi, l'ambiente, il carico, lo scafo e l'assicurazione di responsabilità civile: un'emergenza da affrontare con urgenza.
Il passaggio del trasporto marittimo alla decarbonizzazione – pur lodevole e pienamente sostenuto da Iumi – avrà anche un impatto sul mercato 'copri e macchine'. "Con l'introduzione di nuovi carburanti e metodi di propulsione innovativi, è probabile che si verifichino sempre più richieste di risarcimento e i sottoscrittori dovranno comprendere appieno questi nuovi rischi e coprirli di conseguenza" conclude l'associazione degli assicuratori. ■

P.L. FERRARI & CO.

P&I INSURANCE BROKERS

A MEMBER OF THE **LOCKTON GROUP OF COMPANIES**

P&I purists since 1959

Genoa, Naples, Monaco, Piraeus, London, Ferrara, Istanbul, Houston

plferrari.com

Assonave mette in luce le sofferenze della navalmeccanica italiana

La pandemia di Covid-19 e il conseguente crollo del mercato delle crociere ha avuto un impatto molto negativo sui nuovi ordini ai cantieri navali italiani ed europei per i quali è giunto il momento di reagire a quelle che viene definita una "concorrenza sleale" da parte della navalmeccanica asiatica.
Si può riassumere così il messaggio emerso dallassemblea 2021 di Assonave andata in scena a Roma, sotto la presidenza dell'Amb. Vincenzo Petrone, nella quale è stato evidenziato "un comparto crocieristico mondiale, dopo un 2019 già deludente, con ordini calati del 20% in volume rispetto all'anno precedente a seguito del perdurare della crisi mondiale generata dal Covid-19" che ha fatto registrare "nel 2020 un nuovo crollo degli ordini pari a un ulteriore -20%. Solo grazie a un'impennata di ordini nel quarto trimestre è stato possibile superare i minimi ventennali del 2016".
L'associazione sottolinea che nel 2020 gli ordini europei sono calati del 64%, ben più che per le altre aree geografiche, con l'Europa che vede dimezzarsi la sua quota, scesa al 6% a fine 2020 e addirittura al 2% nel primo trimestre 2021. Ciò è dovuto al fatto che, sia in Europa che in Italia, oltre l'80% dei nuovi ordini è costituito dalle navi da crociera, settore che con la pandemia ha vissuto una crisi senza precedenti. Nel corso di quasi tutto il 2020 e nella fase iniziale del 2021 la maggior parte della flotta cruise è infatti andata in disarmo e non era certo lecito aspettarsi nuovi ordini dal mondo armatoriale.
L'unico segmento che ha visto crescere sostanzialmente le commesse, tra la fine 2020 e l'inizio del 2021, è stato quello delle portacontainer, tipologia oramai costruita quasi esclusivamente nell'Est Asiatico, e in particolare in Corea, che infatti ha visto la propria quota di mercato esplodere sino al 67% nel primo trimestre 2021. Tale contesto sta generando grandi difficoltà in alcuni cantieri del Nord Europa che si trovano pertanto in un periodo di crisi a dover gestire anche la considerevole assenza di ordini.
"La cantieristica italiana, e la relativa supply chain, grazie alla capacità strategica e operativa dei propri manager, era riuscita a costruire un portafoglio ordini tale da poter superare proprio quell'assenza di commesse generata dalla pandemia e questo anche perché ha dimostrato un'eccellente capacità di interagire con gli armatori, riuscendo, almeno per ora e non senza sacrifici, a limitare al minimo le cancellazioni" scrive Assonave. Che però aggiunge: "Ciò nonostante lo squilibrio legato all'altissima concentrazione sul segmento passeggeri nel portafoglio ordini italiano ed europeo pone l'intero sistema navalmeccanico a rischio, in particolare in questo periodo in cui il comparto è stato così duramente colpito".
Per tornare a prendere il largo secondo l'associazione la "prima direttrice da seguire è relativa alle attività in grado di stimolare la domanda nel breve termine e di supportare le attività del settore dal punto di vista economico-finanziario, ambito in cui lo strumento chiave è costituito dalla finanza agevolata italiana ed europea, nel contesto della programmazione economica EU 2021-2028 e delle opportunità derivanti dal Recovery Fund e dal conseguente Pnrr nazionale, nonché dal relativo fondo complementare". In quest'ambito, grazie anche al lavoro preparatorio svolto dall'associazione a livello italiano ed europeo, sono oggi disponibili budget specifici su molti temi di interesse per il settore quali: il rinnovo della flotta del Mediterraneo adibita al trasporto pubblico locale in chiave green, i sistemi di propulsione marittima a basso impatto ambientale e carburanti alternativi (idrogeno), i sistemi di propulsione ibridi (batterie al litio), i sistemi di accumulo per ultimo miglio, le infrastrutture marittime green e digitali, il cold ironing per i porti, opere a tutela del territorio, quali il piano nazionale per gli eco-dragaggi,

Il portafoglio ordini dei cantieri navali italiani
(aggiornato a Dicembre 2021)

CANTIERE	CITTÀ	TIPOLOGIA	ARMATORE	NOME	CONSEGNA.
Fincantieri	Monfalcone	Nave da crociera	Princess Cruises	Discovery Princess	2022
Fincantieri	Monfalcone	Nave da crociera	MSC Cruises	MSC Seascape	2022
Fincantieri	Monfalcone	Nave da crociera	MSC Journeys	Explora I	2023
Fincantieri	Marghera	Nave da crociera	NCL	Norwegian Prima	2022
Fincantieri	Marghera	Nave da crociera	NCL	TBN	2023
Fincantieri	Sestri Ponente (GE)	Nave da crociera	Virgin Voyages	Resilient Lady	2022
Fincantieri	Sestri Ponente (GE)	Nave da crociera	Virgin Voyages	TBN	2023
Fincantieri	Sestri Ponente (GE)	Nave da crociera	Oceania Cruises	TBN	2023
Fincantieri	Ancona	Nave da crociera	Viking Ocean Cruises	TBN	2022
Fincantieri	Ancona	Nave da crociera	Viking Ocean Cruises	TBN	2022
Fincantieri	Ancona	Nave da crociera	Viking Ocean Cruises	TBN	2023
T.Mariotti	Genova	Nave da crociera	Seabourn	Seabourn Venture	2022
T.Mariotti	Genova	Nave da crociera	Seabourn	Seabourn Pursuit	2023
Rosetti Marino	Ravenna	Bunker barge	Rimorchiatori Riuniti Panfido	TBN	2022
Rosetti Marino	Ravenna	Tug	Rimorchiatori Riuniti Panfido	TBN	2022
Cantiere Navale Visentini	Porto Viro (RO)	Traghetto	Corsica Linea	A Galeotta	2022
Cantiere Navale Visentini	Porto Viro (RO)	Traghetto	Visemar	TBN	2023

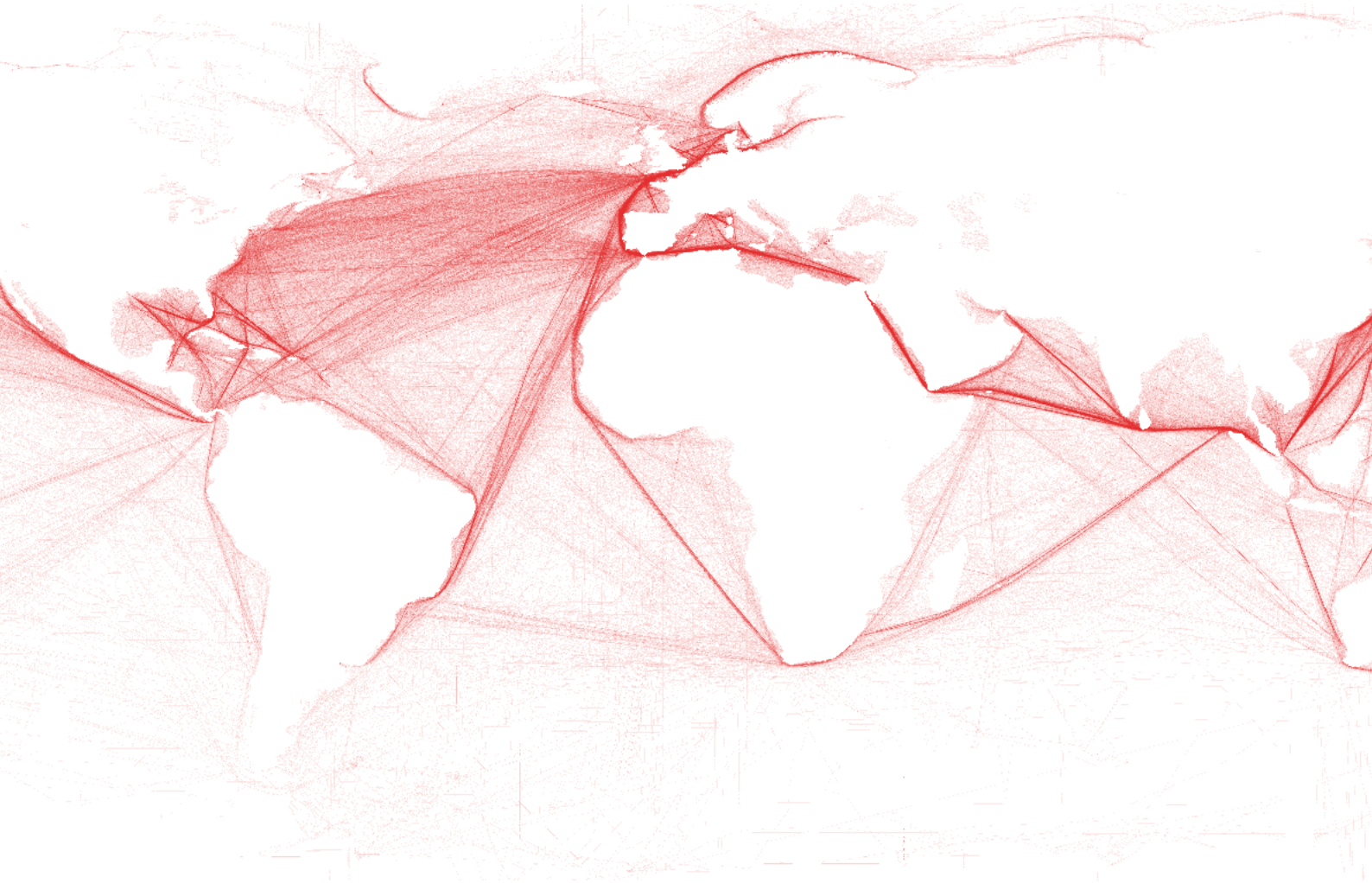
Fonte: Elaborazione SHIPPING ITALY su dati Lloyd's Fairplay - Assonave

SHIPPING ITALY.IT
Il quotidiano on-line del trasporto marittimo in Italia

la produzione di energie rinnovabili offshore, la cyber security con applicazioni marittime.
Un'ulteriore direttrice comprende, invece, quelle attività volte a salvaguardare l'industria navalmeccanica europea dalle pratiche di concorrenza sleale provenienti dall'Est Asiatico, al fine di assicurare, una volta superato l'attuale momento di difficoltà, una nuova fase di mercato. "In passato, infatti, all'industria asiatica è stato possibile soppiantare quella europea in gran parte dei segmenti di mercato della navalmeccanica, guadagnando 50 punti di quota di mercato in 50 anni. Questo è potuto accadere grazie all'utilizzo di pratiche strutturali di dumping supportate da sussidi statali continuativi contro cui non è stato possibile agire, poiché le regole a tutela della concorrenza, previste dal Wto, non si applicano al nostro settore, dal momento che le navi non sono un bene che possa essere 'importato' nel senso tradizionale del termine" sostiene Assonave. "Tale vuoto legislativo, da più anni denunciato, rende il nostro settore indifeso contro le pratiche di concorrenza sleale e dovrà essere al più presto sanato. Il recente regolamento sui sussidi esteri, pubblicato dalla Commissione Europea, può essere un primo passo in avanti, se opportunamente emendato, e se sarà possibile aggiungerne un altro relativo al pricing, in modo da bloccare le strutturali pratiche di dumping provenienti dall'Asia".
Un ultimo settore d'intervento deve includere, secondo l'associazione, le attività formative, informative, di networking e di collaborazione volte all'ottenimento di economie di scala che Assonave da tempo promuove a favore dei propri soci. "Tali attività, di per sé fondamentali, risulterebbero però inutili senza un'efficace implementazione delle prime due linee strategiche che, di fatto, sono di competenza politica e governativa. In tale contesto, sono le associazioni a dover efficacemente operare per consentire all'Esecutivo di comprendere le dinamiche di settore e di identificare le soluzioni politiche più efficaci e durature. Questo è l'obiettivo che Assonave si pone per i prossimi anni, in un momento decisivo in cui si rischia seriamente di lasciare alla concorrenza asiatica spazi nei quali è ancora presente la cantieristica europea. Come detto, l'Italia e l'Europa stanno attraversando una crisi senza precedenti, innescata dalla pandemia, ma è possibile superare questo momento e uscirne più forti di prima".
Per fare in modo che questo accada, "sarà necessario da una parte rendere fruibili le risorse per le aziende del settore e dall'altra risolvere gli annosi problemi di concorrenza sleale. È quindi possibile una svolta decisiva rispetto al che ci permetterà di recuperare un ruolo chiave".
A margine dell'assemblea, il presidente Patrone ha dichiarato: "L'industria metalmeccanica europea e italiana sta uscendo da un 'annus horribilis' determinato dalle ripercussioni della pandemia che ha investito soprattutto l'attività crocieristica. Ci sono però tutti i presupposti per una ripresa vigorosa a breve termine mentre per il medio dovremo saper rispondere a due sfide: quella tecnologica della decarbonizzazione e quella commerciale della concorrenza sleale asiatica. Ciò presuppone la consapevolezza, anche in Italia, della strategicità dell'industria navalmeccanica, visto che talvolta questa consapevolezza manca". ■

banchero costa
NETWORK

serving shipping worldwide



HEADQUARTER
GENOVA
ITALY

GENEVA
SWITZERLAND

LUGANO
SWITZERLAND

THE HAGUE
THE NETHERLANDS

LONDON
UNITED KINGDOM

DUBAI
UNITED ARAB EMIRATES

MONACO
MONACO

SINGAPORE
SINGAPORE

HONG KONG
CHINA

BEIJING
CHINA

TOKYO
JAPAN

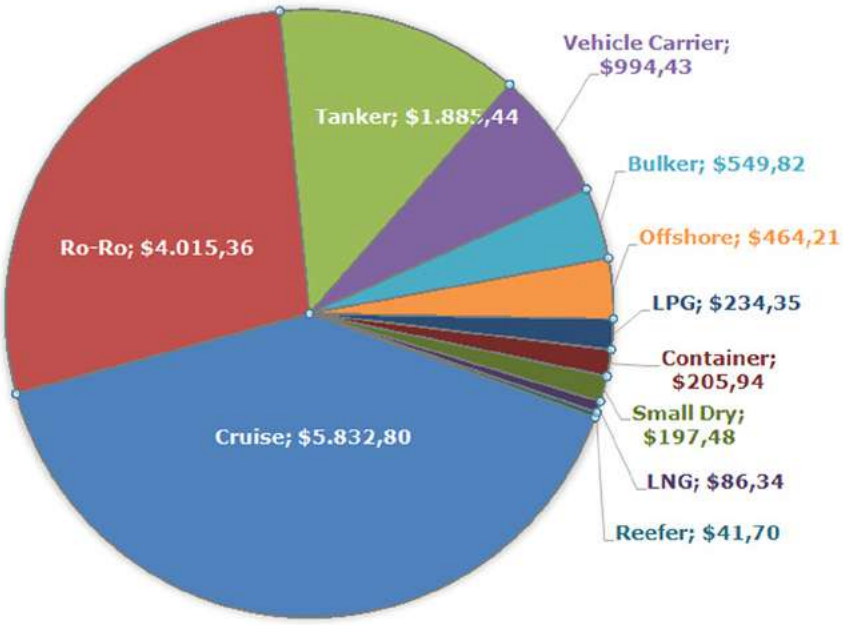
SEOUL
SOUTH KOREA

bancosta.com

Italy Fleet Breakdown

Vessel Type	Live		On Order		Total	
	Number of Vessels	Total Value USD m	Number of Vessels	Total Value USD m	Number of Vessels	Total Value USD m
Cruise	13	$5.832,80			13	$5.832,80
Ro-Ro	70	$3.113,89	10	$901,47	80	$4.015,36
Tanker	188	$1.802,34	4	$83,10	192	$1.885,44
Vehicle Carrier	25	$994,43			25	$994,43
Bulker	29	$549,82			29	$549,82
Offshore	134	$459,19	1	$5,02	135	$464,21
LPG	17	$234,35			17	$234,35
Container	3	$205,94			3	$205,94
Small Dry	32	$197,48			32	$197,48
LNG			2	$86,34	2	$86,34
Reefer	4	$41,70			4	$41,70
Grand Total	**515**	**$13.431,94**	**17**	**$1.075,93**	**532**	**$14.507,87**

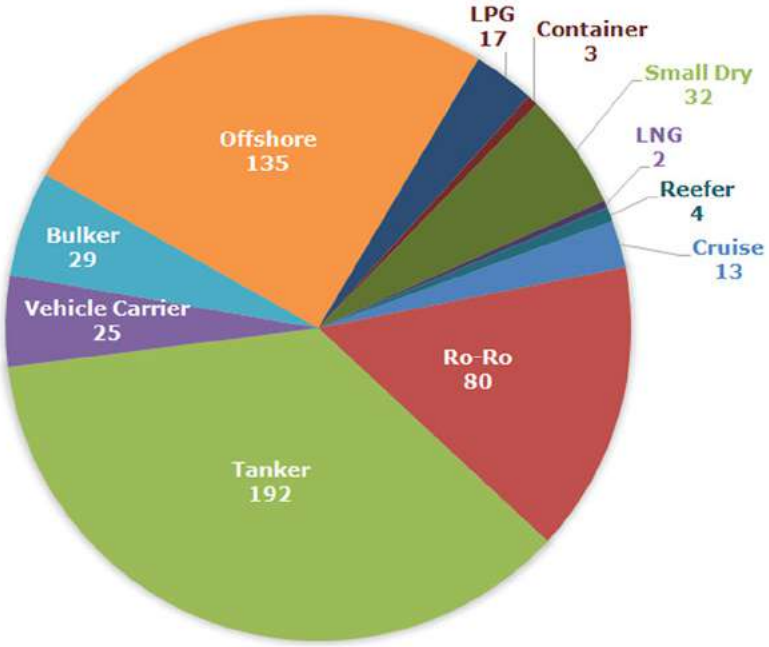
Italy Fleet Breakdown
Total Value USD millions



Source: VesselsValue December 2021

VesselsValue

Italy Fleet Breakdown
Number of Vessels

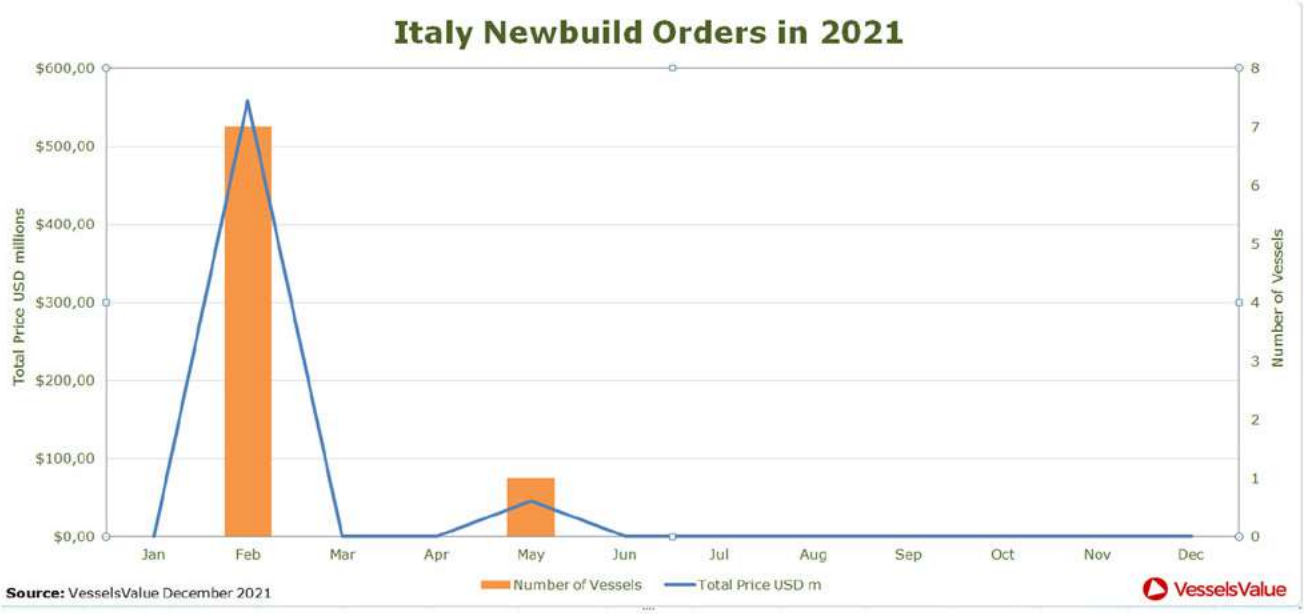


Source: VesselsValue December 2021

VesselsValue

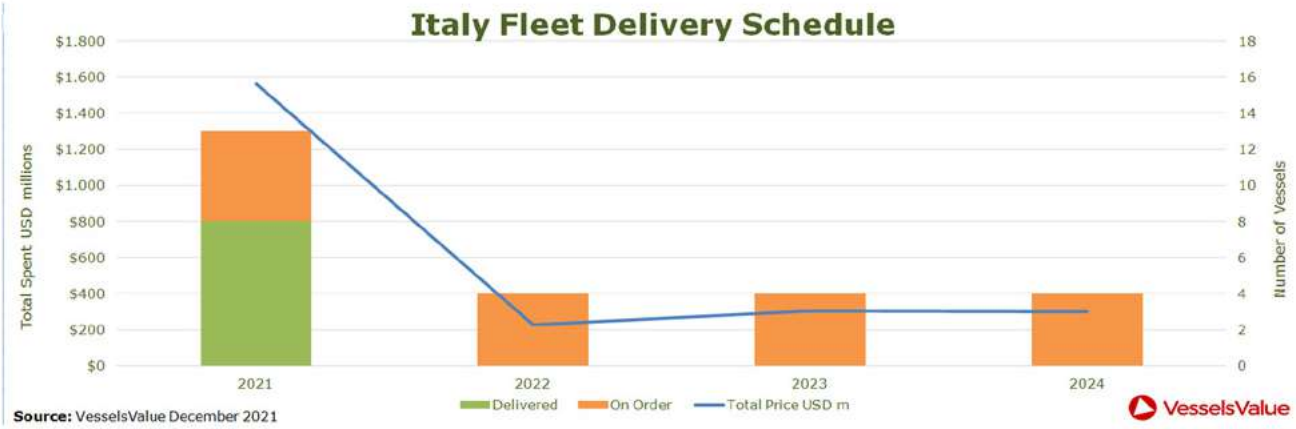
Italy Newbuild Orders 2021

Sale Date	Number of Vessels	Total Price USD m
Jan		
Feb	7	$557,88
Mar		
Apr		
May	1	$45,00
Jun		
Jul		
Aug		
Sep		
Oct		
Nov		
Dec		
Grand Total	**8**	**$602,88**



Italy Fleet Delivery Schedule

Date	Delivered		On Order		Total	
	Number of Vessels	Total Price USD m	Number of Vessels	Total Price USD m	Number of Vessels	Total Price USD m
2021	8	$1.421,38	5	$140,07	13	$1.561,45
2022			4	$227,03	4	$227,03
2023			4	$303,00	4	$303,00
2024			4	$299,88	4	$299,88
Grand Total	**8**	**$1.421,38**	**17**	**$969,98**	**25**	**$2.391,36**



Source: VesselsValue December 2021

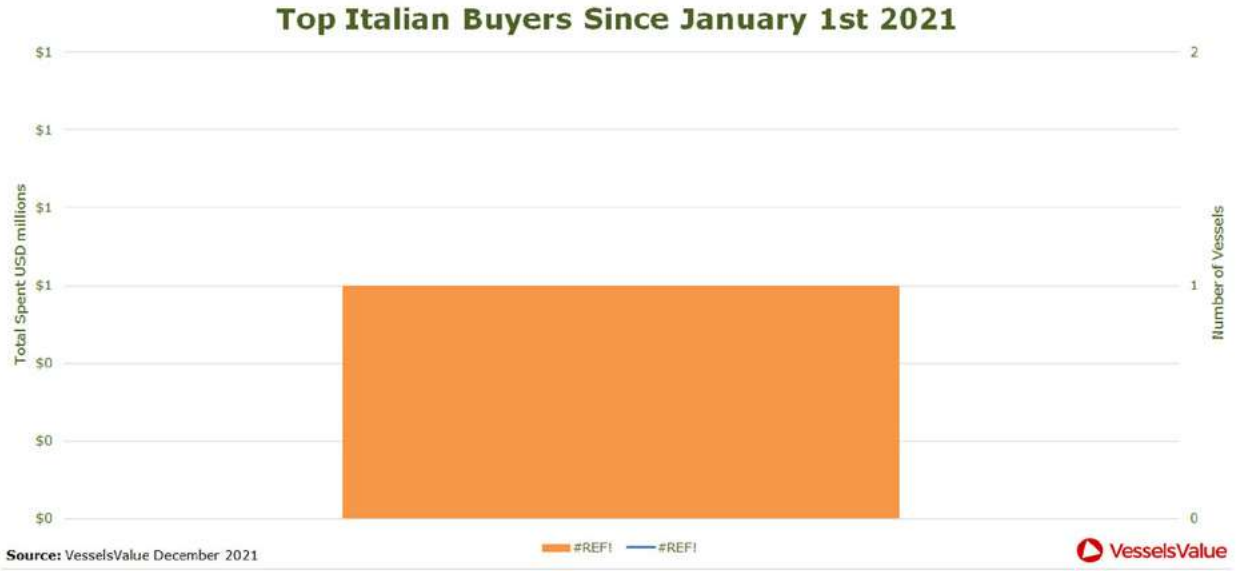
Vessels Types Delivered in 2021

Vessel Type	Number of Vessels	Total Price USD m
Cruise	1	$950,00
Ro-Ro	4	$266,40
Vehicle Carrier	2	$120,00
OSV	1	$84,98
Total	**8**	**$1.421,38**

Vessel Types On Order

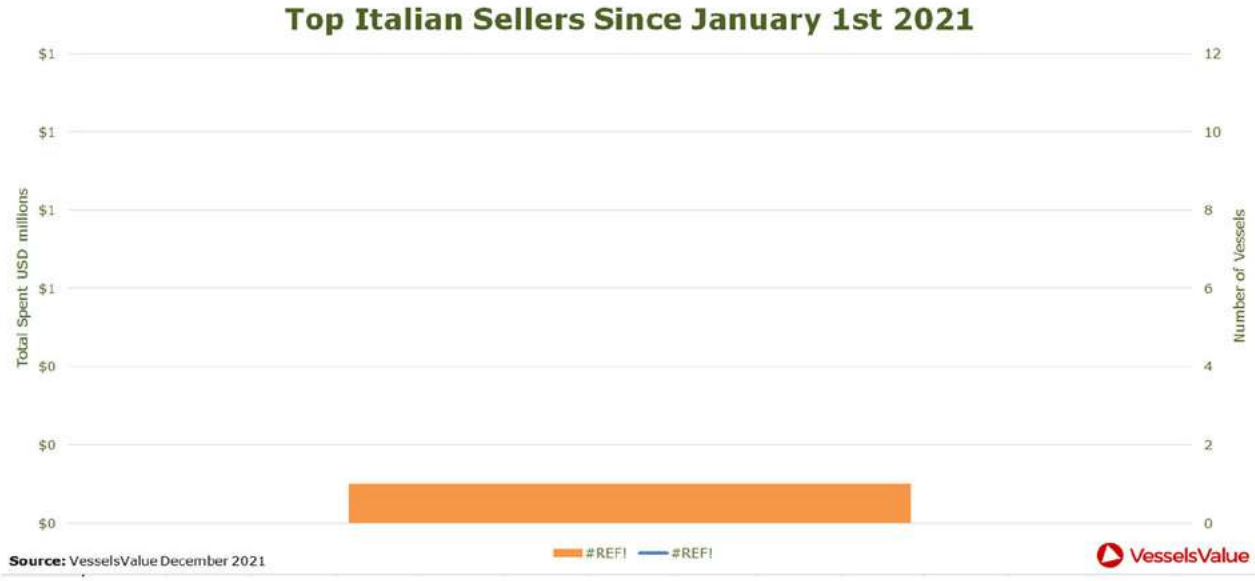
Vessel Type	Number of Vessels	Total Price USD m
Ro-Ro	10	$781,11
LNG	2	$86,88
Tanker	4	$78,80
OSV	1	$23,19
Total	**17**	**$969,98**

Owner	Purchased	
	Number of Vessels	Total Spent USD m
D'Amico International Shipping	1	$9,70
Argo Srl	1	$1,20
Co Ge S Mar	1	$0,74
Grand Total	**3**	**$11,64**



Top Italian Sellers in 2021

Vessel Type	Sold	
	Number of Vessels	Total Spent USD m
Giuseppe Bottiglieri Shipping Company SPA	8	$109,88
Premuda	5	$76,00
Orsi Guido	1	$66,48
Venice Shipping and Logistics	2	$36,80
Lumaship	4	$25,10
Perseveranza di Navigazione	2	$23,73
D'Amico International Shipping	2	$21,00
Rimorchiatori Riuniti	1	$16,20
Fertilia	1	$15,70
Others	*10*	*$39,24*
Grand Total	**36**	**$430,13**



SHIPPING ITALY.IT

Il quotidiano on-line
del trasporto marittimo in Italia

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

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

PUBBLICITÀ
Cell: +39 350 0716304
marketing@shippingitaly.it

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