



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
dal 25 febbraio al 4 marzo 2025**

ASSOPORTI e SRM pubblicano 'Port Infographics' 2025

manager

Statistiche e dati aggiornati sui trasporti marittimi e la portualità scenari internazionali e nazionali, rotte, trend e analisi dei Porti italiani . Novità: Focus STATI UNITI e Canale di Panama Nel III trimestre del 2024 sono state movimentate oltre 362 milioni di tonnellate, con un incremento dello 0,5% rispetto allo stesso periodo del 2023. Tra le categorie analizzate, si registrano incrementi notevoli nei trasporti di container (+4,7%), rinfuse liquide (+2,4%) e Ro-Ro (+1%), mentre le rinfuse solide subiscono un calo del 11,5%. I traghetti e le crociere hanno mostrato performance eccellenti, con aumenti rispettivamente del 3,1% e del 7,2%. Focus Stati Uniti Il commercio marittimo tra Italia e Stati Uniti si configura come un pilastro strategico per l'export italiano. Il 53% degli scambi commerciali tra i due Paesi avviene via mare, con un volume di transito che sfiora i 36 miliardi di euro nei primi nove mesi del 2024. Gli Stati Uniti risultano essere il principale partner commerciale per il settore export italiano via nave, con un valore complessivo di 27,7 miliardi di euro. I settori trainanti dell'export sono rappresentati dalla meccanica, dall'agroalimentare e dai mezzi di trasporto, con un contributo totale di 19,4 miliardi di euro. Il Canale di Panama: Un Nodo Strategico Il Canale di Panama continua a svolgere un ruolo cruciale nei traffici marittimi internazionali. Gli Stati Uniti sono il principale utilizzatore di questo snodo, con 160 milioni di tonnellate di merci transitate. Dopo un periodo segnato da siccità, il Canale ha ripreso a garantire transiti fluidi, risultando fondamentale per i collegamenti tra la costa orientale statunitense e l'Asia orientale, dove il 46% del traffico transatlantico fa affidamento su questo passaggio strategico. Collaborazione tra Assoporti e SRM: Il Report 2025 La sinergia tra Assoporti, rappresentante il mondo della portualità, e SRM, il centro studi legato al Gruppo Intesa Sanpaolo, si rafforza con la pubblicazione del Report 2025. Questa analisi, supportata da grafici e infografiche in una veste editoriale rinnovata, fornisce una panoramica dettagliata sugli impatti degli eventi e degli sviluppi economici che stanno plasmando il settore del trasporto marittimo e della logistica sia a livello nazionale che internazionale. Il rapporto include i dati ufficiali relativi ai porti italiani per il III trimestre del 2024, un approfondimento sui traffici marittimi degli Stati Uniti e un'analisi approfondita del ruolo strategico del Canale di Panama. Rodolfo Giampieri Il Presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri, ha sottolineato come la collaborazione con SRM si stia consolidando: 'La sinergia con SRM è diventata oramai solida ed il nuovo numero della pubblicazione continua a mettere in luce fenomeni di forte attualità per il nostro Paese; i dati sulla portualità italiana continuano a marciare anche in un momento difficile connesso alla situazione geopolitica, che mostra segnali di miglioramento. La nostra visione futura è densa di sfide da affrontare con determinazione: portare a termine gli investimenti del PNRR per ammodernare



Adriaeco

Primo Piano

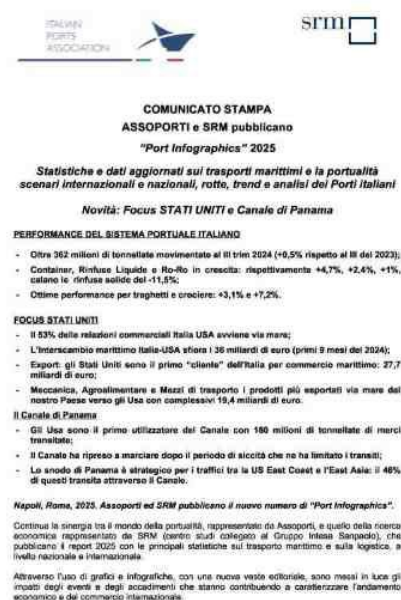
le nostre infrastrutture, digitalizzare i porti e renderli più sostenibili ed intermodali, saranno per noi i primi obiettivi da raggiungere per un Paese sempre più competitivo nel Mediterraneo.' Massimo Deandreis Il Direttore Generale di SRM, Massimo Deandreis, ha evidenziato l'importanza strategica della rotta transatlantica: 'Abbiamo progettato questo numero insieme ad Assoportri inserendo uno speciale sugli Stati Uniti, dato l'argomento di forte attualità, connesso ai dazi ed al Canale di Panama. Il trasporto via nave è un driver fondamentale per le nostre relazioni commerciali internazionali e il fatto che il 53% degli scambi tra Italia e Stati Uniti avvenga via mare ne è la conferma. Il Report vuole essere uno strumento al servizio degli operatori per una visione dettagliata dei dati e dei fenomeni che caratterizzano il comparto.' Con queste analisi e approfondimenti, il Report 2025 si configura come un documento imprescindibile per operatori, istituzioni e stakeholder interessati alle dinamiche del trasporto marittimo, offrendo una visione chiara e dettagliata delle evoluzioni in atto nel settore della portualità e dello shipping a livello globale.

Comunicato stampa

Primo Piano

COMUNICATO STAMPA ASSOPORTI e SRM pubblicano Port Infographics 2025

Statistiche e dati aggiornati sui trasporti marittimi e la portualità scenari internazionali e nazionali, rotte, trend e analisi dei Porti italiani Novità: Focus STATI UNITI e Canale di Panama PERFORMANCE DEL SISTEMA PORTUALE ITALIANO Oltre 362 milioni di tonnellate movimentate al III trim 2024 (+0,5% rispetto al III del 2023); Container, Rinfuse Liquide e Ro-Ro in crescita: rispettivamente +4,7%, +2,4%, +1%, calano le rinfuse solide del -11,5%; Ottime performance per traghetti e crociere: +3,1% e +7,2%. FOCUS STATI UNITI Il 53% delle relazioni commerciali Italia USA avviene via mare; L'Interscambio marittimo Italia-USA sfiora i 36 miliardi di euro (primi 9 mesi del 2024); Export: gli Stati Uniti sono il primo cliente dell'Italia per commercio marittimo: 27,7 miliardi di euro; Meccanica, Agroalimentare e Mezzi di trasporto i prodotti più esportati via mare dal nostro Paese verso gli Usa con complessivi 19,4 miliardi di euro. Il Canale di Panama Gli Usa sono il primo utilizzatore del Canale con 160 milioni di tonnellate di merci transitate; Il Canale ha ripreso a marciare dopo il periodo di siccità che ne ha limitato i transiti; Lo snodo di Panama è strategico per i traffici tra la US East Coast e l'East Asia: il 46% di questi transita attraverso il Canale. Napoli, Roma, 2025. Assoporti ed SRM pubblicano il nuovo numero di Port Infographics. Continua la sinergia tra il mondo della portualità, rappresentato da Assoporti, e quello della ricerca economica rappresentato da SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), che pubblicano il report 2025 con le principali statistiche sul trasporto marittimo e sulla logistica, a livello nazionale e internazionale. Attraverso l'uso di grafici e infografiche, con una nuova veste editoriale, sono messi in luce gli impatti degli eventi e degli accadimenti che stanno contribuendo a caratterizzare l'andamento economico e del commercio internazionale. Il Rapporto contiene tutti i dati ufficiali dei porti italiani al III trimestre 2024. Un approfondimento è dedicato ai traffici marittimi degli Stati Uniti con particolare riferimento all'Italia; inoltre sono pubblicati tutti i dati più interessanti sul canale di Panama e sul suo rilievo strategico. ***** Il Presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri, ha commentato, La sinergia con SRM è diventata oramai solida ed il nuovo numero della pubblicazione continua a mettere in luce fenomeni di forte attualità per il nostro Paese; i dati sulla portualità italiana continuano a marciare anche in un momento difficile connesso alla situazione geopolitica che mostra segnali di miglioramento. La nostra visione futura è densa di sfide da affrontare con determinazione: portare a termine gli investimenti del PNRR per ammodernare sempre più le nostre infrastrutture, digitalizzare i porti e renderli più sostenibili ed intermodali, saranno per noi i primi obiettivi da raggiungere per un Paese sempre più competitivo nel Mediterraneo . Il Direttore Generale di SRM, Massimo Deandreis, ha dichiarato: Abbiamo progettato questo numero insieme ad Assoporti inserendo



Comunicato stampa

Primo Piano

uno Speciale sugli Stati Uniti visto l'argomento di forte attualità, connesso ai dazi ed al Canale di Panama. La rotta transatlantica riveste primaria importanza per i nostri scambi commerciali e la conferma ne è il fatto che l'interscambio totale tra Italia e Stati Uniti avviene per il 53% via mare e numerosi porti del Paese hanno traffici con navi provenienti e dirette verso gli USA che si confermano il principale cliente dell'export marittimo italiano. Il trasporto via nave è un driver delle nostre relazioni commerciali internazionali e su questo dobbiamo continuare a puntare con decisione. il Report vuole essere uno strumento al servizio degli operatori per una corretta e dettagliata visione dei dati del comparto e dei fenomeni che lo caratterizzano

ASSOPORTI e SRM pubblicano "Port Infographics" 2025. Statistiche e dati aggiornati su trasporti marittimi e portualità

Attraverso l'uso di grafici e infografiche, con una nuova veste editoriale, sono messi in luce gli impatti degli eventi e degli accadimenti che stanno contribuendo a caratterizzare l'andamento economico e del commercio internazionale. Il Rapporto contiene tutti i dati ufficiali dei porti italiani al III trimestre 2024. Un approfondimento è dedicato ai traffici marittimi degli Stati Uniti con particolare riferimento all'Italia; inoltre sono pubblicati tutti i dati più interessanti sul canale di Panama e sul suo rilievo strategico. Il Presidente di **Assoporti**, **Rodolfo Giampieri**, ha commentato, "La sinergia con SRM è diventata oramai solida ed il nuovo numero della pubblicazione continua a mettere in luce fenomeni di forte attualità per il nostro Paese; i dati sulla portualità italiana continuano a marciare anche in un momento difficile connesso alla situazione geopolitica che mostra segnali di miglioramento. La nostra visione futura è densa di sfide da affrontare con determinazione: portare a termine gli investimenti del PNRR per ammodernare sempre più le nostre infrastrutture, digitalizzare i porti e renderli più sostenibili ed intermodali, saranno per noi i primi obiettivi da raggiungere per un Paese sempre più competitivo nel Mediterraneo". Il Direttore Generale di SRM, Massimo Deandreis, ha dichiarato: "Abbiamo progettato questo numero insieme ad **Assoporti** inserendo uno Speciale sugli Stati Uniti visto l'argomento di forte attualità, connesso ai dazi ed al Canale di Panama. La rotta transatlantica riveste primaria importanza per i nostri scambi commerciali e la conferma ne è il fatto che l'interscambio totale tra Italia e Stati Uniti avviene per il 53% via mare e numerosi porti del Paese hanno traffici con navi provenienti e dirette verso gli USA che si confermano il principale "cliente" dell'export marittimo italiano. Il trasporto via nave è un driver delle nostre relazioni commerciali internazionali e su questo dobbiamo continuare a puntare con decisione. il Report vuole essere uno strumento al servizio degli operatori per una corretta e dettagliata visione dei dati del comparto e dei fenomeni che lo caratterizzano" Il testo Integrale della pubblicazione è disponibile sui siti web: www.assoporti.it nella homepage sezione notizie www.sr-m.it.

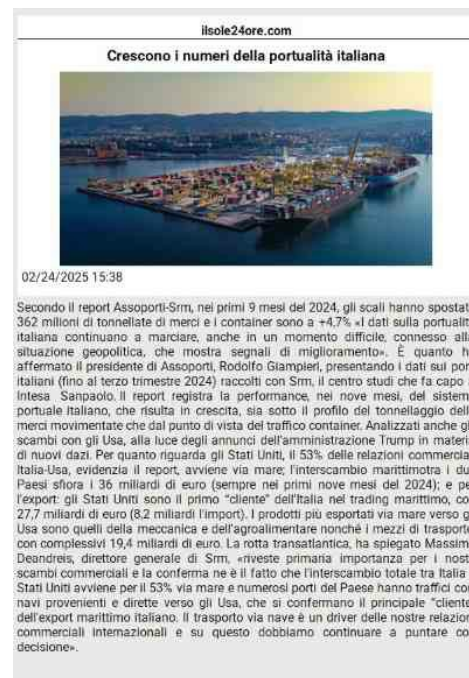


02/24/2025 11:09

Attraverso l'uso di grafici e infografiche, con una nuova veste editoriale, sono messi in luce gli impatti degli eventi e degli accadimenti che stanno contribuendo a caratterizzare l'andamento economico e del commercio internazionale. Il Rapporto contiene tutti i dati ufficiali dei porti italiani al III trimestre 2024. Un approfondimento è dedicato ai traffici marittimi degli Stati Uniti con particolare riferimento all'Italia; inoltre sono pubblicati tutti i dati più interessanti sul canale di Panama e sul suo rilievo strategico. Il Presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri, ha commentato, "La sinergia con SRM è diventata oramai solida ed il nuovo numero della pubblicazione continua a mettere in luce fenomeni di forte attualità per il nostro Paese; i dati sulla portualità italiana continuano a marciare anche in un momento difficile connesso alla situazione geopolitica che mostra segnali di miglioramento. La nostra visione futura è densa di sfide da affrontare con determinazione: portare a termine gli investimenti del PNRR per ammodernare sempre più le nostre infrastrutture, digitalizzare i porti e renderli più sostenibili ed intermodali, saranno per noi i primi obiettivi da raggiungere per un Paese sempre più competitivo nel Mediterraneo". Il Direttore Generale di SRM, Massimo Deandreis, ha dichiarato: "Abbiamo progettato questo numero insieme ad Assoporti inserendo uno Speciale sugli Stati Uniti visto l'argomento di forte attualità, connesso ai dazi ed al Canale di Panama. La rotta transatlantica riveste primaria importanza per i nostri scambi commerciali e la conferma ne è il fatto che l'interscambio totale tra Italia e Stati Uniti avviene per il 53% via mare e numerosi porti del Paese hanno traffici con navi provenienti e dirette verso gli USA che si confermano il principale "cliente" dell'export marittimo italiano. Il trasporto via nave è un driver delle nostre relazioni commerciali internazionali e su questo dobbiamo continuare a puntare con decisione. Il Report vuole essere uno strumento al servizio

Crescono i numeri della portualità italiana

Secondo il report **Assoporti**-Srm, nei primi 9 mesi del 2024, gli scali hanno spostato 362 milioni di tonnellate di merci e i container sono a +4,7% «I dati sulla portualità italiana continuano a marciare, anche in un momento difficile, connesso alla situazione geopolitica, che mostra segnali di miglioramento». È quanto ha affermato il presidente di **Assoporti**, **Rodolfo Giampieri**, presentando i dati sui porti italiani (fino al terzo trimestre 2024) raccolti con Srm, il centro studi che fa capo a Intesa Sanpaolo. Il report registra la performance, nei nove mesi, del sistema portuale italiano, che risulta in crescita, sia sotto il profilo del tonnellaggio delle merci movimentate che dal punto di vista del traffico container. Analizzati anche gli scambi con gli Usa, alla luce degli annunci dell'amministrazione Trump in materia di nuovi dazi. Per quanto riguarda gli Stati Uniti, il 53% delle relazioni commerciali Italia-Usa, evidenzia il report, avviene via mare; l'interscambio marittimo tra i due Paesi sfiora i 36 miliardi di euro (sempre nei primi nove mesi del 2024); e per l'export: gli Stati Uniti sono il primo "cliente" dell'Italia nel trading marittimo, con 27,7 miliardi di euro (8,2 miliardi l'import). I prodotti più esportati via mare verso gli Usa sono quelli della meccanica e dell'agroalimentare nonché i mezzi di trasporto, con complessivi 19,4 miliardi di euro. La rotta transatlantica, ha spiegato Massimo Deandrea, direttore generale di Srm, «riveste primaria importanza per i nostri scambi commerciali e la conferma ne è il fatto che l'interscambio totale tra Italia e Stati Uniti avviene per il 53% via mare e numerosi porti del Paese hanno traffici con navi provenienti e dirette verso gli Usa, che si confermano il principale "cliente" dell'export marittimo italiano. Il trasporto via nave è un driver delle nostre relazioni commerciali internazionali e su questo dobbiamo continuare a puntare con decisione».



Tirreno Shipping Livorno, un porto in salute con uno sguardo oltreoceano: dati e classifiche su traffici e merci

Particolarmente significativi i dati riguardanti i collegamenti con gli Stati Uniti, dove l'accoppiata Livorno-Piombino è prima in Italia LIVORNO. Un porto in salute. È quello che, riferendosi a Livorno, emerge dall'indagine condotta da **Assoport**, (l'associazione che raccoglie gli enti portuali italiani) in collaborazione con SRM, il Centro Studi e Ricerche di Intesa San Paolo. Port Infographics 2025, questo il titolo dello studio, prende a riferimento i dati relativi ai primi nove mesi del 2024, e, dopo averli rapportati con quelli del biennio precedente, stila una particolare classifica generale. Ebbene, per quanto riguarda lo scalo marittimo labronico, i numeri sono particolarmente positivi, soprattutto per quanto riguarda le merci movimentate. Nei primi tre trimestri dello scorso anno, infatti, erano state movimentate 30.228.430 tonnellate, con un +3,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Numeri che, nello specifico settore merceologico, hanno collocato il porto di Livorno al quarto posto nella classifica nazionale. Analogo, se non migliore visto che si parte da numeri assoluti, il riscontro per ciò che riguarda il traffico passeggeri, dove Livorno si piazza al secondo posto in Italia, dietro soltanto agli scali marittimi dello Stretto (Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria) e che nei primi nove mesi del 2024 ha visto registrarsi un incremento del 4,8% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente con il raggiungimento della quota complessiva di 9.389.783. Port Infographics 2025 ha voluto dare quest'anno uno sguardo particolare ai rapporti commerciali con gli Stati Uniti. In questo contesto i più importanti scali marittimi che fanno parte dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, ovvero Livorno e Piombino, si piazzano al primo posto in Italia con quasi due milioni di tonnellate tra import ed export (1.013.000 Livorno e 931.000 Piombino), con una forte crescita rispetto ai due anni precedenti (nel 2022 le tonnellate erano complessivamente 1.789.000 e nel 2023 1.454.000). Numeri che fanno ben sperare anche per il futuro, considerando che la ricerca condotta da **Assoport** e da SRM stima entro il 2028 una crescita del 16% delle importazioni e del 7% delle esportazioni dagli Stati Uniti.



Particolarmente significativi i dati riguardanti i collegamenti con gli Stati Uniti, dove l'accoppiata Livorno-Piombino è prima in Italia LIVORNO. Un porto in salute. È quello che, riferendosi a Livorno, emerge dall'indagine condotta da Assoport, (l'associazione che raccoglie gli enti portuali italiani) in collaborazione con SRM, il Centro Studi e Ricerche di Intesa San Paolo. Port Infographics 2025, questo il titolo dello studio, prende a riferimento i dati relativi ai primi nove mesi del 2024, e, dopo averli rapportati con quelli del biennio precedente, stila una particolare classifica generale. Ebbene, per quanto riguarda lo scalo marittimo labronico, i numeri sono particolarmente positivi, soprattutto per quanto riguarda le merci movimentate. Nei primi tre trimestri dello scorso anno, infatti, erano state movimentate 30.228.430 tonnellate, con un +3,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Numeri che, nello specifico settore merceologico, hanno collocato il porto di Livorno al quarto posto nella classifica nazionale. Analogo, se non migliore visto che si parte da numeri assoluti, il riscontro per ciò che riguarda il traffico passeggeri, dove Livorno si piazza al secondo posto in Italia, dietro soltanto agli scali marittimi dello Stretto (Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria) e che nei primi nove mesi del 2024 ha visto registrarsi un incremento del 4,8% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente con il raggiungimento della quota complessiva di 9.389.783. Port Infographics 2025 ha voluto dare quest'anno uno sguardo particolare ai rapporti commerciali con gli Stati Uniti. In questo contesto i più importanti scali marittimi che fanno parte dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, ovvero Livorno e Piombino, si piazzano al primo posto in Italia con quasi due milioni di tonnellate tra import ed export (1.013.000 Livorno e 931.000 Piombino), con una forte crescita rispetto ai due anni precedenti (nel 2022 le tonnellate erano complessivamente 1.789.000 e nel 2023 1.454.000). Numeri che

Informare

Primo Piano

Nei primi nove mesi del 2024 il traffico delle merci nei porti italiani è cresciuto del +0,5%

In diminuzione rinfuse solide e merci convenzionali. Crescita negli altri settori. Nei primi nove mesi del 2024, con 362,0 milioni di tonnellate movimentate, il traffico delle merci nei porti italiani è cresciuto del +0,5% sullo stesso periodo dell'anno precedente. Lo ha reso noto oggi l'Associazione dei Porti Italiani (**Assoport**) in occasione della presentazione della ricerca realizzata assieme a SRM, il centro studi collegato al gruppo Intesa Sanpaolo, incentrata sulla portualità nazionale e sui commerci con gli Stati Uniti. In particolare, nel periodo gennaio-settembre dello scorso anno i porti italiani hanno movimentato 128,3 milioni di tonnellate di rinfuse liquide (+2,4%), 93,1 milioni di tonnellate di rotabili (+1,0%), 91,1 milioni di tonnellate di merci in container (+4,7%), 36,3 milioni di tonnellate di rinfuse solide (-11,5%) e 13,1 milioni di tonnellate di altre merci (-9,7%). Nel periodo, inoltre, il traffico dei passeggeri negli scali portuali nazionali è stato complessivamente di 60,0 milioni di persone (+4,1%), di cui 32,1 milioni di passeggeri dei servizi marittimi locali (+3,3%), 16,9 milioni di passeggeri dei traghetti (+2,9%) e 11,0 milioni di passeggeri delle crociere (+7,2%). Il rapporto di SRM e **Assoport** evidenzia

che il 53% delle relazioni commerciali fra Italia e USA avviene via mare e che nei primi nove mesi del 2024 l'interscambio marittimo Italia-USA ha registrato un valore di 35,8 miliardi di euro, di cui 27,7 miliardi di esportazioni italiane, rispetto alle quali gli Stati Uniti sono il primo "cliente", e 8,2 miliardi di importazioni. In particolare, le prime cinque categorie di merci esportate via mare dall'Italia agli USA sono costituite da apparecchi meccanici (9,4 miliardi di euro), alimentari e bevande (5,5 miliardi), mezzi di trasporto (4,3 miliardi), prodotti chimici (2,7 miliardi) e metalli (1,9 miliardi), mentre le prime cinque categorie di merci importate sono rappresentate da prodotti dell'oil & gas (3,7 miliardi), prodotti chimici (0,9 miliardi), agricoltura, caccia e pesca (0,7 miliardi), apparecchi meccanici (0,7 miliardi) e materie prime secondarie e rifiuti (0,4 miliardi). Fra i primi porti italiani che presentano il maggior volume di traffico con gli USA figurano i porti di Trieste (1,61 milioni di tonnellate nei primi nove mesi del 2024), Livorno (1,01 milioni di tonnellate), Piombino (931mila tonnellate), Augusta (896mila), Genova (825mila), Taranto (754mila), Savona (612mila), Ravenna (527mila), Porto Foxi (418mila) e Milazzo (360mila). «I dati sulla portualità italiana - ha commentato il presidente di **Assoport**, **Rodolfo Giampieri** - continuano a marciare anche in un momento difficile connesso alla situazione geopolitica che mostra segnali di miglioramento. La nostra visione futura è densa di sfide da affrontare con determinazione: portare a termine gli investimenti del PNRR per ammodernare sempre più le nostre infrastrutture,



In diminuzione rinfuse solide e merci convenzionali. Crescita negli altri settori. Nei primi nove mesi del 2024, con 362,0 milioni di tonnellate movimentate, il traffico delle merci nei porti italiani è cresciuto del +0,5% sullo stesso periodo dell'anno precedente. Lo ha reso noto oggi l'Associazione dei Porti Italiani (Assoport) in occasione della presentazione della ricerca realizzata assieme a SRM, il centro studi collegato al gruppo Intesa Sanpaolo, incentrata sulla portualità nazionale e sui commerci con gli Stati Uniti. In particolare, nel periodo gennaio-settembre dello scorso anno i porti italiani hanno movimentato 128,3 milioni di tonnellate di rinfuse liquide (+2,4%), 93,1 milioni di tonnellate di rotabili (+1,0%), 91,1 milioni di tonnellate di merci in container (+4,7%), 36,3 milioni di tonnellate di rinfuse solide (-11,5%) e 13,1 milioni di tonnellate di altre merci (-9,7%). Nel periodo, inoltre, il traffico dei passeggeri negli scali portuali nazionali è stato complessivamente di 60,0 milioni di persone (+4,1%), di cui 32,1 milioni di passeggeri dei servizi marittimi locali (+3,3%), 16,9 milioni di passeggeri dei traghetti (+2,9%) e 11,0 milioni di passeggeri delle crociere (+7,2%). Il rapporto di SRM e Assoport evidenzia che il 53% delle relazioni commerciali fra Italia e USA avviene via mare e che nei primi nove mesi del 2024 l'interscambio marittimo Italia-USA ha registrato un valore di 35,8 miliardi di euro, di cui 27,7 miliardi di esportazioni italiane, rispetto alle quali gli Stati Uniti sono il primo "cliente", e 8,2 miliardi di importazioni. In particolare, le prime cinque categorie di merci esportate via mare dall'Italia agli USA sono costituite da apparecchi meccanici (9,4 miliardi di euro), alimentari e bevande (5,5 miliardi), mezzi di trasporto (4,3 miliardi), prodotti chimici (2,7 miliardi) e metalli (1,9 miliardi), mentre le prime cinque categorie di merci importate sono rappresentate da prodotti dell'oil & gas (3,7 miliardi), prodotti chimici (0,9 miliardi), agricoltura, caccia e pesca (0,7 miliardi), apparecchi meccanici (0,7 miliardi) e materie prime

Informare

Primo Piano

digitalizzare i porti e renderli più sostenibili ed intermodali, saranno per noi i primi obiettivi da raggiungere per un Paese sempre più competitivo nel Mediterraneo».

Le cifre dei traffici: una "crescitina" quasi zero, anzi meno

Dietro le quinte dell'interscambio con gli Usa: in arrivo gas e poco altro LIVORNO. Seppur d'un niente o comunque di poco (più 0,5%), nei primi nove mesi del 2024 sono cresciute le tonnellate di merci movimentate nei porti italiani: oltre 362 milioni di tonnellate. Quest'incremento limitato è la risultante di un complesso di fattori : 4,7 punti percentuali l'aumento dei traffici container (91,1 milioni di tonnellate); a malapena un punto in più lo sviluppo di camion e semirimorchi spediti via nave, cioè ro-ro (oltre 93 milioni di tonnellate), più 2,4% l'andamento nei prodotti petroliferi (128,3 milioni di tonnellate). Completa il segno positivo l'andirivieni di passeggeri: soprattutto le crociere (più 7,2%, con 11 milioni di turisti) mentre si ferma a meno della metà l'incremento dei traghetti (più 3,1%, con 49 milioni di persone). I numeri saltano fuori dal dossier firmato in tandem da **Assoport** e da Srm , il centro studi della galassia di Intesa Sanpaolo e sostenuto dalla Fondazione Compagnia di San Paolo. "Port Infographics 2025" si chiama ed è una sventagliata di statistiche su porti e trasporti marittimi. Tutti "più" eppure l'incremento complessivo è poco più di zero: come si spiega? A trascinare all'ingiù la percentuale totale, c'è un solo dato: è un arretramento abbastanza pesante e riguarda le rinfuse solide , giù dell'11,5% (36,3 milioni di tonnellate). Resta da capire se dentro questa categoria la batosta nei traffici riguarda, ad esempio, una serie di materie prime industriali : non ci sarebbe da meravigliarsene poi troppo, visto che gli ultimi dati Istat diffusi pochi giorni fa segnalano che la produzione industriale è in calo per il 23° mese di fila . E complessivamente, su base annua, si registra un tonfo del 7,1%. «Solo ai tempi del Covid era andata peggio», chiosa il quotidiano confindustriale "Sole 24 Ore" (C'è un solo settore manifatturiero con il segno "più" nel 2024: l'alimentare. Il resto è una Caporetto, e non ci vuol molto a immaginarlo: la Germania, primo mercato dell'export italiano è in crisi nera (e questo può in parte spiegare come mai l'indicatore dello spread sembri per noi positivo). Vale poi la pena di segnalare un aspetto che sembra emergere da una nostra elaborazione informale in attesa di riscontro definitivo: a confronto con lo stesso periodo dell'anno precedente i dati 2024 da Capodanno a tutto settembre, ma l'abbiamo fatta togliendo dal conto la categoria che comprende gas e prodotti petroliferi . Non è una alzata di ingegno: anche perché, in effetti, anche stavolta su questo puzzle di dati pesano i flussi di oltre 125 milioni di tonnellate di petrolio e gas: praticamente una tonnellata ogni tre calcolata nelle statistiche ufficiali. Non solo: stiamo parlando di una modalità tutt'altro che strana, anzi talvolta si usa perché per gas e petrolio la movimentazione portuale è solo un tubo e poco altro. Risultato di questo ricalcolo: un'altra annata così così per il sistema dei porti del Bel Paese. Da una "crescita poco più di zero" ecco che, petrolio escluso, le movimentazioni sulle



Dietro le quinte dell'interscambio con gli Usa: in arrivo gas e poco altro LIVORNO. Seppur d'un niente o comunque di poco (più 0,5%), nei primi nove mesi del 2024 sono cresciute le tonnellate di merci movimentate nei porti italiani: oltre 362 milioni di tonnellate. Quest'incremento limitato è la risultante di un complesso di fattori : 4,7 punti percentuali l'aumento dei traffici container (91,1 milioni di tonnellate); a malapena un punto in più lo sviluppo di camion e semirimorchi spediti via nave, cioè ro-ro (oltre 93 milioni di tonnellate), più 2,4% l'andamento nei prodotti petroliferi (128,3 milioni di tonnellate). Completa il segno positivo l'andirivieni di passeggeri: soprattutto le crociere (più 7,2%, con 11 milioni di turisti) mentre si ferma a meno della metà l'incremento dei traghetti (più 3,1%, con 49 milioni di persone). I numeri saltano fuori dal dossier firmato in tandem da Assoport e da Srm , il centro studi della galassia di Intesa Sanpaolo e sostenuto dalla Fondazione Compagnia di San Paolo. "Port Infographics 2025" si chiama ed è una sventagliata di statistiche su porti e trasporti marittimi. Tutti "più" eppure l'incremento complessivo è poco più di zero: come si spiega? A trascinare all'ingiù la percentuale totale, c'è un solo dato: è un arretramento abbastanza pesante e riguarda le rinfuse solide , giù dell'11,5% (36,3 milioni di tonnellate). Resta da capire se dentro questa categoria la batosta nei traffici riguarda, ad esempio, una serie di materie prime industriali : non ci sarebbe da meravigliarsene poi troppo, visto che gli ultimi dati Istat diffusi pochi giorni fa segnalano che la produzione industriale è in calo per il 23° mese di fila . E complessivamente, su base annua, si registra un tonfo del 7,1%. «Solo ai tempi del Covid era andata peggio», chiosa il quotidiano confindustriale "Sole 24 Ore" (C'è un solo settore manifatturiero con il segno "più" nel 2024: l'alimentare. Il resto è una Caporetto, e non ci vuol molto a immaginarlo: la Germania, primo mercato dell'export italiano è in crisi nera (e questo può in parte spiegare come mai l'indicatore dello spread sembri per noi positivo). Vale poi la pena di segnalare un

La Gazzetta Marittima

Primo Piano

banchine fanno segnare nei primi tre trimestri dello scorso anno una "crescita sotto zero" : niente di drammatico, ma segno negativo (meno 0,4%). Fine della parentesi e torniamo all'indagine di **Assoport**-Srm che valuta l e prospettive con orizzonte 2028 per i traffici lungo la rotta fra l'Europa e il Nord America (e viceversa). Lo studio prevede che nel 2028 dal Nord America saranno inviati in Europa e nel Mediterraneo 2,15 milioni di teu di contenitori (con un incremento del 16% rispetto al 2022). Sulla direttrice opposta, da Europa-Mediterraneo verso Oltre Atlantico, 3,66 milioni di teu (con un incremento del 7% in sei anni, che non arriva alla metà di quello proveniente dagli Usa). Già lo scorso anno e due anni fa si era registrato perfino una diminuzione dell'export europeo formato container con direzione Nord America. La ricerca indica anche quali sono i porti più orientati agli scambi con gli Usa. Guardando al primo semestre, Livorno è sempre fra i primi : risulta al secondo posto alle spalle di Trieste sia nel 2022 (con 1,7 milioni di tonnellate) che nel 2024(con 1,01 milioni); nel 2023 è al terzo dopo Genova e Sarroch. Da segnalare che lo scorso anno anche Piombino figura sul podio: 931mila tonnellate. Nella statistica non è indicato ma potrebbe trattarsi in parte anche di gas in arrivo dagli Usa via nave. A dare il destro per ipotizzarlo è anche il fatto che è di gran lunga l'oil & gas la tipologia di merce che il nostro paese importa di più via mare dagli Stati Uniti (3,7 miliardi di euro). Assai di più delle altre quattro tipologie più rilevanti sul fronte dell'import in Italia dagli Usa mediante trasporto marittimo: seguono i prodotti chimici (0,9 miliardi), l'agricoltura, caccia e pesca così come gli apparecchi meccanici (entrambi con 0,7 miliardi), materi prime secondarie e rifiuti (0,4 miliardi). E l'export italiano verso i mercati al di là dell'Atlantico? Un quarto del nostro export che viaggia via mare è diretto negli Stati Uniti . È un flusso di merci che riguarda soprattutto: apparecchi meccanici (9,4 miliardi), alimentari e bevande (5,5 miliardi), mezzi di trasporto (4,3 miliardi), prodotti chimici (2,7 miliardi), metalli (1,9 miliardi). Detto un po' a spanne, si potrebbe intuire da qui tutto lo strillare di Trump sui dazi: l'export americano verso l'Italia non solo ha numeri molti più bassi ma soprattutto incredibilmente presenta in buona parte un identikit da paese in via di sviluppo , indizio di un apparato industriale modesto che può reggersi solo se protetto da barriere. Almeno per quel che deve viaggiare via mare, dunque non software e informatica.

Port Infographics 2025: i dati aggiornati sulla portualità e i traffici marittimi

NAPOLI / ROMA - Assoport e Centro Studi SRM hanno presentato il nuovo numero di "Port Infographics", l'annuale rapporto che fornisce una panoramica aggiornata sulle statistiche del trasporto marittimo e della portualità italiana, con uno sguardo ai trend internazionali. L'edizione 2025 introduce un focus speciale sui rapporti commerciali marittimi tra Italia e Stati Uniti e sul Canale di Panama, nodo strategico per il commercio globale. Le performance del sistema portuale italiano I dati ufficiali relativi al terzo trimestre 2024 evidenziano una tenuta complessiva dei traffici, con una movimentazione totale superiore a 362 milioni di tonnellate, in crescita dello 0,5% rispetto allo stesso periodo del 2023. In particolare: I container segnano un incremento del +4,7%, le rinfuse liquide del +2,4% e il traffico Ro-Ro dell'+1%. In calo, invece, le rinfuse solide, che registrano una contrazione dell'11,5%. Ottime performance per il settore passeggeri: traghetti in crescita del 3,1% e crociere del 7,2%. Focus Stati Uniti: un partner strategico per il commercio marittimo italiano L'analisi dei traffici marittimi tra Italia e Stati Uniti conferma il ruolo cruciale delle rotte transatlantiche per il commercio del nostro Paese: Il 53% degli scambi commerciali tra Italia e USA avviene via mare. L' interscambio marittimo nei primi nove mesi del 2024 ha sfiorato i 36 miliardi di euro. Gli Stati Uniti si confermano il principale mercato di sbocco dell'export marittimo italiano, con un valore di 27,7 miliardi di euro. I settori trainanti dell'export via mare sono la meccanica, l'agroalimentare e i mezzi di trasporto, che insieme rappresentano un valore di 19,4 miliardi di euro. Il canale di Panama: uno snodo strategico in ripresa Dopo un periodo di difficoltà legato alla siccità, il Canale di Panama ha ripreso a pieno ritmo il suo ruolo chiave nel commercio globale. Alcuni dati salienti: Gli Stati Uniti sono il principale utilizzatore del canale, con 160 milioni di tonnellate di merci transitate. Il 46% dei traffici tra la East Coast americana e l'Asia orientale passa attraverso questa via d'acqua. Il Presidente di Assoport, Rodolfo Giampieri, ha sottolineato l'importanza della collaborazione con SRM: Questa sinergia continua a produrre un'analisi accurata del settore, mettendo in luce trend e sfide future. I dati dimostrano la resilienza del nostro sistema portuale, che deve affrontare con determinazione le sfide della digitalizzazione, della sostenibilità e dell'intermodalità, anche grazie agli investimenti previsti dal PNRR. Il Direttore Generale di SRM, Massimo Deandreis, ha evidenziato la rilevanza del focus sugli Stati Uniti: Abbiamo voluto dedicare un approfondimento ai rapporti commerciali con gli USA, che rappresentano il principale mercato dell'export marittimo italiano. Il trasporto via mare è un asset fondamentale per le nostre relazioni economiche internazionali e il nostro obiettivo è fornire agli operatori un quadro chiaro e dettagliato dei trend in atto. L'edizione 2025 di "Port Infographics" conferma il valore di questo

Messaggero Marittimo.it



Port Infographics 2025: i dati aggiornati sulla portualità e i traffici marittimi

NAPOLI / ROMA - Assoport e Centro Studi SRM hanno presentato il nuovo numero di "Port Infographics", l'annuale rapporto che fornisce una panoramica aggiornata sulle statistiche del trasporto marittimo e della portualità italiana, con uno sguardo ai trend internazionali. L'edizione 2025 introduce un focus speciale sui rapporti commerciali marittimi tra Italia e Stati Uniti e sul Canale di Panama, nodo strategico per il commercio globale.

La performance del sistema portuale italiano

I dati ufficiali relativi al terzo trimestre 2024 evidenziano una tenuta complessiva dei traffici, con una movimentazione totale superiore a 362 milioni di tonnellate, in crescita dello 0,5% rispetto allo stesso periodo del 2023. In particolare:

- I container segnano un incremento del +4,7%, le rinfuse liquide del +2,4% e il traffico Ro-Ro dell'+1%.
- In calo, invece, le rinfuse solide, che registrano una contrazione dell'11,5%.
- Ottime performance per il settore passeggeri: traghetti in crescita del 3,1% e crociere del 7,2%.

Messaggero Marittimo - I contenuti sono di esclusiva proprietà intellettuale della Società editrice. Tutti i diritti sono riservati. Copyright © 2025 - Società Editoriale Marittima s.r.l. - Sede sociale: Piazza Garibaldi, 10 - Livorno (LI) - Numero Verde 800 20 20 20 - Pagine: 112 - ISSN 1120-2020

Messaggero Marittimo

Primo Piano

strumento per istituzioni, operatori e stakeholder del settore, fornendo dati e analisi indispensabili per comprendere le dinamiche del commercio marittimo e della portualità a livello globale. QUI IL REPORT IN FORMA INTEGRALE: SURVEY25_corridoi

Assoporti e Srm pubblicano Port infographics 2025

Il rapporto "Port infographics 2025", realizzato da Srm e Assoporti, offre un'analisi sullo stato del trasporto marittimo, con un focus particolare sugli Stati Uniti. Il commercio marittimo si conferma forte nonostante le incertezze politiche. Si prevede che per quest'anno il volume di merci trasportate raggiunga i 12,8 miliardi di tonnellate. Gli Usa si confermano il primo importatore e il secondo esportatore al mondo: Import: diminuisce il peso della Cina (-9% rispetto al 2014), mentre salgono Messico (+60%) e Vietnam (+273%); Export: crescita significativa verso i Paesi Bassi (+88%), grazie al ruolo strategico del porto di Rotterdam. Per quanto riguarda i rapporti con l'Italia: nei primi nove mesi del 2024 il commercio marittimo tra i due Paesi ha raggiunto i 35,8 miliardi di Euro, rappresentando il 53% dell'interscambio complessivi. Tra le principali merci importate dagli Usa troviamo: oil & gas, apparecchi meccanici e prodotti agricoli, mentre l'Italia esporta soprattutto metalli, prodotti chimici e alimentari. Un focus particolare è stato fatto sul Canale di Panama, che gestisce circa il 3% del traffico marittimo mondiale e svolge un ruolo chiave nei collegamenti tra la costa est e gli Stati Uniti e l'Asia orientale. L'analisi dei porti italiani evidenzia una crescita complessiva della movimentazione delle merci, con 362 milioni di tonnellate nei primi nove mesi del 2024 (+0,5% rispetto al 2023). I porti più attivi negli scambi con gli Usa sono stati: Trieste, Livorno e Genova, seguiti da Augusta e Taranto. Anche il settore passeggeri mostra segni di ripresa, con 60 milioni di passeggeri movimentati (+4,1%). Le crociere in particolare segnano un +7,2%, confermando il trend di ripresa del turismo marittimo. In allegato il report completo.

Agenzia stampa Mobilità

Mobilità
 PRESS
 ASSOCIATI

Assoporti e Srm pubblicano "Port infographics" 2025
 Statistiche e dati sui trasporti marittimi e la portualità - ALLEGATO

Provate per voi

Piu' lette

Il rapporto "Port infographics 2025", realizzato da Srm e Assoporti, offre un'analisi sullo stato del trasporto marittimo, con un focus particolare sugli Stati Uniti.

Il commercio marittimo si conferma forte nonostante le incertezze politiche. Si prevede che per quest'anno il volume di merci trasportate raggiunga i 12,8 miliardi di tonnellate. Gli Usa si confermano il primo importatore e il secondo esportatore al mondo:

- Import: diminuisce il peso della Cina (-9% rispetto al 2014), mentre salgono Messico (+60%) e Vietnam (+273%);
- Export: crescita significativa verso i Paesi Bassi (+88%), grazie al ruolo strategico del porto di Rotterdam.

Per quanto riguarda i rapporti con l'Italia: nei primi nove mesi del 2024 il commercio marittimo tra i due Paesi ha raggiunto i 35,8 miliardi di Euro, rappresentando il 53% dell'interscambio complessivi. Tra le principali merci importate dagli Usa troviamo: oil & gas, apparecchi meccanici e prodotti agricoli, mentre l'Italia esporta soprattutto metalli, prodotti chimici e alimentari.

Un focus particolare è stato fatto sul Canale di Panama, che gestisce circa il 3% del traffico marittimo mondiale e svolge un ruolo chiave nei collegamenti tra la costa est e gli Stati Uniti e l'Asia orientale.

Porsche Macan 4 electrici: SUV sportive e aerodinamiche
 Prestazioni, autonomia e lusso
 14/02/2025 08:10

Transport & environment: aiuti di stato per le gigafactory cinesi in Europa
 Rischio di dipendenza tecnologica a causa del mercato trasformista di conoscenza
 14/02/2025 03:12

A marzo nuova sciopero di 48 ore per il personale di Caronte & tourist isole minori
 Richiesta per il rimpatrio degli...

Crescono i numeri della portualità italiana

«I dati sulla portualità italiana continuano a marciare, anche in un momento difficile, connesso alla situazione geopolitica, che mostra segnali di miglioramento». È quanto ha affermato il presidente di **Assoport**, **Rodolfo Giampieri**, presentando i dati sui porti italiani (fino al terzo trimestre 2024) raccolti con Srm, il centro studi che fa capo a Intesa Sanpaolo. Il report registra la performance, nei nove mesi, del sistema portuale italiano, che risulta in crescita, sia sotto il profilo del tonnellaggio delle merci movimentate che dal punto di vista del traffico container. Analizzati anche gli scambi con gli Usa, alla luce degli annunci dell'amministrazione Trump in materia di nuovi dazi. I porti italiani hanno movimentato, tra gennaio e settembre 2024, oltre 362 milioni di tonnellate di merci (+0,5% rispetto al terzo trimestre del 2023); container, rinfuse liquide e ro-ro (rotabili) sono in crescita: rispettivamente +4,7%, +2,4%, +1%; calano, invece, le rinfuse solide del -11,5%; ottime le performance di traghetti e crociere: +3,1% e +7,2%. Per quanto riguarda gli Stati Uniti, il 53% delle relazioni commerciali Italia-Usa, evidenzia il report, avviene via mare; l'interscambio marittimo tra i due Paesi sfiora i 36 miliardi di euro (sempre nei primi nove mesi del 2024); e per l'export: gli Stati Uniti sono il primo "cliente" dell'Italia nel trading marittimo, con 27,7 miliardi di euro (8,2 miliardi l'import). I prodotti più esportati via mare verso gli Usa sono quelli della meccanica e dell'agroalimentare nonché i mezzi di trasporto, con complessivi 19,4 miliardi di euro. Peraltro, sottolinea il documento di **Assoport** e Srm, «tutte linee di azione» prefigurate dall'attuale amministrazione americana, dalla «politica delle sanzioni, all'approccio verso l'Iran, ai negoziati nei conflitti Russia-Ucraina e Israele-Hamas e alla volontà di riprendere il controllo del Canale di Panama», potrebbero «avere riflessi significativi sul commercio marittimo». La rotta transatlantica, ha spiegato Massimo Deandreis, direttore generale di Srm, «riveste primaria importanza per i nostri scambi commerciali e la conferma ne è il fatto che l'interscambio totale tra Italia e Stati Uniti avviene per il 53% via mare e numerosi porti del Paese hanno traffici con navi provenienti e dirette verso gli Usa, che si confermano il principale "cliente" dell'export marittimo italiano. Il trasporto via nave è un driver delle nostre relazioni commerciali internazionali e su questo dobbiamo continuare a puntare con decisione».



«I dati sulla portualità italiana continuano a marciare, anche in un momento difficile, connesso alla situazione geopolitica, che mostra segnali di miglioramento». È quanto ha affermato il presidente di Assoport, Rodolfo Giampieri, presentando i dati sui porti italiani (fino al terzo trimestre 2024) raccolti con Srm, il centro studi che fa capo a Intesa Sanpaolo. Il report registra la performance, nei nove mesi, del sistema portuale italiano, che risulta in crescita, sia sotto il profilo del tonnellaggio delle merci movimentate che dal punto di vista del traffico container. Analizzati anche gli scambi con gli Usa, alla luce degli annunci dell'amministrazione Trump in materia di nuovi dazi. I porti italiani hanno movimentato, tra gennaio e settembre 2024, oltre 362 milioni di tonnellate di merci (+0,5% rispetto al terzo trimestre del 2023); container, rinfuse liquide e ro-ro (rotabili) sono in crescita: rispettivamente +4,7%, +2,4%, +1%; calano, invece, le rinfuse solide del -11,5%; ottime le performance di traghetti e crociere: +3,1% e +7,2%. Per quanto riguarda gli Stati Uniti, il 53% delle relazioni commerciali Italia-Usa, evidenzia il report, avviene via mare; l'interscambio marittimo tra i due Paesi sfiora i 36 miliardi di euro (sempre nei primi nove mesi del 2024); e per l'export: gli Stati Uniti sono il primo "cliente" dell'Italia nel trading marittimo, con 27,7 miliardi di euro (8,2 miliardi l'import). I prodotti più esportati via mare verso gli Usa sono quelli della meccanica e dell'agroalimentare nonché i mezzi di trasporto, con complessivi 19,4 miliardi di euro. Peraltro, sottolinea il documento di Assoport e Srm, «tutte linee di azione» prefigurate dall'attuale amministrazione americana, dalla «politica delle sanzioni, all'approccio verso l'Iran, ai negoziati nei conflitti Russia-Ucraina e Israele-Hamas e alla volontà di riprendere il controllo del Canale di Panama», potrebbero «avere

Port Logistic Press

Primo Piano

Assoporti and Srm: "Port Infographics" 2025 with Focus on the United States and the Panama Canal

Napoli Roma **ASSOPORTI** e SRM hanno pubblicato Port Infographics 2025 con statistiche e dati aggiornati sui trasporti marittimi e la portualità e su scenari internazionali e nazionali, rotte, trend e analisi dei Porti italiani. Due le novità: Focus Stati Uniti e Canale di Panama. Queste in sintesi le PERFORMANCE DEL SISTEMA PORTUALE ITALIANO: Oltre 362 milioni di tonnellate movimentate al III trim 2024 (+0,5% rispetto al III del 2023); Container, Rinfuse Liquide e Ro-Ro in crescita: rispettivamente +4,7%, +2,4%, +1%, calano le rinfuse solide del -11,5%; Ottime performance per traghetti e crociere: +3,1% e +7,2%. FOCUS STATI UNITI Il 53% delle relazioni commerciali Italia USA avviene via mare; L'Interscambio marittimo Italia-USA sfiora i 36 miliardi di euro (primi 9 mesi del 2024); Export: gli Stati Uniti sono il primo cliente dell'Italia per commercio marittimo: 27,7 miliardi di euro; Meccanica, Agroalimentare e Mezzi di trasporto i prodotti più esportati via mare dal nostro Paese verso gli Usa con complessivi 19,4 miliardi di euro. Il Canale di Panama Gli Usa sono il primo utilizzatore del Canale con 160 milioni di tonnellate di merci transitate; Il Canale ha ripreso a marciare dopo il

periodo di siccità che ne ha limitato i transiti; Lo snodo di Panama è strategico per i traffici tra la US East Coast e l'East Asia: il 46% di questi transita attraverso il Canale. Continua la sinergia tra il mondo della portualità, rappresentato da **Assoporti**, e quello della ricerca economica rappresentato da SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), che pubblicano il report 2025 con le principali statistiche sul trasporto marittimo e sulla logistica, a livello nazionale e internazionale. Attraverso l'uso di grafici e infografiche, con una nuova veste editoriale, sono messi in luce gli impatti degli eventi e degli accadimenti che stanno contribuendo a caratterizzare l'andamento economico e del commercio internazionale. Il Rapporto contiene tutti i dati ufficiali dei porti italiani al III trimestre 2024. Un approfondimento come detto è dedicato ai traffici marittimi degli Stati Uniti con particolare riferimento all'Italia; inoltre sono pubblicati tutti i dati più interessanti sul Canale di Panama e sul suo rilievo strategico.

***** Questo il commento del Presidente di **Assoporti**, Rodolfo Giampieri (nella foto): La sinergia con SRM è diventata oramai solida ed il nuovo numero della pubblicazione continua a mettere in luce fenomeni di forte attualità per il nostro Paese; i dati sulla portualità italiana continuano a marciare anche in un momento difficile connesso alla situazione geopolitica che mostra segnali di miglioramento. La nostra visione futura è densa di sfide da affrontare con determinazione: portare a termine gli investimenti del PNRR per ammodernare sempre più le nostre infrastrutture, digitalizzare i porti e renderli più sostenibili ed intermodali, saranno per noi i primi obiettivi da raggiungere per un Paese sempre più competitivo nel Mediterraneo . E questo il commento del Direttore Generale di SRM, Massimo Deandreis: Abbiamo progettato



Port Logistic Press

Primo Piano

questo numero insieme ad **Assoport** inserendo uno Speciale sugli Stati Uniti visto l'argomento di forte attualità, connesso ai dazi ed al Canale di Panama. La rotta transatlantica riveste primaria importanza per i nostri scambi commerciali e la conferma ne è il fatto che l'interscambio totale tra Italia e Stati Uniti avviene per il 53% via mare e numerosi porti del Paese hanno traffici con navi provenienti e dirette verso gli USA che si confermano il principale cliente dell'export marittimo italiano. Il trasporto via nave è un driver delle nostre relazioni commerciali internazionali e su questo dobbiamo continuare a puntare con decisione. Il Report vuole essere uno strumento al servizio degli operatori per una corretta e dettagliata visione dei dati del comparto e dei fenomeni che lo caratterizzano

Porti italiani resilienti, nonostante la crisi del Mar Rosso

Continua la sinergia tra il mondo della portualità, rappresentato da **Assoporti**, e quello della ricerca economica rappresentato da SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), che stamani hanno lanciato un nuovo numero di Port Infographics. Dai dati presentati da SRM emerge come nei primi nove mesi del 2024 i porti italiani abbiano movimentato complessivamente 362 milioni di tonnellate di merce, facendo registrare un aumento dello 0,5% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. In crescita, del 4,7%, il traffico dei container: da gennaio a settembre 2024 sono state movimentate 91,1 mln di tonnellate di merce containerizzata. Nel periodo di riferimento sono stati movimentati 8,7 mln di TEU, il 4,8% in più rispetto allo stesso periodo del 2023. Complessivamente sono stati movimentati 3,73 mln di TEU in trasbordo, il +14.3% su base annuale. In aumento anche i rotabili (+1%, a 93,1 mln di tonnellate) e le rinfuse liquide (+2,4%, a 124 mln di tonnellate) mentre calano, dell'11,5%, le rinfuse solide, a 36,3 milioni di tonnellate. Eccellenti, invece, le performance nel settore dei passeggeri dei traghetti e delle crociere, dove sono stati riportati incrementi su base annuale rispettivamente del 3,1% con 49 mln di passeggeri e del 7,2%, con 11 mln di passeggeri. Gli USA si confermano il primo partner nell'export marittimo italiano, con 27,7 miliardi di euro di merce. Un quarto del nostro export è diretto verso gli USA. Nei primi nove mesi del 2024 l'interscambio marittimo con gli USA ha sfiorato i 36 miliardi di euro, il 53,8% del totale. Meccanica, Agroalimentare e Mezzi di trasporto i prodotti più esportati via mare dal nostro Paese verso gli Usa con complessivi 19,4 miliardi di euro. I porti italiani più orientati agli scambi con gli USA sono Trieste con 9.864 tonnellate di merce e Livorno (1.013 tonnellate di merce). Lo studio si è soffermato anche sul contesto internazionale, sottolineando come le tensioni nel Mar Rosso abbiano intensificato i passaggi marittimi verso il Capo di Buona Speranza. Se ad ottobre 2023 sono transitate navi per un totale di 128 milioni di stazza lorda, a dicembre del 2024 il dato è quasi raddoppiato, passando un passaggio di navi per 219 mln tonnellate di stazza lorda. Diminuisce invece il tonnellaggio in transito da Suez, passato da 143 a 39 mln di tonnellate di gross tonnage. I liner si sono dovuti adeguare alle nuove distanza di navigazione, con un impatto diretto sull'affidabilità dei servizi di linea. A dicembre del 2024 il 53,8% delle navi è arrivato in ritardo. Un focus particolare è stato dedicato ai flussi di traffico nel Canale di Panama, via di transito di cui gli USA sono il primo utilizzatore, con 160 mln di tonnellate di merci transitate. Seguono Cina e Giappone. Il Canale, che concentra il 3% del traffico marittimo mondiale, ha ripreso a marciare dopo il periodo di siccità che ne ha limitato i transito. Lo snodo di Panama è strategico per i traffici tra la US East Coast e l'East Asia: il 46% di questi transita attraverso il Canale. La sinergia con



Continua la sinergia tra il mondo della portualità, rappresentato da Assoporti, e quello della ricerca economica rappresentato da SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), che stamani hanno lanciato un nuovo numero di Port Infographics. Dai dati presentati da SRM emerge come nei primi nove mesi del 2024 i porti italiani abbiano movimentato complessivamente 362 milioni di tonnellate di merce, facendo registrare un aumento dello 0,5% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. In crescita, del 4,7%, il traffico dei container: da gennaio a settembre 2024 sono state movimentate 91,1 mln di tonnellate di merce containerizzata. Nel periodo di riferimento sono stati movimentati 8,7 mln di TEU, il 4,8% in più rispetto allo stesso periodo del 2023. Del totale, i container da 20 piedi in trasbordo sono stati 3,73 mln di TEU (+14,3%). In aumento anche i rotabili (+1%, a 93,1 mln di tonnellate) e le rinfuse liquide (+2,4%, a 124 mln di tonnellate) mentre calano, dell'11,5%, le rinfuse solide, a 36,3 milioni di tonnellate. Eccellenti, invece, le performance nel settore dei passeggeri dei traghetti e delle crociere, dove sono stati riportati incrementi su base annuale rispettivamente del 3,1% con 49 mln di passeggeri e del 7,2%, con 11 mln di passeggeri. Gli USA si confermano il primo partner nell'export marittimo italiano, con 27,7 miliardi di euro di merce. Un quarto del nostro export è diretto verso gli USA. Nei primi nove mesi del 2024 l'interscambio marittimo con gli USA ha sfiorato i 36 miliardi di euro, il 53,8% del totale. Meccanica, Agroalimentare e Mezzi di trasporto i prodotti più esportati via mare dal nostro Paese verso gli Usa con complessivi 19,4 miliardi di euro. I porti italiani più orientati agli scambi con gli USA sono Trieste con 9.864 tonnellate di merce e Livorno (1.013 tonnellate di merce). Lo studio si è soffermato anche sul contesto internazionale, sottolineando come le tensioni nel Mar Rosso abbiano intensificato i passaggi marittimi verso il Capo di Buona Speranza. Se ad ottobre 2023 sono transitate navi per un totale di 128 milioni di stazza lorda, a dicembre del

Port News

Primo Piano

SRM è diventata oramai solida ed il nuovo numero della pubblicazione continua a mettere in luce fenomeni di forte attualità per il nostro Paese; i dati sulla portualità italiana continuano a marciare anche in un momento difficile connesso alla situazione geopolitica che mostra segnali di miglioramento ha affermato il presidente di **Assoport**, Rodolfo Giampieri. La nostra visione futura è densa di sfide da affrontare con determinazione: portare a termine gli investimenti del PNRR per ammodernare sempre più le nostre infrastrutture, digitalizzare i porti e renderli più sostenibili ed intermodali, saranno per noi i primi obiettivi da raggiungere per un Paese sempre più competitivo nel Mediterraneo ha aggiunto. Abbiamo progettato questo numero insieme ad **Assoport** inserendo uno Speciale sugli Stati Uniti visto l'argomento di forte attualità, connesso ai dazi ed al Canale di Panama ha dichiarato il Direttore Generale di SRM, Massimo Deandreis. La rotta transatlantica riveste primaria importanza per i nostri scambi commerciali e la conferma ne è il fatto che l'interscambio totale tra Italia e Stati Uniti avviene per il 53% via mare e numerosi porti del Paese hanno traffici con navi provenienti e dirette verso gli USA che si confermano il principale cliente dell'export marittimo italiano. Il trasporto via nave è un driver delle nostre relazioni commerciali internazionali e su questo dobbiamo continuare a puntare con decisione. Il Report vuole essere uno strumento al servizio degli operatori per una corretta e dettagliata visione dei dati del comparto e dei fenomeni che lo caratterizzano.

Assoporti e SRM pubblicano il nuovo numero di "Port Infographics 2025"

Feb 24, 2025 Il numero di Port Infographics illustra - attraverso 10 tavole grafiche e infografiche - gli effetti degli avvenimenti che stanno contribuendo a plasmare l'andamento economico e del commercio mondiale. Continua la sinergia tra il mondo della portualità, rappresentato da **Assoporti**, e quello della ricerca economica rappresentato da SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), che pubblicano il report 2025 con le principali statistiche sul trasporto marittimo e sulla logistica, a livello nazionale e internazionale.

Attraverso l'uso di grafici e infografiche, con una nuova veste editoriale, sono messi in luce gli impatti degli eventi e degli accadimenti che stanno contribuendo a caratterizzare l'andamento economico e del commercio internazionale. Il Rapporto contiene tutti i dati ufficiali dei porti italiani al III trimestre 2024. Un approfondimento è dedicato ai traffici marittimi degli Stati Uniti con particolare riferimento all'Italia; inoltre sono pubblicati tutti i dati più interessanti sul canale di Panama e sul suo rilievo strategico. Il Presidente di **Assoporti**, **Rodolfo Giampieri**, ha commentato, "La sinergia con SRM è diventata oramai solida ed il nuovo numero della pubblicazione continua a

mettere in luce fenomeni di forte attualità per il nostro Paese; i dati sulla portualità italiana continuano a marciare anche in un momento difficile connesso alla situazione geopolitica che mostra segnali di miglioramento. La nostra visione futura è densa di sfide da affrontare con determinazione: portare a termine gli investimenti del PNRR per ammodernare sempre più le nostre infrastrutture, digitalizzare i porti e renderli più sostenibili ed intermodali, saranno per noi i primi obiettivi da raggiungere per un Paese sempre più competitivo nel Mediterraneo". Il Direttore Generale di SRM, Massimo Deandreis, ha dichiarato: "Abbiamo progettato questo numero insieme ad **Assoporti** inserendo uno Speciale sugli Stati Uniti visto l'argomento di forte attualità, connesso ai dazi ed al Canale di Panama. La rotta transatlantica riveste primaria importanza per i nostri scambi commerciali e la conferma ne è il fatto che l'interscambio totale tra Italia e Stati Uniti avviene per il 53% via mare e numerosi porti del Paese hanno traffici con navi provenienti e dirette verso gli USA che si confermano il principale "cliente" dell'export marittimo italiano. Il trasporto via nave è un driver delle nostre relazioni commerciali internazionali e su questo dobbiamo continuare a puntare con decisione. Il Report vuole essere uno strumento al servizio degli operatori per una corretta e dettagliata visione dei dati del comparto e dei fenomeni che lo caratterizzano" Le 10 tavole dei porti italiani.



Feb 24, 2025 Il numero di Port Infographics illustra - attraverso 10 tavole grafiche e infografiche - gli effetti degli avvenimenti che stanno contribuendo a plasmare l'andamento economico e del commercio mondiale. Continua la sinergia tra il mondo della portualità, rappresentato da Assoporti, e quello della ricerca economica rappresentato da SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), che pubblicano il report 2025 con le principali statistiche sul trasporto marittimo e sulla logistica, a livello nazionale e internazionale. Attraverso l'uso di grafici e infografiche, con una nuova veste editoriale, sono messi in luce gli impatti degli eventi e degli accadimenti che stanno contribuendo a caratterizzare l'andamento economico e del commercio internazionale. Il Rapporto contiene tutti i dati ufficiali dei porti italiani al III trimestre 2024. Un approfondimento è dedicato ai traffici marittimi degli Stati Uniti con particolare riferimento all'Italia; inoltre sono pubblicati tutti i dati più interessanti sul canale di Panama e sul suo rilievo strategico. Il Presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri, ha commentato, "La sinergia con SRM è diventata oramai solida ed il nuovo numero della pubblicazione continua a mettere in luce fenomeni di forte attualità per il nostro Paese; i dati sulla portualità italiana continuano a marciare anche in un momento difficile connesso alla situazione geopolitica che mostra segnali di miglioramento. La nostra visione futura è densa di sfide da affrontare con determinazione: portare a termine gli investimenti del PNRR per ammodernare sempre più le nostre infrastrutture, digitalizzare i porti e renderli più sostenibili ed intermodali, saranno per noi i primi obiettivi da raggiungere per un Paese sempre più competitivo nel Mediterraneo". Il Direttore Generale di SRM, Massimo Deandreis, ha dichiarato: "Abbiamo progettato questo numero insieme ad Assoporti inserendo uno Speciale sugli Stati Uniti visto l'argomento di forte attualità, connesso ai dazi ed al Canale di Panama. La rotta

Ship 2 Shore

Primo Piano

Porti italiani e commercio marittimo: il nuovo scenario del 2025

Lo studio Port Infographics 2025, realizzato da SRM e **Assoport**, ha evidenziato come le tensioni internazionali, le politiche statunitensi e le dinamiche degli scali tricolore stiano ridefinendo le rotte e i flussi di traffico. Il trasporto marittimo globale sta vivendo una fase di adattamento tra sfide geopolitiche e nuove strategie commerciali. Lo studio Port Infographics 2025, realizzato da SRM e **Assoport**, evidenzia come le tensioni internazionali, le politiche statunitensi e le dinamiche dei porti italiani stiano ridefinendo le rotte e i flussi di traffico. [check_circle Unlimited access to exclusive news, analysis and insights](#) [check_circle Weekly newsletter](#) [check_circle 3 email accounts for each company](#) 125 650 You may also be interested in.

Ship 2 Shore

Porti italiani e commercio marittimo: il nuovo scenario del 2025

02/24/2025 15:49

Lo studio Port Infographics 2025, realizzato da SRM e Assoport, ha evidenziato come le tensioni internazionali, le politiche statunitensi e le dinamiche degli scali tricolore stiano ridefinendo le rotte e i flussi di traffico. Il trasporto marittimo globale sta vivendo una fase di adattamento tra sfide geopolitiche e nuove strategie commerciali. Lo studio Port Infographics 2025, realizzato da SRM e Assoport, evidenzia come le tensioni internazionali, le politiche statunitensi e le dinamiche dei porti italiani stiano ridefinendo le rotte e i flussi di traffico. [check_circle Unlimited access to exclusive news, analysis and insights](#) [check_circle Weekly newsletter](#) [check_circle 3 email accounts for each company](#) 125 650 You may also be interested in.

Il rapporto Srm-Assoportri: così la rotta del Capo di Buona Speranza ha surclassato Suez / Le schede

La circumnavigazione dell'Africa è passata da 128 milioni di tonnellate di stazza lorda a ottobre 2023 a 219 milioni a dicembre 2024. Il traffico del canale è sceso da 143 milioni a 39 milioni di tonnellate. Le incognite Usa e gli scali italiani Genova - A più di un anno dai primi attacchi Houthi, il bilancio, pubblicato da Assoportri e Srm (il centro studi di Banca Intesa) nel report 2025, dice che il transito di navi sulla rotta del Capo di Buona Speranza si è intensificato passando da 128 milioni di tonnellate di stazza lorda a ottobre 2023 a 219 milioni a dicembre 2024. Viceversa la rotta canale di Suez ha registrato un drastico calo, passando da 143 milioni a 39 milioni di tonnellate di stazza lorda. E anche l'affidabilità dei servizi di linea deve adeguarsi alle nuove distanze richieste dalla circumnavigazione dell'Africa, per cui a dicembre 2024 quasi una nave su due, il 53,8%, risultava arrivare in ritardo. Le prospettive sono migliorate con l'annuncio della tregua Israele-Hamas, ma lo scenario resta ancora molto incerto. L'altra incertezza del quadro internazionale riguarda gli Stati Uniti: con i dazi annunciati dal governo Trump insieme alla volontà di riprendere il controllo del canale di Panama. Dati che toccano direttamente l'Italia. "La rotta transatlantica riveste primaria importanza per i nostri scambi commerciali - sottolinea Massimo Deandreis, direttore generale Srm, commentando il rapporto che dedica un approfondimento ai traffici marittimi con gli Usa - E la conferma ne è il fatto che l'interscambio totale tra Italia e Stati Uniti avviene per il 53% via mare e numerosi porti del Paese hanno traffici con navi provenienti e dirette verso gli Usa che si confermano il principale "cliente" dell'export marittimo italiano. Il trasporto via nave è un driver delle nostre relazioni commerciali internazionali e su questo dobbiamo continuare a puntare con decisione. Il report vuole essere uno strumento al servizio degli operatori per una corretta e dettagliata visione dei dati del comparto e dei fenomeni che lo caratterizzano". Per quanto riguarda l'Italia, gli Stati Uniti sono il primo cliente per il commercio marittimo: un quarto del nostro export marittimo è diretto verso gli Usa. L'import export marittimo nei primi nove mesi del 2024 fra Italia e Usa è stato di 35,8 miliardi di euro, il 53% del totale. Le importazioni (via mare) dagli Usa riguardano soprattutto oil & gas (3,7 miliardi di euro) e prodotti chimici (0,9 miliardi) seguiti da agricoltura, caccia e pesca; apparecchi meccanici e materie prime. Le esportazioni soprattutto apparecchi meccanici (9,4 miliardi), alimentari e bevande (5,5 miliardi), mezzi di trasporto (4,3 miliardi), prodotti chimici (2,7 miliardi), metalli 1,9 (miliardi). Nella classifica dei porti italiani più orientati agli scambi con gli Usa il primo è Trieste con 1 milione e 612 mila tonnellate di merce nel primo semestre 2024, contro i 2.395.000 del primo semestre 2022. Segue Livorno (1.013.000 che erano 1.789.000 nel 2022), Piombino (931.000 da zero), Augusta (896.000 da 148 mila) e Genova che



La circumnavigazione dell'Africa è passata da 128 milioni di tonnellate di stazza lorda a ottobre 2023 a 219 milioni a dicembre 2024. Il traffico del canale è sceso da 143 milioni a 39 milioni di tonnellate. Le incognite Usa e gli scali italiani Genova - A più di un anno dai primi attacchi Houthi, il bilancio, pubblicato da Assoportri e Srm (il centro studi di Banca Intesa) nel report 2025, dice che il transito di navi sulla rotta del Capo di Buona Speranza si è intensificato passando da 128 milioni di tonnellate di stazza lorda a ottobre 2023 a 219 milioni a dicembre 2024. Viceversa la rotta canale di Suez ha registrato un drastico calo, passando da 143 milioni a 39 milioni di tonnellate di stazza lorda. E anche l'affidabilità dei servizi di linea deve adeguarsi alle nuove distanze richieste dalla circumnavigazione dell'Africa, per cui a dicembre 2024 quasi una nave su due, il 53,8%, risultava arrivare in ritardo. Le prospettive sono migliorate con l'annuncio della tregua Israele-Hamas, ma lo scenario resta ancora molto incerto. L'altra incertezza del quadro internazionale riguarda gli Stati Uniti: con i dazi annunciati dal governo Trump insieme alla volontà di riprendere il controllo del canale di Panama. Dati che toccano direttamente l'Italia. "La rotta transatlantica riveste primaria importanza per i nostri scambi commerciali - sottolinea Massimo Deandreis, direttore generale Srm, commentando il rapporto che dedica un approfondimento ai traffici marittimi con gli Usa - E la conferma ne è il fatto che l'interscambio totale tra Italia e Stati Uniti avviene per il 53% via mare e numerosi porti del Paese hanno traffici con navi provenienti e dirette verso gli Usa che si confermano il principale "cliente" dell'export marittimo italiano. Il trasporto via nave è un driver delle nostre relazioni commerciali internazionali e su questo dobbiamo continuare a puntare con decisione. Il report vuole essere uno strumento al servizio degli operatori per una corretta e dettagliata visione dei dati del comparto e dei fenomeni che lo caratterizzano". Per quanto riguarda l'Italia, gli Stati Uniti sono il primo cliente per il commercio marittimo: un quarto del nostro export marittimo è diretto verso gli Usa. L'import export marittimo nei primi nove mesi del 2024 fra Italia e Usa è stato di 35,8 miliardi di euro, il 53% del totale. Le importazioni (via mare) dagli Usa riguardano soprattutto oil & gas (3,7 miliardi di euro) e prodotti chimici (0,9 miliardi) seguiti da agricoltura, caccia e pesca; apparecchi meccanici e materie prime. Le esportazioni soprattutto apparecchi meccanici (9,4 miliardi), alimentari e bevande (5,5 miliardi), mezzi di trasporto (4,3 miliardi), prodotti chimici (2,7 miliardi), metalli 1,9 (miliardi). Nella classifica dei porti italiani più orientati agli scambi con gli Usa il primo è Trieste con 1 milione e 612 mila tonnellate di merce nel primo semestre 2024, contro i 2.395.000 del primo semestre 2022. Segue Livorno (1.013.000 che erano 1.789.000 nel 2022), Piombino (931.000 da zero), Augusta (896.000 da 148 mila) e Genova che

Ship Mag

Primo Piano

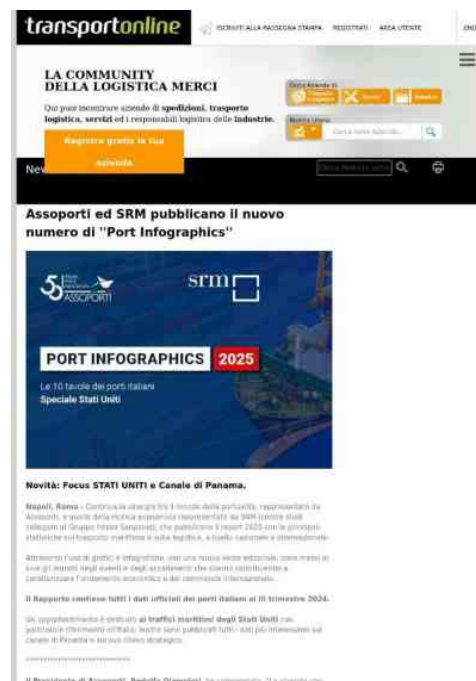
scende a 825 mila tonnellate da 2.188.000 nel primo semestre 2023 e 1.521.000 in quello 2022. Più in generale il report sottolinea che gli Usa sono il primo importatore e il secondo esportatore al mondo, ma nell'ultimo decennio, dal 2014 al 2023 le relazioni commerciali degli Stati Uniti sono cambiate. C'è un impatto, già visibile dai dati del report, sulla geografia degli scambi internazionali dei dazi sui prodotti cinesi frutto del primo mandato Trump. E su questa base si innescheranno i possibili cambiamenti. Per quanto riguarda l'import, per l'effetto dumping è calato del 9%, fra il 2014 e il 2023, quello dalla Cina che comunque nel periodo gennaio novembre 2024 si è attestato a 401.408 milioni di dollari, mentre è cresciuto del 60% quello dal Messico (466.626 milioni di dollari) e del 273% (a 124.801 milioni di dollari) quello dal Vietnam. Per quanto riguarda le esportazioni, al primo posto c'è il Canada con 322.409 milioni di dollari (+13% dal 2014 al 2023) e i Paesi Bassi si posizionano al quarto, con 82.126 milioni di dollari, segnando quasi un raddoppio, grazie al ruolo chiave del porto di Rotterdam, sottolineano i dati del report **Assoport**-Srm. Con l'amministrazione Trump decisa a riscrivere le regole del gioco, anche per quanto riguarda il controllo del canale di Panama, il report fa il punto pure sulla situazione attuale di quella via di collegamento per il transito delle merci. "Gli Usa sono il primo utilizzatore del canale con 160 milioni di tonnellate di merci transitate, seguiti da Cina e Giappone" evidenzia il report, spiegando che canale ha ripreso a marciare dopo il periodo di siccità che ne ha limitato i transiti. In questo quadro internazionale i traffici dei porti italiani hanno tenuto. "I dati sulla portualità italiana continuano a marciare anche in un momento difficile connesso alla situazione geopolitica che mostra segnali di miglioramento - commenta **Rodolfo Giampieri**, presidente di **Assoport** -. La nostra visione futura è densa di sfide da affrontare con determinazione". Da gennaio a settembre 2024 gli scali italiani hanno movimentato complessivamente oltre 362 milioni di tonnellate, lo 0,5% in più rispetto allo stesso periodo del 2023. In crescita container, rinfuse liquide e ro-ro: rispettivamente +4,7%, +2,4%, +1%. Calano le rinfuse solide dell'11,5%. Bene traghetti e crociere +3,1% e +7,2%. I dati sono ovviamente diversi porto per porto, e se alcuni hanno semplicemente "tenuto" altri sono calati e altri ancora cresciuti. Page Zoom Le schede e le infografiche sono a cura di Srm.

Assoporti ed SRM pubblicano il nuovo numero di "Port Infographics"

Novità: Focus STATI UNITI e Canale di Panama. Napoli, Roma - Continua la sinergia tra il mondo della portualità, rappresentato da Assoporti, e quello della ricerca economica rappresentato da SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), che pubblicano il report 2025 con le principali statistiche sul trasporto marittimo e sulla logistica, a livello nazionale e internazionale. Attraverso l'uso di grafici e infografiche, con una nuova veste editoriale, sono messi in luce gli impatti degli eventi e degli accadimenti che stanno contribuendo a caratterizzare l'andamento economico e del commercio internazionale. Il Rapporto contiene tutti i dati ufficiali dei porti italiani al III trimestre 2024. Un approfondimento è dedicato ai traffici marittimi degli Stati Uniti con particolare riferimento all'Italia; inoltre sono pubblicati tutti i dati più interessanti sul canale di Panama e sul suo rilievo strategico. ***** Il Presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri, ha commentato, La sinergia con SRM è diventata oramai solida ed il nuovo numero della pubblicazione continua a mettere in luce fenomeni di forte attualità per il nostro Paese; i dati sulla portualità italiana continuano a

marciare anche in un momento difficile connesso alla situazione geopolitica che mostra segnali di miglioramento. La nostra visione futura è densa di sfide da affrontare con determinazione: portare a termine gli investimenti del PNRR per ammodernare sempre più le nostre infrastrutture, digitalizzare i porti e renderli più sostenibili ed intermodali, saranno per noi i primi obiettivi da raggiungere per un Paese sempre più competitivo nel Mediterraneo. Il Direttore Generale di SRM, Massimo Deandreis, ha dichiarato: Abbiamo progettato questo numero insieme ad Assoporti inserendo uno Speciale sugli Stati Uniti visto l'argomento di forte attualità, connesso ai dazi ed al Canale di Panama. La rotta transatlantica riveste primaria importanza per i nostri scambi commerciali e la conferma ne è il fatto che l'interscambio totale tra Italia e Stati Uniti avviene per il 53% via mare e numerosi porti del Paese hanno traffici con navi provenienti e dirette verso gli USA che si confermano il principale cliente dell'export marittimo italiano. Il trasporto via nave è un driver delle nostre relazioni commerciali internazionali e su questo dobbiamo continuare a puntare con decisione. il Report vuole essere uno strumento al servizio degli operatori per una corretta e dettagliata visione dei dati del comparto e dei fenomeni che lo caratterizzano

PERFORMANCE DEL SISTEMA PORTUALE ITALIANO -
 Oltre 362 milioni di tonnellate movimentate al III trim 2024 (+0,5% rispetto al III del 2023); - Container, Rinfuse Liquide e Ro-Ro in crescita: rispettivamente +4,7%, +2,4%, +1%, calano le rinfuse solide del -11,5%; - Ottime performance per traghetti e crociere: +3,1% e +7,2%. **FOCUS STATI UNITI -** Il 53% delle relazioni commerciali Italia USA avviene via mare; - L'Interscambio marittimo Italia-USA sfiora i 36 miliardi di euro (primi 9 mesi del 2024); - Export: gli Stati Uniti sono il primo cliente



dell'Italia per commercio marittimo: 27,7 miliardi di euro; - Meccanica, Agroalimentare e Mezzi di trasporto i prodotti più esportati via mare dal nostro Paese verso gli Usa con complessivi 19,4 miliardi di euro. Il Canale di Panama - Gli Usa sono il primo utilizzatore del Canale con 160 milioni di tonnellate di merci transitate; - Il Canale ha ripreso a marciare dopo il periodo di siccità che ne ha limitato i transiti; - Lo snodo di Panama è strategico per i traffici tra la US East Coast e l'East Asia: il 46% di questi transita attraverso il Canale. Fonte: ASSOPORTI

(ARC) Logistica: Amirante, sistema porti Fvg pi efficiente e sostenibile

(AGENPARL) - Lun 24 febbraio 2025 Trieste, 24 feb - "Gli ottimi risultati che il sistema dei **porti** del Friuli Venezia Giulia continua a registrare dimostrano una straordinaria capacita? di reazione alle diverse crisi che si sono presentate nel tempo. Anche in virt? di questa resilienza assolutamente unica, i nostri scali riescono ad attrarre significativi investimenti a livello internazionale". Lo ha affermato l'assessore alla Infrastrutture Cristina Amirante che oggi ? intervenuta al convegno "Priorita? nei **porti** di Trieste e Monfalcone - Prospettive, scenari di mercato e riflessi sul territorio", organizzato dalla Confcommercio di Trieste. "Il Friuli Venezia Giulia - ha ricordato Amirante - per la sua posizione e per essere punto di snodo di importanti corridoi transeuropei, si configura quale naturale piattaforma logistica che la Regione sta sostenendo con grande convinzione. L'obiettivo ? quello di rendere questa realta? sempre pi? efficiente e sostenibile, rinforzando i collegamenti interni ed esterni a questo sistema infrastrutturale costituito da reti ferroviarie e stradali e da porti e interporti". Nel portare i saluti del governatore Fedriga, l'assessore Amirante ha parlato del costante impegno dell'Amministrazione regionale sui temi della sostenibilita? dei trasporti e della logistica. "La sfida - ha sostenuto - ? supportare maggiori flussi di merci, da una parte consolidando le vocazioni e le professionalita? locali e dall'altra prestando particolare attenzione al consumo di suolo, alle emissioni e alla sicurezza. In questa direzione stanno andando, per esempio, i progetti di elettrificazione delle banchine portuali di Trieste e Porto Nogaro". "Stiamo inoltre lavorando - ha ricordato l'assessore - per giungere a una omogeneizzazione delle banche dati e delle procedure amministrative tra tutti gli attori-operatori coinvolti nelle catene di trasporto multimodali e intermodali". "Questo periodo storico ? inoltre condizionato da rapidi mutamenti a livello geopolitico che pesano sulle dinamiche di sviluppo e sul funzionamento della logistica. Proprio per dare risposte immediate a queste criticita? - ha precisato l'esponente della Giunta Fedriga -, alla fine dello scorso anno abbiamo costituito una Cabina di regia quale luogo di consultazione in grado di coinvolgere i rappresentanti dei nodi logistici portuali e terrestri presenti in Regione, le diverse sigle datoriali e gli stakeholder pubblici e privati di riferimento". "Solo con una forte coesione a livello regionale si potra? avere la forza per negoziare con i grandi operatori del settore, anche al di fuori dei confini nazionali, determinando un'offerta competitiva capace di confrontarsi alla pari con i sistemi logistici posizionati a Nord dell'arco alpino e nell'area del Mediterraneo". "Con questo spirito - ha aggiunto Amirante in conclusione - stiamo anche valutando i contenuti e l'impatto sul territorio del progetto relativo



Agenparl

Trieste

al polo logistico di Porpetto e stiamo preparando un ddl che riconosca alla Regione una competenza diretta nella disciplina di insediamenti logistici caratterizzati da un'estensione superiore ai tre ettari". ARC/TOF/pph 241752 FEB 25 Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.

Lo spettro dei dazi di Trump sui traffici dei porti italiani

L'interscambio marittimo fra i due paesi nei primi nove mesi del 2024 ha sfiorato i 36 miliardi di euro. Di questi, 27,7 miliardi sono stati il valore dell'export, il che rende gli Stati Uniti il primo cliente dell'Italia per il commercio marittimo. Da alcune settimane gli Stati Uniti hanno annunciato dazi su alluminio e acciaio del 25 per cento a partire dal prossimo 12 marzo. È inoltre possibile che l'introduzione di tariffe del 10 per cento tocchi altri settori della produzione europea. A essere coinvolti pesantemente da queste misure sarebbero anche i porti e gli aeroporti italiani, come emerge dallo studio "Port infographics 2025" di **Assoport** e del centro studi Srm di Banca Intesa.

«L'interscambio totale tra Italia e Stati Uniti - spiega il direttore generale di Srm, Massimo Deandreis - avviene per il 53 per cento via mare e numerosi porti del nostro Paese hanno traffici con navi provenienti o dirette verso gli Usa, che si confermano il principale "cliente" dell'export marittimo italiano».

Per quanto riguarda il trasporto aereo, la quota di valore è del 42 per cento. I numeri del rapporto sulla portualità italiana, che ha un focus dedicato specificamente agli Stati Uniti, sono chiari. L'interscambio marittimo fra i due

paesi nei primi nove mesi del 2024 ha sfiorato i 36 miliardi di euro. Di questi, 27,7 miliardi sono stati il valore dell'export, il che rende gli Stati Uniti il primo cliente dell'Italia per il commercio marittimo. Un quarto del nostro export marittimo è diretto verso gli Stati Uniti. I prodotti italiani più esportati via mare su questa direttrice sono stati meccanica, agroalimentare e mezzi di trasporto, per un valore complessivo di 19,4 miliardi di euro. L'import dagli Usa è invece composto in prevalenza da oil and gas e da prodotti chimici (4,6 miliardi di euro complessivi). Nonostante la minaccia dei dazi, Srm prevede che i traffici di container lungo la rotta transatlantica siano destinati a aumentare nei prossimi anni in entrambe le direzioni, anche se con un tasso maggiore per la produzione americana diretta in Europa: la movimentazione in eastbound, cioè dagli Stati Uniti all'Europa, passerà da 1,86 milioni di teu del 2022 a 2,15 milioni nel 2028 (+16 per cento), mentre quella in westbound (dall'Europa agli Stati Uniti), crescerà da 3,42 milioni di teu nel 2022 al 3,67 milioni nel 2028 (+7 per cento). In termini di tonnellate movimentate, i porti italiani che registrano maggiori scambi con gli Stati Uniti sono quelli petroliferi (grazie all'import) e container (grazie all'export). Nel primo semestre 2024 fra le due parti dell'Atlantico ci sono stati scambi marittimi per 9,86 milioni di tonnellate. Nelle top five dei porti sono presenti Trieste (1,61 milioni di tonnellate), Livorno (1,01 milioni), Piombino, che ha assorbito parte dei volumi degli anni precedenti di Livorno, con cui condivide l'Autorità di sistema portuale (931 mila tonnellate), Augusta (896 mila) e Genova (825 mila). Se per la nostra portualità gli Stati Uniti hanno un'importanza fondamentale, Washington in questo periodo è molto orientato sulla



L'interscambio marittimo fra i due paesi nei primi nove mesi del 2024 ha sfiorato i 36 miliardi di euro. Di questi, 27,7 miliardi sono stati il valore dell'export, il che rende gli Stati Uniti il primo cliente dell'Italia per il commercio marittimo. Da alcune settimane gli Stati Uniti hanno annunciato dazi su alluminio e acciaio del 25 per cento a partire dal prossimo 12 marzo. È inoltre possibile che l'introduzione di tariffe del 10 per cento tocchi altri settori della produzione europea. A essere coinvolti pesantemente da queste misure sarebbero anche i porti e gli aeroporti italiani, come emerge dallo studio "Port infographics 2025" di Assoport e del centro studi Srm di Banca Intesa. «L'interscambio totale tra Italia e Stati Uniti - spiega il direttore generale di Srm, Massimo Deandreis - avviene per il 53 per cento via mare e numerosi porti del nostro Paese hanno traffici con navi provenienti o dirette verso gli Usa, che si confermano il principale "cliente" dell'export marittimo italiano». Per quanto riguarda il trasporto aereo, la quota di valore è del 42 per cento. I numeri del rapporto sulla portualità italiana, che ha un focus dedicato specificamente agli Stati Uniti, sono chiari. L'interscambio marittimo fra i due paesi nei primi nove mesi del 2024 ha sfiorato i 36 miliardi di euro. Di questi, 27,7 miliardi sono stati il valore dell'export, il che rende gli Stati Uniti il primo cliente dell'Italia per il commercio marittimo. Un quarto del nostro export marittimo è diretto verso gli Stati Uniti. I prodotti italiani più esportati via mare su questa direttrice sono stati meccanica, agroalimentare e mezzi di trasporto, per un valore complessivo di 19,4 miliardi di euro. L'import dagli Usa è invece composto in prevalenza da oil and gas e da prodotti chimici (4,6 miliardi di euro complessivi). Nonostante la minaccia dei dazi, Srm prevede che i traffici di container lungo la rotta transatlantica siano destinati a aumentare nei prossimi anni in entrambe le direzioni, anche se con un tasso maggiore per la produzione americana diretta in Europa: la movimentazione in eastbound, cioè dagli Stati Uniti all'Europa, passerà da 1,86 milioni di teu del 2022 a

competizione con Pechino. Nell'ultimo anno il rapporto Srm mostra che la forbice della bilancia commerciale fra i due paesi si è ridotta, con le importazioni statunitensi dalla Cina (401 miliardi di dollari) diminuite del 9 per cento nel periodo gennaio-novembre 2024 rispetto allo stesso periodo 2023, mentre le esportazioni (131 miliardi di dollari) sono aumentate del 19 per cento. Lo squilibrio commerciale spiega l'intervento a gamba tesa del presidente Trump che ha minacciato di voler far tornare il canale di Panama sotto il controllo statunitense. La via d'acqua è un'infrastruttura strategica per i commerci marittimi più per gli Stati Uniti (di qui passa il 14 per cento dell'import-export del paese) che per la Cina (che ne dipende per il 2 per cento). Infine, il report analizza la performance del sistema portuale italiano nei primi nove mesi del 2024, confermandone la resilienza nonostante il blocco del mar Rosso: le tonnellate complessive movimentate sono state 362 milioni (+0,5 per cento), in crescita container (+4,7 per cento in tonnellate), rinfuse liquide e ro-ro, oltre ai passeggeri di traghetti e crociere, in calo le rinfuse solide (-11,5 %).

Informatore Navale

Primo Piano

Assoporti e SRM pubblicano Port Infographic 2025 - Statistiche e dati su trasporti marittimi e portualità, scenari nazionali e internazionali

Novità: Focus STATI UNITI e Canale di Panama PERFORMANCE DEL SISTEMA PORTUALE ITALIANO Oltre 362 milioni di tonnellate movimentate al III trim 2024 (+0,5% rispetto al III del 2023); Container, Rinfuse Liquide e Ro-Ro in crescita: rispettivamente +4,7%, +2,4%, +1%, calano le rinfuse solide del -11,5%; Ottime performance per traghetti e crociere: +3,1% e +7,2%. FOCUS STATI UNITI Il 53% delle relazioni commerciali Italia USA avviene via mare; L'Interscambio marittimo Italia-USA sfiora i 36 miliardi di euro (primi 9 mesi del 2024); Export: gli Stati Uniti sono il primo "cliente" dell'Italia per commercio marittimo: 27,7 miliardi di euro; Meccanica, Agroalimentare e Mezzi di trasporto i prodotti più esportati via mare dal nostro Paese verso gli Usa con complessivi 19,4 miliardi di euro. IL CANALE DI PANAMA Gli Usa sono il primo utilizzatore del Canale con 160 milioni di tonnellate di merci transitate; Il Canale ha ripreso a marciare dopo il periodo di siccità che ne ha limitato i transiti; Lo snodo di Panama è strategico per i traffici tra la US East Coast e l'East Asia: il 46% di questi transita attraverso il Canale. Continua la sinergia tra il mondo della portualità, rappresentato da **Assoporti**, e quello della

ricerca economica rappresentato da SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), che pubblicano il report 2025 con le principali statistiche sul trasporto marittimo e sulla logistica, a livello nazionale e internazionale. Attraverso l'uso di grafici e infografiche, con una nuova veste editoriale, sono messi in luce gli impatti degli eventi e degli accadimenti che stanno contribuendo a caratterizzare l'andamento economico e del commercio internazionale. Il Rapporto contiene tutti i dati ufficiali dei porti italiani al III trimestre 2024. Un approfondimento è dedicato ai traffici marittimi degli Stati Uniti con particolare riferimento all'Italia; inoltre sono pubblicati tutti i dati più interessanti sul canale di Panama e sul suo rilievo strategico. Il Presidente di **Assoporti**, **Rodolfo Giampieri**, ha commentato, " La sinergia con SRM è diventata oramai solida ed il nuovo numero della pubblicazione continua a mettere in luce fenomeni di forte attualità per il nostro Paese; i dati sulla portualità italiana continuano a marciare anche in un momento difficile connesso alla situazione geopolitica che mostra segnali di miglioramento. La nostra visione futura è densa di sfide da affrontare con determinazione: portare a termine gli investimenti del PNRR per ammodernare sempre più le nostre infrastrutture, digitalizzare i porti e renderli più sostenibili ed intermodali, saranno per noi i primi obiettivi da raggiungere per un Paese sempre più competitivo nel Mediterraneo" Il Direttore Generale di SRM, Massimo Deandreis, ha dichiarato: "Abbiamo progettato questo numero insieme ad **Assoporti** inserendo uno Speciale sugli Stati Uniti visto l'argomento di forte attualità, connesso ai dazi ed al Canale di Panama. La rotta transatlantica riveste primaria importanza per i nostri scambi commerciali e la conferma ne è



Novità: Focus STATI UNITI e Canale di Panama PERFORMANCE DEL SISTEMA PORTUALE ITALIANO Oltre 362 milioni di tonnellate movimentate al III trim 2024 (+0,5% rispetto al III del 2023); Container, Rinfuse Liquide e Ro-Ro in crescita: rispettivamente +4,7%, +2,4%, +1%, calano le rinfuse solide del -11,5%; Ottime performance per traghetti e crociere: +3,1% e +7,2%. FOCUS STATI UNITI Il 53% delle relazioni commerciali Italia USA avviene via mare; L'Interscambio marittimo Italia-USA sfiora i 36 miliardi di euro (primi 9 mesi del 2024); Export: gli Stati Uniti sono il primo "cliente" dell'Italia per commercio marittimo: 27,7 miliardi di euro; Meccanica, Agroalimentare e Mezzi di trasporto i prodotti più esportati via mare dal nostro Paese verso gli Usa con complessivi 19,4 miliardi di euro. IL CANALE DI PANAMA Gli Usa sono il primo utilizzatore del Canale con 160 milioni di tonnellate di merci transitate; Il Canale ha ripreso a marciare dopo il periodo di siccità che ne ha limitato i transiti; Lo snodo di Panama è strategico per i traffici tra la US East Coast e l'East Asia: il 46% di questi transita attraverso il Canale. Continua la sinergia tra il mondo della portualità, rappresentato da Assoporti, e quello della ricerca economica rappresentato da SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), che pubblicano il report 2025 con le principali statistiche sul trasporto marittimo e sulla logistica, a livello nazionale e internazionale. Attraverso l'uso di grafici e infografiche, con una nuova veste editoriale, sono messi in luce gli impatti degli eventi e degli accadimenti che stanno contribuendo a caratterizzare l'andamento economico e del commercio internazionale. Il Rapporto contiene tutti i dati ufficiali dei porti italiani al III trimestre 2024. Un approfondimento è dedicato ai traffici marittimi degli Stati Uniti con particolare riferimento all'Italia; inoltre sono pubblicati tutti i dati più interessanti sul canale di Panama e sul suo rilievo

Informatore Navale

Primo Piano

il fatto che l'interscambio totale tra Italia e Stati Uniti avviene per il 53% via mare e numerosi porti del Paese hanno traffici con navi provenienti e dirette verso gli USA che si confermano il principale "cliente" dell'export marittimo italiano. Il trasporto via nave è un driver delle nostre relazioni commerciali internazionali e su questo dobbiamo continuare a puntare con decisione. il Report vuole essere uno strumento al servizio degli operatori per una corretta e dettagliata visione dei dati del comparto e dei fenomeni che lo caratterizzano".

Informazioni Marittime

Primo Piano

Stati Uniti e Canale di Panama, il focus nel report 2025 di Assoport e SRM

Dallo studio emerge che il 53% delle relazioni commerciali Italia e Usa avviene via mare. Oltre 362 milioni di tonnellate di merci sono state movimentate nei porti italiani nel terzo trimestre del 2024, lo 0,5% in più rispetto allo stesso periodo del 2023. Il dato emerge dal report 2025 redatto da **Assoport** e SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo, con le principali statistiche sul trasporto marittimo e sulla logistica, a livello nazionale e internazionale.

Attraverso l'uso di grafici e infografiche, con una nuova veste editoriale, sono messi in luce gli impatti degli eventi e degli accadimenti che stanno contribuendo a caratterizzare l'andamento economico e del commercio internazionale. Un approfondimento è dedicato ai traffici marittimi degli Stati Uniti con particolare riferimento all'Italia; inoltre sono pubblicati tutti i dati più interessanti sul Canale di Panama e sul suo rilievo strategico. Alcuni dati emersi dallo studio di **Assoport** e SRM Performance del sistema portuale italiano - Oltre 362 milioni di tonnellate movimentate al III trim 2024 (+0,5% rispetto al III del 2023); - Container, Rinfuse Liquide e Ro-Ro in crescita: rispettivamente +4,7%, +2,4%, +1%, calano le rinfuse solide del -11,5%; -

Ottime performance per traghetti e crociere: +3,1% e +7,2%. Focus Stati Uniti - Il 53% delle relazioni commerciali Italia USA avviene via mare; - L'Interscambio marittimo Italia-USA sfiora i 36 miliardi di euro (primi 9 mesi del 2024); - Export: gli Stati Uniti sono il primo "cliente" dell'Italia per commercio marittimo: 27,7 miliardi di euro; - Meccanica, Agroalimentare e Mezzi di trasporto i prodotti più esportati via mare dal nostro Paese verso gli Usa con complessivi 19,4 miliardi di euro. Il Canale di Panama - Gli Usa sono il primo utilizzatore del Canale con 160 milioni di tonnellate di merci transitate; - Il Canale ha ripreso a marciare dopo il periodo di siccità che ne ha limitato i transiti; - Lo snodo di Panama è strategico per i traffici tra la US East Coast e l'East Asia: il 46% di questi transita attraverso il Canale. I commenti Il presidente di **Assoport**, **Rodolfo Giampieri**, ha commentato, "La sinergia con SRM è diventata oramai solida ed il nuovo numero della pubblicazione continua a mettere in luce fenomeni di forte attualità per il nostro Paese; i dati sulla portualità italiana continuano a marciare anche in un momento difficile connesso alla situazione geopolitica che mostra segnali di miglioramento. La nostra visione futura è densa di sfide da affrontare con determinazione: portare a termine gli investimenti del PNRR per ammodernare sempre più le nostre infrastrutture, digitalizzare i porti e renderli più sostenibili ed intermodali, saranno per noi i primi obiettivi da raggiungere per un Paese sempre più competitivo nel Mediterraneo". Il direttore generale di SRM, Massimo Deandrei, ha dichiarato: "Abbiamo progettato questo numero insieme ad **Assoport** inserendo uno Speciale sugli Stati Uniti visto l'argomento di forte attualità,



Dallo studio emerge che il 53% delle relazioni commerciali Italia e Usa avviene via mare. Oltre 362 milioni di tonnellate di merci sono state movimentate nei porti italiani nel terzo trimestre del 2024, lo 0,5% in più rispetto allo stesso periodo del 2023. Il dato emerge dal report 2025 redatto da Assoport e SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo, con le principali statistiche sul trasporto marittimo e sulla logistica, a livello nazionale e internazionale. Attraverso l'uso di grafici e infografiche, con una nuova veste editoriale, sono messi in luce gli impatti degli eventi e degli accadimenti che stanno contribuendo a caratterizzare l'andamento economico e del commercio internazionale. Un approfondimento è dedicato ai traffici marittimi degli Stati Uniti con particolare riferimento all'Italia; inoltre sono pubblicati tutti i dati più interessanti sul Canale di Panama e sul suo rilievo strategico. Alcuni dati emersi dallo studio di Assoport e SRM Performance del sistema portuale italiano - Oltre 362 milioni di tonnellate movimentate al III trim 2024 (+0,5% rispetto al III del 2023); - Container, Rinfuse Liquide e Ro-Ro in crescita: rispettivamente +4,7%, +2,4%, +1%, calano le rinfuse solide del -11,5%; - Ottime performance per traghetti e crociere: +3,1% e +7,2%. Focus Stati Uniti - Il 53% delle relazioni commerciali Italia USA avviene via mare; - L'Interscambio marittimo Italia-USA sfiora i 36 miliardi di euro (primi 9 mesi del 2024); - Export: gli Stati Uniti sono il primo "cliente" dell'Italia per commercio marittimo: 27,7 miliardi di euro; - Meccanica, Agroalimentare e Mezzi di trasporto i prodotti più esportati via mare dal nostro Paese verso gli Usa con complessivi 19,4 miliardi di euro. Il Canale di Panama - Gli Usa sono il primo utilizzatore del Canale con 160 milioni di tonnellate di merci transitate; - Il Canale ha ripreso a marciare dopo il periodo di siccità che ne ha limitato i transiti; - Lo snodo di Panama è strategico per i traffici tra la US East Coast e l'East Asia: il 46% di questi transita attraverso il Canale. I commenti Il

Informazioni Marittime

Primo Piano

connesso ai dazi ed al Canale di Panama. La rotta transatlantica riveste primaria importanza per i nostri scambi commerciali e la conferma ne è il fatto che l'interscambio totale tra Italia e Stati Uniti avviene per il 53% via mare e numerosi porti del Paese hanno traffici con navi provenienti e dirette verso gli USA che si confermano il principale "cliente" dell'export marittimo italiano. Il trasporto via nave è un driver delle nostre relazioni commerciali internazionali e su questo dobbiamo continuare a puntare con decisione. Il Report vuole essere uno strumento al servizio degli operatori per una corretta e dettagliata visione dei dati del comparto e dei fenomeni che lo caratterizzano" Condividi Tag **assoporti** srm Articoli correlati.

Lo spettro dei dazi di Trump sui traffici dei porti italiani

L'interscambio marittimo fra i due paesi nei primi nove mesi del 2024 ha sfiorato i 36 miliardi di euro. Di questi, 27,7 miliardi sono stati il valore dell'export, il che rende gli Stati Uniti il primo cliente dell'Italia per il commercio marittimo. Da alcune settimane gli Stati Uniti hanno annunciato dazi su alluminio e acciaio del 25 per cento a partire dal prossimo 12 marzo. È inoltre possibile che l'introduzione di tariffe del 10 per cento tocchi altri settori della produzione europea. A essere coinvolti pesantemente da queste misure sarebbero anche i porti e gli aeroporti italiani, come emerge dallo studio "Port infographics 2025" di Assoporti e del centro studi Srm di Banca Intesa.

«L'interscambio totale tra Italia e Stati Uniti - spiega il direttore generale di Srm, Massimo Deandreis - avviene per il 53 per cento via mare e numerosi porti del nostro Paese hanno traffici con navi provenienti o dirette verso gli Usa, che si confermano il principale "cliente" dell'export marittimo italiano».

Per quanto riguarda il trasporto aereo, la quota di valore è del 42 per cento. I numeri del rapporto sulla portualità italiana, che ha un focus dedicato specificamente agli Stati Uniti, sono chiari. L'interscambio marittimo fra i due

paesi nei primi nove mesi del 2024 ha sfiorato i 36 miliardi di euro. Di questi, 27,7 miliardi sono stati il valore dell'export, il che rende gli Stati Uniti il primo cliente dell'Italia per il commercio marittimo. Un quarto del nostro export marittimo è diretto verso gli Stati Uniti. I prodotti italiani più esportati via mare su questa direttrice sono stati meccanica, agroalimentare e mezzi di trasporto, per un valore complessivo di 19,4 miliardi di euro. L'import dagli Usa è invece composto in prevalenza da oil and gas e da prodotti chimici (4,6 miliardi di euro complessivi). Nonostante la minaccia dei dazi, Srm prevede che i traffici di container lungo la rotta transatlantica siano destinati a aumentare nei prossimi anni in entrambe le direzioni, anche se con un tasso maggiore per la produzione americana diretta in Europa: la movimentazione in eastbound, cioè dagli Stati Uniti all'Europa, passerà da 1,86 milioni di teu del 2022 a 2,15 milioni nel 2028 (+16 per cento), mentre quella in westbound (dall'Europa agli Stati Uniti), crescerà da 3,42 milioni di teu nel 2022 al 3,67 milioni nel 2028 (+7 per cento). In termini di tonnellate movimentate, i porti italiani che registrano maggiori scambi con gli Stati Uniti sono quelli petroliferi (grazie all'import) e container (grazie all'export). Nel primo semestre 2024 fra le due parti dell'Atlantico ci sono stati scambi marittimi per 9,86 milioni di tonnellate. Nelle top five dei porti sono presenti **Trieste** (1,61 milioni di tonnellate), Livorno (1,01 milioni), Piombino, che ha assorbito parte dei volumi degli anni precedenti di Livorno, con cui condivide l'Autorità di sistema portuale (931 mila tonnellate), Augusta (896 mila) e Genova (825 mila). Se per la nostra portualità gli Stati Uniti hanno un'importanza fondamentale, Washington in questo periodo è molto orientato sulla



02/25/2025 07:32

Alberto Ghiara

L'interscambio marittimo fra i due paesi nei primi nove mesi del 2024 ha sfiorato i 36 miliardi di euro. Di questi, 27,7 miliardi sono stati il valore dell'export, il che rende gli Stati Uniti il primo cliente dell'Italia per il commercio marittimo. Da alcune settimane gli Stati Uniti hanno annunciato dazi su alluminio e acciaio del 25 per cento a partire dal prossimo 12 marzo. È inoltre possibile che l'introduzione di tariffe del 10 per cento tocchi altri settori della produzione europea. A essere coinvolti pesantemente da queste misure sarebbero anche i porti e gli aeroporti italiani, come emerge dallo studio "Port infographics 2025" di Assoporti e del centro studi Srm di Banca Intesa. «L'interscambio totale tra Italia e Stati Uniti - spiega il direttore generale di Srm, Massimo Deandreis - avviene per il 53 per cento via mare e numerosi porti del nostro Paese hanno traffici con navi provenienti o dirette verso gli Usa, che si confermano il principale "cliente" dell'export marittimo italiano». Per quanto riguarda il trasporto aereo, la quota di valore è del 42 per cento. I numeri del rapporto sulla portualità italiana, che ha un focus dedicato specificamente agli Stati Uniti, sono chiari. L'interscambio marittimo fra i due paesi nei primi nove mesi del 2024 ha sfiorato i 36 miliardi di euro. Di questi, 27,7 miliardi sono stati il valore dell'export, il che rende gli Stati Uniti il primo cliente dell'Italia per il commercio marittimo. Un quarto del nostro export marittimo è diretto verso gli Stati Uniti. I prodotti italiani più esportati via mare su questa direttrice sono stati meccanica, agroalimentare e mezzi di trasporto, per un valore complessivo di 19,4 miliardi di euro. L'import dagli Usa è invece composto in prevalenza da oil and gas e da prodotti chimici (4,6 miliardi di euro complessivi). Nonostante la minaccia dei dazi, Srm prevede che i traffici di container lungo la rotta transatlantica siano destinati a aumentare nei prossimi anni in entrambe le direzioni, anche se con un tasso maggiore per la produzione americana diretta in Europa: la movimentazione in eastbound, cioè dagli Stati Uniti all'Europa, passerà da 1,86 milioni di teu del 2022 a

The Medi Telegraph

Primo Piano

competizione con Pechino. Nell'ultimo anno il rapporto Srm mostra che la forbice della bilancia commerciale fra i due paesi si è ridotta, con le importazioni statunitensi dalla Cina (401 miliardi di dollari) diminuite del 9 per cento nel periodo gennaio-novembre 2024 rispetto allo stesso periodo 2023, mentre le esportazioni (131 miliardi di dollari) sono aumentate del 19 per cento. Lo squilibrio commerciale spiega l'intervento a gamba tesa del presidente Trump che ha minacciato di voler far tornare il canale di Panama sotto il controllo statunitense. La via d'acqua è un'infrastruttura strategica per i commerci marittimi più per gli Stati Uniti (di qui passa il 14 per cento dell'import-export del paese) che per la Cina (che ne dipende per il 2 per cento). Infine, il report analizza la performance del sistema portuale italiano nei primi nove mesi del 2024, confermandone la resilienza nonostante il blocco del mar Rosso: le tonnellate complessive movimentate sono state 362 milioni (+0,5 per cento), in crescita container (+4,7 per cento in tonnellate), rinfuse liquide e ro-ro, oltre ai passeggeri di traghetti e crociere, in calo le rinfuse solide (-11,5 %).

Lo scalo dorico resiste. Ma le merci sono in calo

Secondo i dati Srm e **Assoport**, da gennaio a settembre 2024 Ancona ha fatto registrare un incremento solo nei passeggeri delle crociere. Com'è la situazione dei porti italiani, anche alla luce della situazione geopolitica internazionale? "Port Infographics" realizzato grazie al partenariato tra SRM e **Assoport** e pubblicato online illustra - attraverso 10 tavole grafiche e infografiche - gli effetti degli accadimenti che stanno contribuendo a plasmare l'andamento economico e del commercio mondiale. A partire dal volume di merci movimentate nei mesi gennaio-settembre 2024 e variazione percentuale sul periodo gennaio-settembre 2023 e del numero di passeggeri di traghetti e crociere. Oltre ad una visione sullo scenario internazionale, non poteva mancare un focus sugli Stati Uniti. La nuova amministrazione statunitense ha infatti annunciato di voler riscrivere le regole del gioco geopolitico ed economico, dalla politica delle sanzioni, all'approccio verso l'Iran, ai negoziati nei conflitti Russia-Ucraina e Israele-Hamas e alla volontà di riprendere il controllo del Canale di Panama. In questa edizione sono analizzati i rapporti commerciali del nostro Paese con gli Usa e, come di consueto, i dati sulla performance dei porti italiani, merci e passeggeri (aggiornamento ai primi 9 mesi del 2024). L'import-export marittimo nei primi 9 mesi del 2024 tra Italia e Usa è stato 35,8 mld, il 53% del totale. Un quarto del nostro export marittimo è diretto verso gli Stati Uniti: importiamo oil e gas, prodotti chimici e apparecchi meccanici ed esportiamo in gran parte prodotti meccanici, alimenti e bevande, mezzi di trasporto. Il porto dorico però non figura tra i primi dieci in Italia per scambi commerciali con gli Usa. Si conferma la resilienza dei porti italiani, nonostante le criticità del Mar Rosso: da gennaio a settembre 2024 sono cresciuti ad esempio i passeggeri dei traghetti (49 milioni, + 3,1%) e delle crociere (11 milioni, + 7,2%). Nel nostro porto però i passeggeri sono lievemente calati (6%) rispetto al 2023 mentre sono cresciuti del 20% quelli delle crociere che qui sono transitate. Male le merci: il traffico container, ad esempio è calato dell'8,6%, i ro-ro del 5,9%. Intanto l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale premia le scelte green: infatti ha pubblicato un avviso per la selezione di proposte da parte dei concessionari e dei terminalisti che operano nelle aree portuali per l'acquisto di mezzi di servizio alimentati con elettricità o idrogeno o per l'elettificazione dei mezzi esistenti. Le risorse a disposizione per le agevolazioni sono 3,7 milioni. Le domande dovranno essere inviate via Pec entro il 24 marzo 2025. "La sostenibilità ambientale è una delle priorità delle azioni di cambiamento e miglioramento della portualità nazionale", commenta il Presidente dell'Autorità di sistema portuale Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo.



Secondo i dati Srm e Assoport, da gennaio a settembre 2024 Ancona ha fatto registrare un incremento solo nei passeggeri delle crociere. Com'è la situazione dei porti italiani, anche alla luce della situazione geopolitica internazionale? "Port Infographics" realizzato grazie al partenariato tra SRM e Assoport e pubblicato online illustra - attraverso 10 tavole grafiche e infografiche - gli effetti degli accadimenti che stanno contribuendo a plasmare l'andamento economico e del commercio mondiale. A partire dal volume di merci movimentate nei mesi gennaio-settembre 2024 e variazione percentuale sul periodo gennaio-settembre 2023 e del numero di passeggeri di traghetti e crociere. Oltre ad una visione sullo scenario internazionale, non poteva mancare un focus sugli Stati Uniti. La nuova amministrazione statunitense ha infatti annunciato di voler riscrivere le regole del gioco geopolitico ed economico, dalla politica delle sanzioni, all'approccio verso l'Iran, ai negoziati nei conflitti Russia-Ucraina e Israele-Hamas e alla volontà di riprendere il controllo del Canale di Panama. In questa edizione sono analizzati i rapporti commerciali del nostro Paese con gli Usa e, come di consueto, i dati sulla performance dei porti italiani, merci e passeggeri (aggiornamento ai primi 9 mesi del 2024). L'import-export marittimo nei primi 9 mesi del 2024 tra Italia e Usa è stato 35,8 mld, il 53% del totale. Un quarto del nostro export marittimo è diretto verso gli Stati Uniti: importiamo oil e gas, prodotti chimici e apparecchi meccanici ed esportiamo in gran parte prodotti meccanici, alimenti e bevande, mezzi di trasporto. Il porto dorico però non figura tra i primi dieci in Italia per scambi commerciali con gli Usa. Si conferma la resilienza dei porti italiani, nonostante le criticità del Mar Rosso: da gennaio a settembre 2024 sono cresciuti ad esempio i

La Gazzetta Marittima

Primo Piano

Suez: perché il Mediterraneo rischia di diventare un "lago"

Le navi girano intorno all'Africa e ci tagliano fuori. Ora però... LIVORNO. L'ultimo report di **Assoport** pubblicato in tandem con Srm, il centro studi che appartiene al cosmo di Banca Intesa, racconta qualcosa che rischia di sconvolgere il Grande Gioco delle rotte planetarie : fra l'ottobre 2023 e il dicembre scorso - cioè nell'arco di appena 14 mesi - le flotte hanno preso a girare al largo da Suez, e dunque di fatto a evitare di entrare nel Mediterraneo, per scegliere invece di circumnavigare l'Africa passando dal Capo di Buona Speranza. Le cifre parlano meglio di qualunque cosa: misurandole con il "metro" delle tonnellate di stazza lorda, le navi che hanno scelto Suez sono crollate giù del 72,7% (da 143 milioni di tonnellate a 39) mentre, al contrario, la decisione di circumnavigare il continente africano ha riguardato nel dicembre 2024 quasi l'85% delle navi (sempre in termini di stazza lorda) e perciò ha fatto un balzo del 71,1%, salendo da 128 milioni di tonnellate a 219. Tradotto: non c'è solo una diminuzione del flusso complessivo di navi (attorno al 5%), c'è soprattutto un cambiamento radicale delle direttrici marittime. LA ROTTA SENZA SUEZ: ECCO I MOTIVI Dietro non si intravede una trasformazione geoeconomica. Anzi, i noli non saranno alle stelle come nell'era Covid ma non c'è nessun armatore che mandi volentieri a zonzo le proprie portacontainer a bruciare inutilmente carburante: oltretutto sulle coste africane, tanto lato Oceano Indiano che versante Atlantico, pochissimi scali possono garantire volumi di carico adeguati a un tale allungamento degli itinerari marittimi. Senza contare che in 14 mesi la potenza commerciale-industriale del Sud Europa ha preso sì qualche sberla ma non è precipitata nell'abisso perdendo tre quarti della propria forza. Cosa è accaduto? Colpa del Medio Oriente in fiamme : nel durissimo scontro fra Iran e Israele, ecco l'attacco stragista di Hamas ai kibbutz ebrei, la terrificante reazione di Netanyahu con il pazzesco mattatoio di Gaza, la guerra alla frontiera libanese con il coinvolgimento di Hezbollah, gli omicidi mirati di leader iraniani probabilmente per mano israeliana. La risultante spunta a 2.200 chilometri da Gaza , nel golfo di Aden. Gli houthi, una milizia yemenita filo-Iran, sono entrati a gamba tesa sul ring mediorientale : hanno capito che l'Occidente, accusato di dare copertura politica ai bombardamenti israeliani di Gaza, poteva esser colpito facilmente nel trasferimento di merce dall'Estremo Oriente al Mediterraneo attendendone le navi nei pressi di Suez o comunque del Mar Rosso. In particolare, all'altezza dello stretto di Bab el-Mandeb: a un passo da Gibuti, così strategica da ospitare - oltre che la base militare italiana, quella nipponica e quella francese - il più grande insediamento militare Usa in Africa e il primo avamposto cinese realizzato all'estero. Del resto, non è una novità: la presenza di pirati in zona esiste da tanto tempo . Per dirne una: l'armatore livornese D'Alesio si è ritrovato con una nave assaltata nell'autunno 2011 (e



La Gazzetta Marittima

Primo Piano

un ex voto nella gallery del santuario di Montenero). Però in tutto il decennio precedente e in quello successivo, Suez può aver patito ma solo l'eccesso di affollamento e l'inadeguatezza infrastrutturale all'aumento dei traffici. **BASTA LA MINACCIA, ANCHE SENZA SPARARE** Dunque, gli houthi c'entrano come pericolo terroristico prima ancora di sparare un colpo: c'entrano come minaccia che sale di rango, e da gang di banditi diventa milizia guerrigliera. È un attimo e il rischio va in codice rosso perché a questo punto la minaccia non è più quella di una banda di delinquenti bensì qualcosa che ha a che fare con la logica della "terza guerra mondiale a pezzi" (copyright papa Francesco) dentro questo "mercato della paura" che impazza ovunque perché ormai ovunque ci si aspetta il divampare di un focolaio (Beninteso, non è solo paura immaginata. A moltiplicare i rischi reali è anche l'utilizzo di droni. Se pensate che le nuove tecnologie militari siano fuori dalla portata di miliziani analfabeti , imbevuti di catechismo fondamentalista in qualche madrasa, dovrete tener presente che in realtà, solo per fare un esempio, il ranking dell'ateneo palestinese Al-Quds o l'università di Dubai hanno una qualità paragonabile a quella di università italiane come Parma o Bergamo e il Politecnico di Giordania ha un prestigio giudicato al livello di Milano Bicocca (e questo senza voler fare di questa o quell'università una sorta di camp per terroristi). Di più: il giornale on-line statunitense "Axios" riportava nel novembre scorso che Bill LaPlante, sottosegretario alla Difesa per l'acquisizione di armamenti nella "squadra" a stelle e strisce dell'era Biden, si diceva «scioccato» dopo aver visto l'evoluzione degli houthi «negli ultimi sei mesi». Ma, lo ripeto, avete avuto notizia di centinaia di portacontainer affondate a colpi di missili, razzi qassam o droni assassini? No, perché non importa affondare quanto minacciare. Tradotto: nel giro di poco tempo, sono schizzati all'insù i costi delle polizze per le navi al punto da non rendere così fuori mercato un giro larghissimo attorno all'Africa con un dispendio extra di giorni e carburante. **SENZA SUEZ NON C'E' MEDITERRANEO** Dribblare Suez, però, comporta una cosa : a meno che non si tratti di merci destinate ai porti spagnoli, greci, turchi o italiani, il flusso dall'Estremo Oriente arriverà in Europa da nord anziché da sud. Dal Northern Range (da Le Havre a Amburgo) invece che dal Mediterraneo. Accadeva già spesso così, ora ancor di più. Non bisogna aver studiato a Oxford per capire che o Suez in perfetta efficienza e ancor più perfetta sicurezza o noi porti del Mediterraneo siamo tagliati fuori . Suez è assolutamente essenziale per garantire un futuro alla portualità del Mediterraneo, e quella made in Italy nella fattispecie. Nel gennaio dello scorso anno, l'ultimo rapporto "Linerlytica" citato da "ShipMag" segnalava che «sono oltre 350 le navi portacontainer costrette a cambiare rotta verso il Capo di Buona Speranza a causa della crisi che sta colpendo il Mar Rosso». In cifre: 4,65 milioni di teu, praticamente «il 16,4% del volume globale flotta» e pari all'«80% di tutte le navi portacontainer che si spostano tra Atlantico-Mediterraneo e l'Oceano Indiano». Questo "dirottamento" verso la circumnavigazione dell'Africa comporta - dice "Shipping Italy" sulla base di un dossier degli analisti di Bcg - «un aumento del 30% nei tempi di trasporto e un innalzamento delle tariffe di spedizione fino a sette volte rispetto ai livelli precedenti la crisi». Il ritorno alla normalità, quando? La crisi potrebbe allungarsi «fino

La Gazzetta Marittima

Primo Piano

al 2026, con ulteriori impatti sul commercio globale». Quanto alle direttrici alternative, ci sono tentativi di passare da India e Medio Oriente (ma senza riscontro immediato) o sul passaggio al trasporto aereo, magari via Emirati (ma non è fattibile per le merci a basso valore e alto volume). L'équipe di Bcg mette sul tavolo un poker di scenari. Ad esempio, una escalation militare con gli houthi che alzano ancor di più il tiro e moltiplicano gli attacchi mentre l'Occidente risponde in modo altrettanto pesante: in questo caso, si ipotizza che questa quasi-guerra locale possa concludersi entro fine anno ma le grandi compagnie comincerebbero a cercare alternative a Suez per non essere più così vulnerabili. Una ulteriore previsione guarda a una situazione che né peggiora né migliora: ma il fatto che il rischio covi sempre sotto la cenere e questo creerebbe una insicurezza tale da spingere gli operatori a spostare una certa quota di traffici su altre rotte. In direzione opposta è una terza visione che immagina l'espansione della guerra fino a causare il blocco totale di Suez con le navi obbligate a girare intorno all'Africa: per gli analisti ne deriverebbe una mezza batosta alla domanda di trasporto dall'Estremo Oriente all'Europa (meno 2%) bruciando un punto percentuale del Pil a livello planetario. LA "PACE" DI GAZA E L'ULTIMO SPIRAGLIO C'è anche la quarta carta da giocare e riguarda un progressivo smorzarsi delle tensioni: i contenitori in buona misura riprenderebbero la via di Suez, magari con cautela, con ripresa della normale navigazione nel giro di questi mesi. Ecco, lo stop alle bombe su Gaza e, sia pure con una fatica enorme (in mezzo a lampi di delirio provocatorio come il video trumpiano su Gaza-Miami), una qualche forma di congelamento se non di pace: tutto questo potrebbe dare agli houthi il destro per smetterla e ritirarsi dal golfo di Aden. Gli ultimi segnali sembrano che la "pace" in Medio Oriente stia aprendo qualche spiraglio (1, segue) Mauro Zucchelli.

I porti del Tirreno benino, quelli dell'Adriatico in affanno

Gli (strani) dati double-face: pesano la crisi di Suez e la Germania in recessione LIVORNO. A un primo sguardo, l'ultimo report che l'organizzazione di categoria delle istituzioni portuali italiane mette in campo con Srm, centro studi nell'orbita di Intesa San Paolo, indica che nei primi nove dello scorso anno il sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale (Livorno e Piombino più l'Elba) finisce in classifica perlomeno in zona Uefa se non quasi Champions. È fra quelli con il risultato migliore: più 3,9% per tutte le merci, petrolio e gas inclusi. Sorpassato come dato globale unicamente dal sistema di Gioia Tauro, da quello di Trieste, quello di Ancona-Pescara e quello di Palermo-Gela. Ma su questo puzzle di dati pesano i flussi di oltre 125 milioni di tonnellate di petrolio e gas: praticamente una tonnellata ogni tre calcolate nelle statistiche ufficiali. Meglio toglierla di mezzo e depurare le cifre da ciò che sostanzialmente passa solo da un tubo. Ecco che i numeri si riconfigurano: ben vengano tutte le cautele in attesa delle statistiche consacrate dal bollo tondo ma si tratta pur sempre di un dossier firmato proprio da **Assoport** insieme a uno degli istituti più autorevoli del settore.

Fatto sta che dalle statistiche delle movimentazioni complessive di merci, al netto di petrolio e gas, salta fuori un curioso allineamento di cifre: con i porti del Tirreno bene o comunque benino mentre gli scali dell'Adriatico proprio no. TIRRENO VS. ADRIATICO Prestando fede a tali dati: a ovest, negli scali lato mar Tirreno si è arrivati a quasi 159 milioni di tonnellate complessive, praticamente ben più di due terzi dell'intero del Bel Paese; a est, invece, nei porti della fascia adriatica, ci si è fermati appena al di sopra della soglia dei 60 milioni di tonnellate. Non fermiamoci alle apparenze, anche se già questo la dice lunga: la cosa rilevante non è il fatto che la portualità tirrenica totalizzi più di due volte e mezzo l'insieme delle merci che partono e arrivano in quelli adriatici. E allora, cosa? Sul versante mar Tirreno l'incremento globale oltrepassa il punto e mezzo; al contrario, negli stessi tre trimestri, l'ultimo periodo per cui si hanno dati omogenei, lato mar Adriatico i milioni di tonnellate di merce crollano giù di una ventina di punti. Vedremo se poi i numeri di fine anno lo confermeranno, ma a giudicare dal dossier di **Assoport**-Srm (in raffronto alle statistiche storiche pubblicate da **Assoport**), la tendenza pare alquanto netta. Diversamente da solito, qui non è un andamento a macchia di leopardo in cui si sommano andamenti molto differenti e se ne ricava una sommatoria di segni "più" e segni "meno", ciascuno dei quali fa un po' storia a sé, fra intoppi e beghe locali. Salta agli occhi che è generalizzata la frenata lungo tutta la costa adriatica nel periodo gennaio-settembre nei traffici portuali al netto del petrolio (e del gas): quasi 1.400 tonnellate in meno l'Adriatico Meridionale (sede Bari), oltre 160 in meno l'Adriatico Centrale (Ancona) e poco meno quello Settentrionale.



Gli (strani) dati double-face: pesano la crisi di Suez e la Germania in recessione LIVORNO. A un primo sguardo, l'ultimo report che l'organizzazione di categoria delle istituzioni portuali italiane mette in campo con Srm, centro studi nell'orbita di Intesa San Paolo, indica che nei primi nove dello scorso anno il sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale (Livorno e Piombino più l'Elba) finisce in classifica perlomeno in zona Uefa se non quasi Champions. È fra quelli con il risultato migliore: più 3,9% per tutte le merci, petrolio e gas inclusi. Sorpassato come dato globale unicamente dal sistema di Gioia Tauro, da quello di Trieste, quello di Ancona-Pescara e quello di Palermo-Gela. Ma su questo puzzle di dati pesano i flussi di oltre 125 milioni di tonnellate di petrolio e gas: praticamente una tonnellata ogni tre calcolate nelle statistiche ufficiali. Meglio toglierla di mezzo e depurare le cifre da ciò che sostanzialmente passa solo da un tubo. Ecco che i numeri si riconfigurano: ben vengano tutte le cautele in attesa delle statistiche consacrate dal bollo tondo ma si tratta pur sempre di un dossier firmato proprio da Assoport insieme a uno degli istituti più autorevoli del settore. Fatto sta che dalle statistiche delle movimentazioni complessive di merci, al netto di petrolio e gas, salta fuori un curioso allineamento di cifre: con i porti del Tirreno bene o comunque benino mentre gli scali dell'Adriatico proprio no. TIRRENO VS. ADRIATICO Prestando fede a tali dati: a ovest, negli scali lato mar Tirreno si è arrivati a quasi 159 milioni di tonnellate complessive, praticamente ben più di due terzi dell'intero del Bel Paese; a est, invece, nei porti della fascia adriatica, ci si è fermati appena al di sopra della soglia dei 60 milioni di tonnellate. Non fermiamoci alle apparenze, anche se già questo la dice lunga: la cosa rilevante non è il fatto che la portualità tirrenica totalizzi più di due volte e mezzo l'insieme delle merci che partono e arrivano in quelli adriatici. E allora, cosa? Sul versante mar Tirreno l'incremento globale oltrepassa il punto e mezzo; al contrario, negli stessi tre trimestri, l'ultimo periodo

La Gazzetta Marittima

Primo Piano

(Venezia), giù di 700 tonnellate e passa l'Adriatico Orientale (Trieste), una flessione non molto inferiore al migliaio di tonnellate per l'Adriatico Centro Settentrionale (Ravenna) Sia chiaro, le cose non andrebbero molto meglio allargandoci a aree geograficamente contigue come lo Ionio (Taranto), qui il calo sfiora il 30%. Dati positivi solo negli scali in mano all'Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Orientale (Augusta più Catania), quasi quattro punti in più: ok, siamo nella metà d'Italia che guarda a est ma, a regola di bazzica, l'Adriatico sta altrove, cioè 200 miglia più a nord. LATO TIRRENO: QUASI OVUNQUE C'E' IL "PIU'" Non si potrà dire che tutti ma proprio tutti i sistemi portuali lato Tirreno siano in crescita a paragone di dodici mesi prima. Non tutti ma quasi: a passo di gambero solo quello del Tirreno Centro Settentrionale (Civitavecchia), che lascia sul terreno un migliaio di tonnellate, e quello della Sicilia Occidentale (Palermo più Trapani e Gela), in calo di sette punti percentuali. E, in casa nostra, il sistema portuale di Livorno e Piombino, Elba inclusa? Ben venga il saldo positivo ma concretizza un incremento assai più fiacco di quel 3,9% visto inizialmente sull'intera movimentazione di tutte le merci: togliendo petrolio e gas, si resta invece al di sotto del punto percentuale (0,8%). Gli altri sistemi portuali tirrenici non galoppiano ma comunque, sempre al netto di petrolio e gas, se la cavano meglio. Appena un po' meglio ma meglio: più 1,7% il sistema portuale del Tirreno Centrale (Napoli-Salerno), in aumento di quattro punti quello del Tirreno Meridionale (basato a Gioia Tauro), di due quello dello Stretto (Messina) e lo stesso quello della Sardegna (quartier generale a Cagliari), oltre 950 tonnellate in più per il sistema Ligure Orientale (La Spezia con Carrara) e un incremento poco al di sotto di quattro punti e mezzo il sistema Ligure Occidentale (Genova-Savona). ANCHE SUL FRONTE DEI CONTAINER Il discorso non cambia granché se dalle tonnellate di merce si passa ai teu dei container : l'Italia dei porti del Tirreno tira la carretta ma incassa dati complessivamente positivi, quella che si affaccia sull'Adriatico annaspa. Questa è la "fotografia" statistica, magari fra pochi mesi la tendenza cambierà ma gli ultimi dati la indicano chiaramente. Il motivo? C'entra la crisi di Suez probabilmente : ovvio che ne risenta di più chi è più vicino. C'è da aggiungere però che la geografia (e la storia) hanno "costruito" due portualità differenti: entrambe attorno alle "ascelle" della penisola (capitale Genova ma da Savona-Vado a Livorno lato Tirreno e Trieste-Venezia lato Adriatico). Ma a occidente c'è un mare (Tirreno) con una costa che compie un larghissimo Arco (Latino) e ha alle spalle quasi ovunque un entroterra generatore di traffico , cioè le compagnie possono programmare tappe in successione e avere carico/scarico di merci. E a oriente? No, si tratta di un mare chiuso in cui si lascia la rotta mediterranea standard e si devono fare più di cinquecento miglia per arrivare a destinazione. Principalmente Trieste, ci sono poche possibilità di trovare merce da sbarcare o imbarcare cammin facendo. È vero che Trieste ha saputo costruirsi come punto di riferimento per l'Est Europa (Slovenia e Ungheria) ma soprattutto per Austria e Baviera: Monaco è a 500 chilometri, Innsbruck a 350. Però se la "locomotiva" tedesca smette di tirare e piomba in recessione , com'è attualmente, ecco che forse non è tanto la portualità a zoppiare quanto i sistemi economici che ha alle spalle a ridurre la spedizione e l'assorbimento di merci.

La Gazzetta Marittima

Primo Piano

Questo spiega meglio di cento slide perché Trieste è un grande porto sul quale il Bel Paese deve giocare le sue carte anche in direzione Europa, e tuttavia è un harakiri farne l'architrave dell'intera portualità made in Italy: basta che rallenti la Germania ed ecco cosa succede Mauro Zucchelli.

Giampieri: Unire i porti per difendere gli scambi con gli Usa, oltre il retaggio delle repubbliche marinare

Alessandro Macciò

Pur senza sbilanciarsi sui contenuti, il presidente uscente di Assoportri approva l'orientamento del governo sulla riforma della portualità italiana: La competizione oggi è globale, bisogna superare la logica della competizione interna e uscire dai conni nazionali. I tempi li decide la politica, l'importante sono gli obiettivi. Gli accorpamenti delle Autorità faranno parte della strategia unica. Chi dice che il rapporto presidente-segretario deve essere duciario ha ragione. Se una volta c'erano Genova, Venezia, Pisa e Amal, le quattro repubbliche marinare che nel Medioevo si contendevano la supremazia sul Mediterraneo, oggi c'è un sistema portuale che guarda agli oceani e aspira a muoversi compatto per affrontare i competitor internazionali. Rodolfo Giampieri, presidente di Assoportri (l'associazione che rappresenta le 16 Autorità portuali italiane nelle interlocuzioni con il governo e l'Ue) ed ex presidente dell'Autorità portuale del Mare Adriatico Centrale che fa capo ad Ancona e Pesaro, non rimpiange le divisioni del passato e condivide la visione unitaria al centro della futura riforma della portualità italiana a cui sta lavorando il viceministro Edoardo Rixi, che punta a rafforzare il coordinamento tra i 62 scali portuali di rilievo nazionale. Pur senza sbilanciarsi su tempistiche e contenuti della riforma, a partire dalle funzioni che dovrà avere la nuova authority annunciata dal governo, Giampieri invoca una strategia unica anche per preservare l'interscambio con gli Stati Uniti, che secondo l'ultimo rapporto Assoportri-Srm dipende dai rapporti via nave per il 53% del totale. E riguardo alla nuova governance dei porti, Giampieri (che a sua volta terminerà il mandato a giugno, quando i presidenti delle 16 Autorità portuali eleggeranno il nuovo presidente di Assoportri) chiede alla politica di adottare le precauzioni necessarie per tutelare la sintonia tra presidente e segretario generale. Presidente Giampieri, quali sono le aspettative rispetto alle nomine dei futuri presidenti? I tempi non si stanno dilatando troppo? Sarà fondamentale la conoscenza approfondita della portualità e, soprattutto, della logistica moderna. Un porto oggi non si occupa più solo di movimentare passeggeri e merci, anche se la nave naturalmente è la base di tutto, ma ha una funzione che deve essere vista come strategica all'interno della catena logistica. Di fronte a questo impegno, possiamo solo attendere le decisioni, certi che ci sarà sempre grande attenzione a proli orientati al business, perché parlare di porti vuol dire parlare di economia reale. La professionalità sarà alla base della scelta. Intervenedo a un convegno sul porto di Trieste, Zeno D'Agostino (ex presidente dello scalo giuliano) ha sollevato il tema della sintonia tra presidente e segretario generale, che sarebbe penalizzata dalla spartizione politica delle nomine. Cosa ne pensa? È evidente che il rapporto tra il presidente e il segretario dovrà essere duciario. Deve esserci feeling e condivisione degli obiettivi, perché questo inuisce sul buon funzionamento del porto e sulla possibilità di perseguire obiettivi



Venezie Post

Primo Piano

sdanti. Oggi, grazie all'impegno dei presidenti, i porti hanno già un indirizzo chiaro. È necessario avere presidenti regolarmente nominati poiché ciò serve soprattutto a razionalizzare e a rendere possibile una governance con orizzonti temporali più lunghi. Un commissario, infatti, ha meno libertà nelle scelte strategiche. Questo fa parte della necessità di avere una visione complessiva del futuro scacchiere portuale. Per quanto riguarda la riforma dei porti annunciata dal governo, da dove bisogna partire? Bisogna considerare che la dimensione del porto è nalmente entrata in una logica di economia reale, che si misura con il mercato. La ricerca condotta insieme a Srm (centro studi collegato a Intesa Sanpaolo, ndr) ha evidenziato l'impatto delle politiche economiche di Trump, in particolare in relazione ad eventuali dazi imposti dagli Stati Uniti. Seguendo l'economia reale e il mercato, è evidente che la gestione dei porti deve tenere conto di variabili che stanno cambiando le regole che erano valide no a ieri. Se non ci si adatta, si rischia di restare fuori dalla realtà. Ora è indispensabile chiarire e capire che la portualità italiana deve uscire dai conni nazionali. Per questo, è auspicabile che venga adottata una strategia unica portuale per competere con altri sistemi di porti nel mercato globale. Non ci deve essere più concorrenza tra porti italiani, un concetto ormai obsoleto, non siamo più ai tempi delle repubbliche marinare e il sistema Italia deve competere con altri sistemi internazionali. Stando alle anticipazioni del viceministro Rixi, la riforma punta a costituire una Spa che avrà il compito di coordinare le varie Autorità portuali. È un progetto condivisibile? Non ritengo prioritaria la natura giuridica della governance delle AdSP, quanto piuttosto gli obiettivi della riforma. In Italia non esistono porti-nazione come nel Nord Europa, ma siamo una nazione di porti con tante eccellenze mondiali e una serie di scali importanti al servizio dell'economia locale, tutti fondamentali per creare una strategia diffusa. Una visione strategica unica per l'Italia è essenziale, e da questa partiranno le macro-decisioni. Il Mediterraneo, sempre più un mare di comunicazione tra gli oceani che conducono in America (Atlantico) e Cina (Pacico), è un elemento fondamentale e noi dobbiamo sfruttare questa grande opportunità. Questo renderà l'Italia più forte e strategica, creando le condizioni per nuova occupazione stabile e di qualità. Attorno alla riforma, però, il consenso non sembra unanime. Le voci contrarie ritengono che l'autonomia e le specificità dei porti vadano preservate. Cosa risponde? Che le difcoltà non possono essere risolte con soluzioni isolate per singoli porti, ma solo con una visione unica che fa vincere e rafforzare tutti, senza danneggiare qualcuno a discapito di altri. Le differenze devono diventare la nostra forza. L'Italia e la sua portualità diffusa devono essere al centro di una competizione che non è più locale, ma globale. È necessario comprendere l'impatto di eventuali dazi ipotizzati da Trump, evidenziando il peso degli interscambi tra Italia e Stati Uniti. Occorre prestare attenzione a questi cambiamenti repentini. La portualità deve essere pronta a rispondere con regole essibili, in grado di adattarsi rapidamente ai cambiamenti. Anche per quanto riguarda la riforma, le tempistiche non sono ancora chiare. Può essere un problema? A che punto è il dialogo? Il viceministro Rixi è molto responsabile e l'obiettivo sarà una riforma condivisa. Ci saranno passaggi che dovranno essere approfonditi nelle scelte politiche, ed è difcile rispondere ora, perché

Venezie Post

Primo Piano

siamo davanti a una situazione importante: il cambiamento vertiginoso del mercato impone regole adatte ad affrontare quanto sta accadendo. Il ministro ha la volontà di confrontarsi e ha idee chiare sui fondamentali: una strategia unica e la semplificazione amministrativa come ad esempio sul tema dei dragaggi, che va sostenuta per il bene dei porti tutti. I tempi della riforma sono decisi dal ministro e dalla politica, ma è importante che gli obiettivi siano chiari. Tra gli obiettivi potrebbe esserci anche l'accorpamento di diverse Autorità portuali? Gli accorpamenti sono una scelta strategica che dovrà essere fatta da chi lavorerà su una strategia unica. Questo determinerebbe anche la visione dei porti. Ma come stanno cambiando i porti in relazione alle dinamiche di mercato? In che scenario si muoverà la futura governance? I porti del futuro saranno sempre più tecnologici e digitali. Inoltre saranno sempre più sostenibili, per favorire il rapporto tra il porto e le comunità locali. I porti saranno anche più sicuri, sia per gli operatori che per gli utenti, e contribuiranno a creare nuova occupazione di qualità. È indispensabile, però, anche Audio by websitevoice.com una poderosa riqualificazione professionale, perché il metodo di lavoro è cambiato e deve essere accompagnato da competenze adeguate. I fondi del Pnrr (con chiusura dei lavori prevista per il 2026) e il fondo complementare arriveranno in aiuto, nanziano tre grandi loni: migliorare le infrastrutture, le infostrutture che favoriscono la digitalizzazione e la sostenibilità.