

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Nel 2023 a Trieste container in flessione ma le preoccupazioni maggiori arrivano dal Mar Rosso

Nicola Capuzzo · Tuesday, January 16th, 2024

Considerando i 742.708 Teu movimentati da Trieste Marine Terminal (-1,75%) a cui si aggiungono i 21.368 Teu di Hhla Plt Italy, nel 2023 il porto di Trieste (al netto dei box trasportati dalle navi ro-ro) ha fatto registrare un traffico di carichi containerizzati pari a 764.076 Teu (complessivamente nel 2022 erano stati 877.805 i Teu imbarcati e sbarcati nello scalo giuliano).

A preoccupare gli operatori attivi sulle banchine dello scalo nordadriatico, però, è la crisi in Mar Rosso perché, come più volte evidenziato negli ultimi giorni dal presidente della locale port authority, Zeno D'Agostino, la deviazione delle navi che stanno circumnavigando l'Africa (evitando il transito lungo il canale di Suez) marginalizza e mette a rischio la competitività e l'attrattiva di Trieste come scalo al servizio del Centro-Est Europa. A tutto vantaggio ovviamente dei porti nordeuropei.

“Oggi gli shock nei traffici marittimi sono sempre più frequenti, ravvicinati e potenti” ha spiegato il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico orientale, secondo il quale occorre un ripensamento delle catene logistiche. “Spostare l'attenzione dai trasporti alla localizzazione della produzione manifatturiera”, in altre parole, “diversificare” e “accorciare la filiera della logistica” è il suggerimento.

Fino a poche settimane fa Trieste era il porto italiano a maggiore vocazione europea per la quota di traffici in import-export destinati al mercato internazionale mentre ora rischia di non essere più servita con linee dirette per l'Asia ma da feeder con servizi in transhipment che si traducono in transit time più lunghi e condizioni economiche meno vantaggiose per i caricatori e ricevitori.

Proprio in vista della necessaria “diversificazione” delle catene logistiche e dell'atteso nearshoring delle produzioni, anche in considerazione della progressiva saturazione di Suez e dei sempre più frequenti problemi, dal Covid alla Ever Given, D'Agostino aveva avviato in tempi recenti accordi in ambito infra-Mediterraneo, con Egitto e Marocco, che presto saranno operativi.

Una buona consolazione perché dal Mar Rosso giungono notizie sempre più preoccupanti. “Oggi i noli marittimi per il trasporto di container sul trade Asia – Mediterraneo si aggirano tra 6 e 8 mila dollari, ovvero quattro volte di più rispetto ai costi prima di questa crisi” indica D'Agostino. “Attualmente per una nave che transita da Suez ce n'è una che circumnaviga l'Africa impiegando

due settimane di più. Questo comporterà che nei porti ci saranno navi in rada che aspettano, navi in banchina, navi che erano attese e non arrivano e navi che hanno fatto un giro più lungo e cominciano ad arrivare. Chi transita da Suez paga il passaggio e costi assicurativi molto alti; la nave che sceglie l'altra rotta, non paga il (costoso) pedaggio e nemmeno i costi assicurativi ma ha spese di carburante, di equipaggio e di trasporto maggiori”.

Per il presidente di Espo (European Sea Ports Organization) e della port authority giuliana i problemi nel Mar Rosso avranno conseguenze importanti sul futuro. Nel breve “c'è la realtà di costi di noli molto più alti”, nel lungo periodo, invece, si continuerà a circumnavigare l'Africa evitando di entrare nel Mediterraneo per raggiungere direttamente i porti del Nord Europa e penalizzando l'Adriatico, almeno per le grandi navi, “le grandi compagnie potrebbero ridisegnare i loro servizi per Sud Europa e Mediterraneo. Ecco perché i porti che hanno investito molto sui mercati internazionali, come Trieste, sono in difficoltà. Avevamo conquistato quote di mercato a scapito dei porti del Nord Europa che però ora, essendo fuori dalla linea del Mediterraneo, sono di nuovo competitivi”.

Tuttavia a Trieste “non siamo pessimisti – conclude D'Agostino – perché già durante il Covid abbiamo visto aumentare la ricollocazione delle imprese manifatturiere a livello Mediterraneo. Quindi, oltre ai consolidati rapporti con la Turchia, abbiamo lavorato molto sulle relazioni infra Mediterranee e dunque sono in fase di ultimazione i preparativi con il porto di Damietta in Egitto, con linea ro-ro; ipotizziamo inoltre altri servizi con il Marocco”.

N.C.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, January 16th, 2024 at 7:01 pm and is filed under [Economia](#), [Porti](#), [Spedizioni](#)

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