

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Crisi in Mar Rosso: i transiti nel canale di Suez crollano ma c'è chi vede rosa

Nicola Capuzzo · Thursday, February 1st, 2024

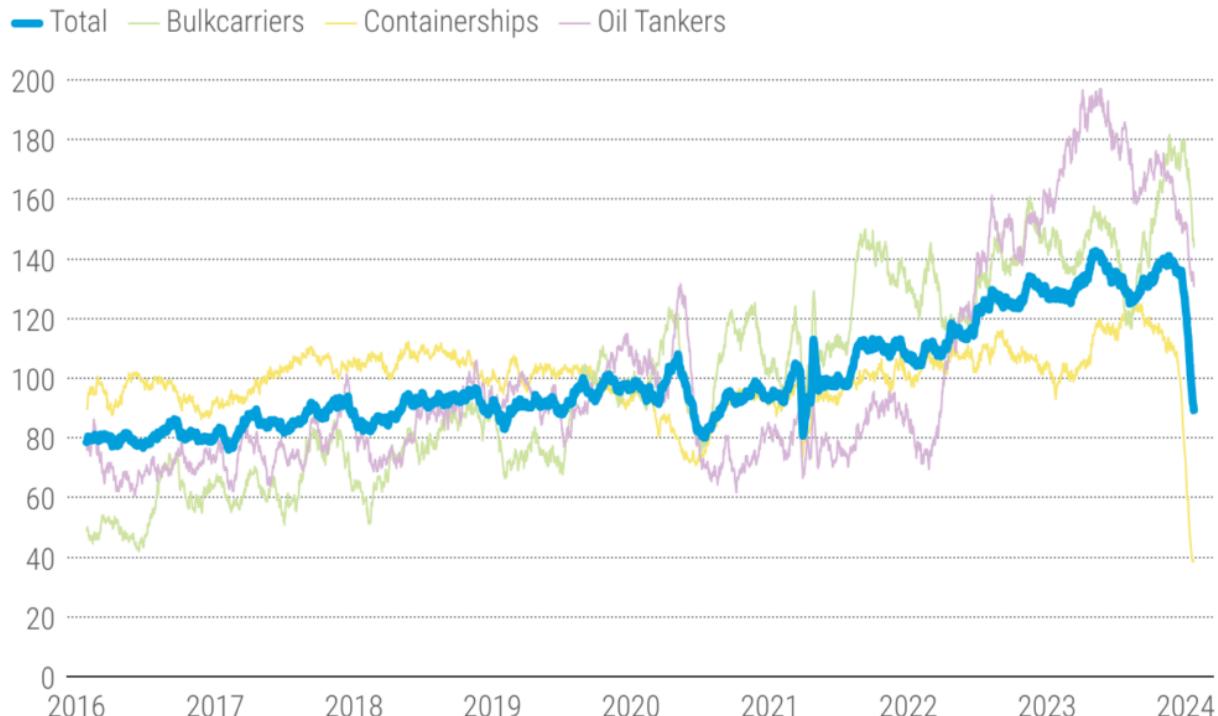
Gli ultimi dati Unctad, l'agenzia delle Nazioni Unite che si occupa di commercio internazionale, sono chiari: il traffico marittimo nel Canale di Suez è crollato progressivamente da quando le milizie Houthi hanno cominciato ad attaccare le navi in transito nel Golfo di Aden e nel Mar Rosso, in risposta all'aggressione militare a Gaza da parte di Israele.

Lo riporta l'ultimo report settimanale di Dynaliners, mostrando come la media mobile dei transiti per il Canale misurata su periodi di 28 giorni – questo l'indice scelto da Unctad – sia andata precipitando in tutte le categorie principali del trasporto marittimo, come mostra il grafico riportato.



Red Sea crisis: Suez Canal traffic plummets

Suez Canal, daily transits, 28-day rolling average, 2016–23 January 2024, Index, Average=100



Fra dicembre e gennaio il fenomeno ha cominciato a riguardare anche il traffico di rinfusiere secche, ma, oltre che sulle tanker, è nell'ambito delle portacontainer che la situazione geopolitica ha avuto il maggior impatto. Se il 31 ottobre l'indicatore Unctad per le portacontainer segnava 116,1, il 23 gennaio era arrivato a 38,7.

Secondo alcuni, tuttavia, lo scenario che si sta prospettando potrebbe non essere negativo per i porti italiani o alcuni di essi.

Secondo Alessandro Laghezza, presidente degli spedizionieri spezzini, “le tensioni in Medio Oriente potrebbero anche trasformarsi in un’opportunità straordinaria proprio per il porto di La Spezia e gli altri scali liguri. Sulla base di un’analisi condotta dalla Community spezzina, in collaborazione con il Centro Giuseppe Bono, si delineano due scenari: il primo, il più allarmante, è quello che prevede un sempre più massiccio dirottamento di traffico dal Canale di Suez alla rotta che prevede la circumnavigazione dell’Africa. Il secondo, quello più tranquillizzante e in parte confermato dalle voci su imminenti cessate il fuoco a Gaza, fa perno su un progressivo ritorno alla normalità in Mar Rosso anche sulla base di una considerazione da pochi valutata: il lasciapassare esclusivo alle navi cinesi potrebbe generare un forte contrasto sulla libertà del commercio mondiale alimentando la ‘voglia di dazi’ sui prodotti cinesi, rilanciata recentemente da Elon Musk”.

“In entrambi i casi – afferma Laghezza – ci troveremo di fronte alla necessità di ridisegnare complessivamente gli equilibri nell’interscambio mediterraneo, tentando, ed è questa la sfida, di esserne protagonisti e non soggetti passivi. Come? Valorizzando il peso del secondo più importante

distretto industriale d'Europa, quello del Nord Italia che non può permettersi il lusso di subire gli extra costi della circumnavigazione e di consegnarsi manu militari a una logistica del Nord Europa che oggi presenta più problemi che certezze. Inoltre La Spezia risulterebbe l'ultimo scalo mediterraneo 'conveniente' per le navi che dovessero transitare via Gibilterra (Algeciras è già congestionata). In una prospettiva di penalizzazione di tutto il Mediterraneo orientale, Adriatico incluso, La Spezia potrebbe fornire, anche attraverso una politica di marketing mirata, il gate per l'industria di parte del Nord Italia e il gate per merci con origine e destinazione nel Mediterraneo orientale che rischiano di non trovare sbocco. Anche nell'ipotesi di una normalizzazione a medio termine della situazione nel Mar Rosso – secondo la Community di La Spezia – si assisterà a una riscrittura globale dei traffici inframed, con i grandi centri di transhipment del Mediterraneo orientale, come Port Said, Damietta, Malta e il Pireo che potrebbero perdere attrattiva e con una focalizzazione sull'Italia e in particolare su quell'alto Tirreno che potrebbe diventare davvero la porta sud dell'Europa. Sogni? È l'esatto contrario, a patto di un grande sforzo di recupero di credibilità. Il recente accordo sul terminal container, un impegno palese di Contship Italia per il porto, l'apertura dei grandi cantieri, sono segnali importanti che vanno anche fatti conoscere ai caricatori, all'industria e agli armatori. Oggi più che mai La Spezia c'è ed è pronta a battersi anche per il Sistema Italia".

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, February 1st, 2024 at 10:16 pm and is filed under [Economia](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.