

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

D'Agostino lancia l'allarme container per il porto di Trieste

Nicola Capuzzo · Thursday, February 29th, 2024

La crisi del trasporto marittimo nel Mar Rosso inizia a pesare in maniera significativa sul traffico container del porto di Trieste (che dallo scoppio delle ostilità in Mar Rosso ha già perso una linea diretta con l'Estremo Oriente e ultimamente anche un feeder di One) e su un caricatore importante come Illy Caffè, che pure nelle scorse settimane aveva fatto sapere di non temere effetti sulla sua produzione pur prevedendo incrementi dei costi logistici.

Questi – ha infatti spiegato ieri all'Ansa la a.d. dell'azienda Cristina Scocchia – si stanno rivelando pari a circa un +30% in media. Nel dettaglio, secondo il vertice del gruppo triestino del caffè, sono aumentati del 50% i costi delle spedizioni verso la Cina, ma a subire le conseguenze della crisi sono anche gli invii verso gli Usa. “Seppure non passi per il Canale di Suez, [la spedizione della merce] comunque ci costa il 20% in più perché è molto più difficile reperire container e approvvigionarsi dell'occorrente per i trasferimenti via mare”. Una criticità che però non scoraggia Illy, che dopo aver chiuso il 2023 con numeri positivi e un incremento dei “profitti a doppia cifra”, sta continuando a puntare con soddisfazione sul mercato statunitense, il secondo dopo quello nazionale e che genera circa 100 milioni di fatturato. “Sono il primo mercato al mondo del caffè, un mercato che adora il Made in Italy di alta qualità come quello della illycaffè” ha aggiunto al riguardo Scocchia, confermando l'obiettivo del raddoppio dei ricavi sviluppati nel paese.

Che la riconfigurazione delle rotte marittime – da Suez e dal Mar Rosso verso il Capo di Buona Speranza – stia impattando in particolare sul Nord Est italiano è stato confermato nelle stesse ore dal presidente della Autorità di Sistema Portuale di Trieste Zeno D'Agostino. “Vediamo un calo dei container che si basa fondamentalmente sul transhipment, stiamo perdendo questo ruolo e mi sembra anche abbastanza logico. Portare merce fino a Trieste per poi mandarle su altri porti non ha senso visto che si arriva da Gibilterra e non da Suez. Questo traffico non è un valore aggiunto ma è importante per il lavoro portuale. Se cala il transhipment, come sta succedendo, vediamo anche un calo della domanda del lavoro portuale. Ed è un segnale grave” ha detto D'Agostino intervenendo in un convegno dello Studio Zunarelli dedicato proprio agli effetti della crisi mediorientale sulla portualità adriatica. “L'altra situazione che abbiamo paventato e che ancora non si realizza – ha aggiunto – è che non vediamo invece un calo di traffico di inoltro delle merci, lì non ci sono segnali negativi. La paura è che se la crisi di Suez dovesse permanere ancora qualche mese o addirittura di più, ci possano esser decisioni importanti da parte dei clienti che passano per Trieste. Mentre vediamo di positivo il traffico ro-ro. Le nostre linee stanno registrando una buona crescita”. Nel primo mese del 2024 il Trieste Marine terminal ha visto calare del 26,5% il traffico container.

Più in generale il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico orientale si è detto preoccupato dal fatto che in Europa e in Italia la politica non ha contezza di quanto sta avvenendo nel mercato del trasporto marittimo. "Maersk e Msc non passano da Suez. Cma Cgm prima ha detto di voler passare e poi ha cambiato idea. Cosco ha detto da subito di voler tagliare traffici con Israele, e Oocl sta passando. Sono state create nuove compagnie di navigazione, soprattutto cinesi, per passare solo il canale di Suez con operazioni di trasbordo. La Commissione Ue e il governo italiano dovrebbero avere, come minimo, un quadro di ciò che sta succedendo per poter decidere una strategia".

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, February 29th, 2024 at 3:37 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.