

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Traffici portuali a Venezia cresciuti dell'1,5% rispetto al 2021

Nicola Capuzzo · Thursday, February 9th, 2023

Sui traffici della portualità italiana nel 2022 hanno influito la fragilità dei mercati finanziari, i fenomeni inflattivi, i crescenti costi energetici e la costante evoluzione e ridefinizione delle catene logistiche a seguito di dinamiche geopolitiche internazionali difficili da prevedere come innanzitutto la guerra ucraina. Così anche il porto di Venezia – informa l'AdSP del Mar Adriatico Settentrionale – dopo un primo semestre di crescita a doppia cifra, nell'intero 2022 ha visto assestarsi i valori relativi alla movimentazione delle sue merci su un positivo ma più contenuto +1,5% di tonnellate rispetto al 2021.

Entrando nel particolare il settore rinfuse solide rimane trainante con un +10,1% rispetto al 2021 e si nota soprattutto la crescita del +152,8% nella movimentazione di rinfuse cerealicole, quest'ultima dovuta al fatto che il porto è tra i primi scali che hanno accolto navi ucraine transitate dal mar Nero in forza degli accordi internazionali siglati per superare il blocco navale russo. Allo stesso tempo, Venezia è stata protagonista nel corso del 2022 dell'iniziativa Ukraine Solidarity Lanes promossa dalla Commissione Europea per consentire alle derrate alimentari provenienti dall'Ucraina di essere esportate via terra.

La crisi energetica in atto contribuisce al notevole aumento del traffico di carbone (+105,4% sul 2021): un dato in linea con le esigenze produttive, dirette e indirette, del Paese e dell'Europa (che ha aumentato del 34% le importazioni di questa fonte energetica nel corso del 2022). Un incremento che potrebbe consolidarsi anche nei prossimi mesi o almeno fino a che sarà completata la transizione energetica dell'economia nazionale a favore di fonti energetiche transizionali, come il gas, e naturali.

Tengono le merci del comparto general cargo con un +3,1% e in particolare quelle trasportate via ro-ro (+13,3% sul 2021). In flessione le rinfuse liquide che risentono della perdita di oltre 831 mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati rispetto al 2021: fenomeno, questo, già noto e avente carattere progressivo in ragione dell'abbandono di questi prodotti legato alla trasformazione in chiave green del polo chimico di Porto Marghera.

In leggera crescita anche il dato sui contenitori che sfiora i 534 mila Teu, +3,9% sul 2021.

Nel complesso, le toccate di navi crescono del 12,5% rispetto all'anno precedente e raggiungono le 2.829.

Forte crescita invece per il traffico passeggeri con +77% quello locale e traghetti e +712% quello crocieristico dovuto – sottolinea l'Adsp – al suo intenso lavoro di riorganizzazione del settore condotto a seguito delle indicazioni governative che nel 2021 hanno rivoluzionato l'industria crocieristica veneziana.

Il porto di Chioggia ha sofferto maggiormente la congiuntura internazionale e riporta una flessione del 30% di tonnellate movimentate riconducibile alla dimensione dello scalo che risente delle dinamiche globali negative e – spiega la nota – recupera più lentamente quando le stesse si presentano come positive. Tuttavia dal lato passeggeri lo scalo ha accolto nel corso del 2022 oltre 16 mila crocieristi; un dato che è destinato a crescere nel corso del 2023 con l'aumento delle toccate di navi bianche programmate.

“Il quadro di incertezza internazionale e l'aumento dei costi dell'energia contribuiscono ad alimentare uno scenario complesso e in continua evoluzione per quanto riguarda i traffici portuali e le attività logistiche in genere, che stanno sperimentando sensibili incrementi nei costi di gestione e di trasporto delle merci. – dichiara Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'ente portuale – In questo contesto, i porti, in quanto snodi primari delle catene logistiche, vivono una situazione di forte stress e, subendo le repentine variazioni dei mercati e del tessuto produttivo, sono chiamati a reagire velocemente per riposizionarsi rispetto alle esigenze del territorio e ai concorrenti nella competizione globale. Questo però può accadere solo se si rimuovono alcuni fondamentali ostacoli allo sviluppo. Per Chioggia è necessario ed urgente continuare nell'attività di implementazione infrastrutturale secondo quanto previsto dal Piano Operativo Triennale. A Venezia abbiamo intenzione di spingere sull'efficientamento, sia in termini di servizi portuali, sia sul fronte del porto regolato con un percorso di avvicinamento a una gestione h24 dei flussi che tenga conto della variabile MoSE. Allo stesso tempo giocheranno un ruolo primario nelle prossime sfide la digitalizzazione e, anche a Venezia, il potenziamento delle infrastrutture e dei servizi ferroviari”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, February 9th, 2023 at 8:30 am and is filed under [Porti](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.