

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Oltre a Trieste anche Venezia subisce il calo dei traffici container per effetto della crisi in Mar Rosso

Nicola Capuzzo · Tuesday, March 26th, 2024

La crisi del Mar Rosso è uno dei “grandi shock” che hanno interessato “il sistema portuale in generale e quello veneto in particolare”. A Venezia si è tradotta però soprattutto in un ritardo nell’arrivo di navi, in media di 14 giorni per quelle non transitate per Suez, e non in un calo dei traffici. Lo ha affermato il presidente della AdSP del Mare Adriatico Settentrionale, Fulvio Lino Di Blasio, in una intervista ad *AdnKronos*. Il blocco, ha infatti spiegato il vertice del porto lagunare, “non ha comportato per Venezia una diminuzione quanto un rallentamento. Il calo è stato importante, per i contenitori, è stato di circa il 35% a gennaio. La situazione è stata migliore a febbraio rispetto all’anno precedente. Non c’è stato un impatto così forte al momento sulle rinfuse”.

Diverso l’andamento del traffico contenitori nei primi due mesi del 2024 nel vicino porto di Trieste, perlomeno secondo i dati forniti da Tmt. Il terminal giuliano risulta infatti avere perso ampiamente quota nel primo mese dell’anno (43.782 Teu, -26,53%), contenendo le perdite nel secondo (47.885 Teu, -11,29%) senza però arrestarle. Rispetto alla flessione del traffico container a Trieste, un mese fa il dimissionario presidente della locale AdSP, Zeno D’Agostino, aveva circostanziato il fenomeno parlando di un calo “logico” dovuto però in particolare al venir meno solo del transhipment, a fronte invece di una tenuta di quello gateway. D’Agostino all’epoca aveva però anche paventato il rischio di conseguenze più gravi nel caso in cui la crisi nata a seguito degli attacchi degli Houthi non dovesse risolversi a breve, in particolare con “decisioni importanti da parte dei clienti che passano per Trieste” in termini di ridisegno dei propri network.

Un timore espresso ora anche da Di Blasio, che al riguardo ha parlato della possibilità che le compagnie di navigazione si affidino ai porti del Nord Europa per servire il mercato europeo, ma anche del rischio “intermedio” che queste continuino a raggiungere il Mediterraneo preferendo però “i porti all’ingresso, tipo Algeciras, Gibilterra”.

Sull’avverarsi di questi possibili scenari, un primo riscontro è stato fornito nei giorni scorsi dall’Unctad tramite gli ultimi aggiornamenti dei suoi Lsci (Liner Shipping Connectivity Index) e Plsci (Port Liner Shipping Connectivity Index). La lettura degli indici, aggiornati alla data del 15 marzo di quest’anno, evidenzia innanzitutto una [perdita di connettività dell’Italia nel primo trimestre 2024](#) sul fronte delle linee marittime container, con cali importanti osservati in particolare a Genova, Gioia Tauro, Livorno, Napoli e Salerno (a fronte di un leggero miglioramento di Trieste, da 156,54 a 158,36 punti e di Venezia, da 108,13 a 113,01 tra ultimo trimestre 2023 e primo del

2024).

Nello stesso intervallo di tempo, risultano aver perso terreno in termini di connettività container anche Belgio, Paesi Bassi e Germania, mentre la Spagna ha evidenziato una sostanziale stabilità. Una analisi dettagliata del Plsci permette però di inquadrare meglio questi trend.

Guardando in primis al Nord Europa, si riscontra infatti un declino generalizzato per tutti i porti più importanti. Perdono quota infatti Anversa (da 925,42 a 893,91 punti), Zeebrugge (da 172,81 a 163,54) in Belgio, così come, nei Paesi Bassi, Rotterdam (da 1007,4 a 956,16 punti nell'intervallo). Non è molto diversa la situazione della Germania, dove un calo pesante si osserva ad Amburgo (da 667,42 a 643,03) e uno più contenuto a Bremerhaven (da 433,34 a 430,09).

Se quindi l'ultimo aggiornamento del Plsci di Unctad non pare mostrare un aumento di connettività dei porti del Northern Range, questo sembra invece confermare l'ipotesi di un possibile aumento di importanza dei porti di ingresso nel Mediterraneo. Tra quelli spagnoli, guardando solo agli scali maggiori, risulta effettivamente in netto aumento la connettività di Algeciras, da 526,41 a 535,32 punti nel primo trimestre 2024 (e in misura minore, puntando l'occhio su quelli affacciati sull'Atlantico, quella di Vigo, da 107,46 a 110,85). Di contro questa cala a Valencia (da 597,9 a 585,9 punti), mentre resta sostanzialmente stabile a Barcellona (da 496,28 a 498,84).

F.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, March 26th, 2024 at 10:00 am and is filed under [Porti](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.