

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Come e quanto il Mediterraneo ha perso competitività per la crisi di Suez

Nicola Capuzzo · Wednesday, May 22nd, 2024

Che le turbolenze geopolitiche mediorientali abbiano un effetto negativo sui traffici marittimi è una banalità, come è ovvio che tale effetto sia più sentito, in Europa, nei porti mediterranei piuttosto che in quelli atlantici. Meno scontato è misurare questo gap.

È quel che ha fatto l'analista britannico Sea Intelligence, confrontando i transit time di sei rotte Asia-Mediterraneo e sei Asia-Nord Europa nei periodi luglio-dicembre 2023 e gennaio-marzo 2024. Nel primo caso l'incremento medio di transit time, legato al taglio dei passaggi da Suez in favore del periplo dell'Africa, è stato del 39%, contro quello del 15% registrato negli scali nordeuropei.

Il grafico rende bene il lavoro svolto nel dettaglio dall'analista, che prende in considerazione le quattro connessioni porto-porto più battute nell'ambito di ognuna delle dodici direttrici regionali. Cioè le sei che collegano i porti dell'Asia orientale del nord a Mediterraneo orientale, centrale e occidentale, a costa occidentale europea del nord (WC), Mare del nord e Baltico. E le sei che collegano i porti dell'Asia orientale meridionale ai porti delle stesse sub-categorie europee.

Il risultato è una forbice molto ampia, che va dall'incremento del 61-63% dei transit time verso i porti del Mediterraneo orientale al 7-11% dei porti baltici, evidenziando nei valori medi (come detto 39% nel Mediterraneo e 15% sull'Atlantico europeo) un impatto decisamente peggiore per la competitività degli scali del mare nostrum.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, May 22nd, 2024 at 4:50 pm and is filed under [Economia, Market report](#)

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

