I porti del Mediterraneo sfidano guerre e tasse con traffici in crescita

Attività marittima. Gli scali container del Mare nostrum hanno aumentato la movimentazione del 5,1%, quelli nazionali del 6,3%. Salgono i trasbordi

Raoul de Forcade

Vado Ligure. Nuovo record al container terminal di Vado Ligure (Savona), dove nelle scorse settimane è approdata la Cosco Shipping Nebula, portacontainer da 21mila teu e 400 metri di lunghezza

Nonostante le crisi che hanno attraversato il 2024 (e proseguono tuttora), il traffico container nei porti del Mediterraneo continua a crescere. Non fanno eccezione gli scali italiani, nei quali aumenta, in particolare la percentuale dei container di trasbordo, per far fronte alle nuove rotte, che sono frutto della sempre più utilizzata circumnavigazione dell'Africa.

A testimoniare la tendenza appena evocata sono i dati raccolti da Srm (il centro studi che fa capo a Intesa Sanpaolo). Il conflitto russo-ucraino, con le sanzioni che ne sono seguite, ha avuto conseguenze soprattutto sul mercato delle rinfuse, liquide e solide, imponendo un ripensamento dei Paesi fornitori e, quindi, un cambiamento delle rotte. Inoltre, il conflitto in Medio Oriente, cui si sono associati gli attacchi degli Houthi alle navi in transito nel Mar Rosso, ha portato le compagnie di navigazione a evitare il Canale di Suez, passando, invece, per il Capo di Buona Speranza.

Infine, l'applicazione, da parte dell'Ue, del sistema di tassazione Ets al trasporto marittimo, dal 1° gennaio 2024, ha innescato una serie di preoccupazioni sulla tenuta dei porti comunitari nel Mediterraneo, in particolare per quelli di transhipment.

Ancora una volta, però, il trasporto marittimo si è mostrato resiliente: gli scali container del Mediterraneo, come si è accennato, sono cresciuti addirittura del 5,1% sul 2023. E quelli italiani hanno registrato una buona performance, secondo i dati diffusi da Assoporti.

Anche nel caso del nostro Paese, a brillare è stato principalmente il segmento dei container. Sono stati movimentati 11,7 milioni di teu (contenitori da 20 piedi, che hanno segnato +6,5%) ma a crescere in modo importante è stato il transhipment (+17,5%) che ha compensato la lieve riduzione (-0,4%) del gateway, cioè i container con destinazione (o origine) nel territorio di riferimento del porto.

Quanto alle merci in generale, gli scali nazionali hanno hanno movimentato 481 milioni di tonnellate (+0,7%). La principale categoria di merci gestite dai porti continua ad essere quella delle rinfuse liquide, con 170 milioni di tonnellate (+1,6%), seguita dalle merci su navi ro-ro (per rotabili), pari a 122 milioni, che costituiscono un traffico tipico della nostra portualità, che è leggermente aumentato (+0,2%). Si registra, invece, nel 2024, la riduzione delle rinfuse solide, 49 milioni di tonnellate (-9,7%), e delle merci varie, che sono state 18 milioni e hanno riportato una diminuzione del 4%; un trend che, rileva Srm, è espressione della difficoltà del nostro tessuto industriale pesante, il quale si alimenta proprio tramite i porti.

Questi risultati dimostrano la capacità, dei porti italiani, d'aver saputo cogliere, come un'opportunità, le nuove strategie perseguite dai carrier che, per contenere i tempi dovuti all'allungamento delle rotte, col passaggio davanti Capo di Buona Speranza, hanno ridotto il numero di porti da scalare e, di conseguenza, hanno fatto maggiore ricorso al transhipment. Una chiara testimonianza di questo è la performance dell'hub di Gioia Tauro, che ha sfiorato i 4 milioni di teu, riportando una crescita del 14,1% sul 2023.

In generale, i porti del sistema ligure e tirrenico hanno registrato performance positive; la dorsale adriatica ha invece evidenziato una riduzione rispetto al 2023 (-3,8%). È vero, però, rileva Srm, che le tensioni geopolitiche hanno contribuito a ridisegnare la geografia dei traffici, con evidenti benefici dei porti del West Med e del Marocco, più vicini allo Stretto di Gibilterra, e un rallentamento delle movimentazioni degli scali nell'East Med (Pireo: -6,1%, Port Said: -1,8%). Tangermed, poi, con la sua free-zone (specializzata in automotive) sta guidando la corsa tra i porti del Mediterraneo, confermandosi il più grande, con 10,2 milioni di container movimentati nel 2024, pari a un aumento annuale del 18,8%. Peraltro, nonostante le perturbazioni subite dallo shipping e dovute alle guerre, sia con le armi sia commerciali, tutte le grandi alleanze container hanno confermato i porti del italiani nei loro servizi.

«Le nostre analisi - sottolinea Massimo Deandreis, direttore generale di Srm - confermano le buone performance dei porti italiani in termini di traffico; l'aumento nel 2024 è stato lieve, ma erano attesi cali importanti dovuti alle guerre ed al cambio delle rotte strategiche a causa della crisi nel Mar Rosso. In generale il Mediterraneo ha mostrato una straordinaria capacità di tenuta nel commercio marittimo. Le previsioni su base quinquennale, infatti, indicano una crescita media annua del traffico di oltre il +3%. Riteniamo molto positivo, inoltre, che le grandi compagnie del settore container abbiano confermato tutti gli scali nei porti italiani, segno di una

valenza strategica ancora forte. Non possiamo sottacere, però, le preoccupazioni che destano i dazi imposti dall'amministrazione Usa, che potrebbero avere impatti importanti, soprattutto considerando che l'Italia ha una forte proiezione marittima verso le rotte atlantiche».

© RIPRODUZIONE RISERVATA