

Mediterraneo più forte delle crisi traffici container in crescita del 5%

Le anticipazioni del dossier Uniontrasporti che sarà presentato alla Fiera del Levante Nel primo semestre del 2026 nessun crollo nonostante la guerra e lo stop di Hormuz

LO SCENARIO

Antonino Pane

I traffici nel Mediterraneo crescono e continueranno a crescere. Il trasporto via mare sta dimostrando una resilienza straordinaria con capacità di adattamento ad ogni mutazione geopolitica e in ogni parte del globo. È proprio questa straordinaria tenacia le merci vanno consegnate sempre e comunque - riporta al centro dell'attenzione generale proprio il Mediterraneo, crocevia straordinario tra Est e Ovest. E così, mentre Hormuz continua a tenere banco, i dati dicono che nel primo semestre 2026 il traffico di container nei porti del Mediterraneo è cresciuto mediamente del 5% rispetto allo stesso periodo del 2025, seppure con una certa disomogeneità tra i vari scali, con Port Said che primeggia con un +22,9%.

È uno dei primi dati che emergono da uno studio di Uniontrasporti, società del sistema camerale, sui riflessi delle crisi internazionali nel commercio e nell'economia dell'area mediterranea, con particolare attenzione al nostro Meridione. Lo studio sarà presentato in apertura della prima delle due Giornate del Mezzogiorno, promosse dalla Camera di Commercio di Bari, in programma il 22 e 24 settembre 2026 alla Fiera del Levante. Per il terzo anno consecutivo, dunque, le Giornate del Mezzogiorno animeranno infatti un confronto pubblico su tematiche di attualità per il Sud, l'Italia e l'Europa. Il 22 settembre saranno analizzati i riflessi su economia, commercio e politica delle crisi e dei conflitti internazionali, mentre il 24 settembre al centro dell'attenzione saranno posti gli sviluppi e le opportunità offerte dall'Intelligenza Artificiale. Si rifletterà sulle modifiche degli equilibri mondiali determinate anche dai conflitti bellici e commerciali, sulle ricadute sul nostro Mezzogiorno e sull'Italia, con il ruolo strategico del nostro Mediterraneo e dell'Europa nella nuova geopolitica.

LA SVOLTA

E a dimostrare che il Mare Nostrum crescerà ancora e di molto arriva anche la notizia che Msc annuncia ufficialmente il prossimo ritorno delle sue navi lungo il Mar Rosso e il Canale di Suez. Una notizia attesissima perché stiamo parlando del più grande armatore al mondo, con una flotta complessiva di oltre mille navi e con una penetrazione di mercato che supera il 21%. Bisogna anche dire, per la precisione, che si tratterà di una ripresa definita «graduale», che interesserà un «numero limitato» di

servizi sui corridoi Est-Ovest. Per Shipping Italy i viaggi in questione riguarderanno tratte in eastbound così come in westbound, a differenza di quelli svolti nei giorni scorsi. In particolare, seguiranno questa rotta la Msc Michel Cappellini, partita ieri da Abu Kir in direzione Est nell'ambito del servizio Jade tra Mediterraneo e Asia; la Msc Tina, impegnata nel collegamento Tiger pure tra Mediterraneo e Asia, che già lo scorso 20 agosto è partita da Mersin in direzione Est; la Msc Anna, attiva sullo stesso servizio, che ha lasciato ieri Singapore in direzione del Mediterraneo. Verso Ovest muoverà anche la Msc Beryl, che partirà dal porto di Vizhinjam il 31 agosto nell'ambito dell'Himalaya Express. A percorrere la via per Suez e il Mar Rosso, in questo caso in direzione Est, sarà infine la Msc Josefina, impegnata nel servizio Albatros tra Nord Europa e Asia, che ha lasciato ieri Jeddah. Ma è attenzione massima in Italia per il servizio Himalaya Express, che raggiunge anche Gioia Tauro. Nei giorni scorsi Dynaliners aveva infatti annunciato una variazione della sua rotazione, con l'aggiunta di una toccata ad Abu Qir e una revisione della copertura della Turchia, pur nel mantenimento della rotta per il Capo di Buona Speranza. L'annuncio di ieri sembra invece superare questa ricostruzione; la stessa Linerlytica, in una news a parte, ha parlato di un «pieno ritorno» per il Mar Rosso del collegamento.

Tornando all'annuncio di Msc - che, soltanto nell'attività di trasporto container, ha registrato nel 2025 una crescita dell'11,1%, distanziando ulteriormente i diretti concorrenti - la nota precisa che la transizione sarà attuata «servizio per servizio», mantenendo in vigore le disposizioni di emergenza «per modificare i singoli viaggi qualora le circostanze lo richiedano». Shipping Italy fa anche notare che nella nota la compagnia spiega la decisione di tornare sulla rotta via Suez e Mar Rosso sulla base di una analisi condotta «sulle condizioni operative e di sicurezza», ma è probabile che a pesare sulla sua scelta sia stata anche la crescente congestione portuale osservata negli scali asiatici (cinesi in particolare), colpiti nelle scorse settimane da alcuni tifoni che ne hanno fermato le attività intrappolando stiva. A propendere per una ripresa dei viaggi lungo la rotta tradizionale come visto sono anche altri due big come Maersk, che ha già riportato lungo la rotta un terzo dei suoi collegamenti che tradizionalmente la seguono, tra cui i servizi Ae15, Ae19, Mecl e Waf6, e ancora di più Cma Cgm, che sta incrementando i transiti lungo la via d'acqua.

© RIPRODUZIONE RISERVATA