

# Rassegna del 15/04/2022

---

Fortune Italia

Fronte del porto

Pivetti  
Morena

1

# FRONTE DEL PORTO

**Crocevia per l'import e l'export delle merci da Mar d'Azov e Mar Nero, da Trieste e Monfalcone si può osservare quotidianamente come il conflitto in Ucraina sta condizionando la catena di approvvigionamento. Come racconta Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico orientale**

DI MORENA PIVETTI



**PRIMA LA PANDEMIA** da Covid 19, ora la guerra in Ucraina, cuore dell'Europa. Che significa porti del Mar d'Azov e del Mar Nero, Mariupol e Odessa, luoghi di imbarco privilegiato di prodotti siderurgici ucraini, petrolio russo e cereali di entrambi i Paesi. Non fosse bastato il virus a sconvolgere le rotte marittime mondiali, a interrompere e a mandare in affanno le catene globali di approvvigionamento con i noti effetti sull'industria manifatturiera, l'invasione dell'Ucraina e le sanzioni economiche verso la Russia imposte dall'Occidente hanno fatto il resto. Caos totale. Almeno nel quadrante del mondo coinvolto, visto il blocco degli scali nei due mari, ma con ripercussioni assai più estese.



È presto per capire quali saranno gli effetti di lunga durata del conflitto - molto dipende da quando e come si arriverà a una soluzione - ma già si vedono gli impatti della prima ora. In questa chiacchierata con Fortune Italia, Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Orientale, ovvero i porti di Trieste e Monfalcone, principale porta di import-export con i Paesi dell'Est e del Centro Europa, fa il punto della situazione.

**COMINCIAMO DAI NUMERI**, per capire quale sia la consistenza dei traffici dai Paesi coinvolti. "Nel 2021 l'interscambio marittimo con la Federazione russa e con l'Ucraina è stato pari a 15 milioni di tonnellate di merce, sostanzialmente tutte in importazione", spiega. "Parliamo di circa il 25% del traffico totale registrato nei nostri due porti nel 2021, quando abbiamo movimentato 58,6 milioni di tonnellate di merce, in crescita rispetto all'anno precedente del 2,23% a Trieste e dell'+11,4% a Monfalcone. In tutto abbiamo accolto 176 navi a Trieste e 111 a Monfalcone provenienti da quell'area". Quale impatto state registrando in queste prime settimane di guerra? "Noi trattiamo principalmente due tipologie di merci in arrivo dalla Federazione russa e dall'Ucraina, il petrolio e i prodotti siderurgici, a cui si aggiungono alluminio e cereali. Il primo e i suoi derivati, le cosiddette rinfuse liquide, l'anno scorso hanno superato i 13,2 milioni di tonnellate mentre con la siderurgia siamo sopra 1,6 milioni di tonnellate, sbarcate prevalentemente al porto



di Monfalcone. Ed è proprio la siderurgia a essere in sofferenza e a preoccuparmi". Cosa sta succedendo? "Le cosiddette bramme che arrivano da noi sono la materia prima che alimenta tutta la filiera dell'acciaio degli impianti di trasformazione localizzati in Friuli Venezia Giulia e, più in generale, nel Nord Est. I laminati che se ne ricavano vengono utilizzati in tante lavorazioni, dall'industria automobilistica fino agli elettrodomestici. Dopo l'arrivo delle ultime navi partite da Mariupol, le forniture si bloccheranno, proprio nel momento in cui la domanda di acciaio, come è noto, è altissima. L'Ucraina era un produttore di prima grandezza".

**F**ORNITURE, DUNQUE, difficilmente sostituibili. "Sì, o comunque sostituibili a prezzi maggiorati. I cinesi, sempre attenti a quel che si muove sui mercati, hanno abbassato i prezzi del loro acciaio, ma sull'importazione la Ue ha imposto dazi del 25%, e quindi si finisce per alimentare l'inflazione. Se, viceversa, si opta per rifornirsi,

## "SONO MOLTO PREOCCUPATO PER LE NOSTRE FILIERE PRODUTTIVE"

ZENO D'AGOSTINO, PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR ADRIATICO ORIENTALE

poniamo di ghisa dalla Cina, per poi produrre acciaio in Europa, si va a sbattere contro i dazi sull'export della materia prima decisi da Pechino. In un momento già di prezzi alle stelle, i mancati rifornimenti da Mariupol, porteranno a un'ulteriore spirale inflattiva". Poi ci sarebbe anche l'acciaio della Bielorussia che, con la guerra, vede aprirsi un mercato per i suoi prodotti. "Sono davvero molto preoccupato - insiste il presidente dell'Autorità - per le nostre filiere produttive, per la nostra industria: abbiamo i porti pieni di acciaio ma non possiamo sdoganarlo se non rispetta le quote Ue. Penso che la Commissione dovrebbe valutare questa situazione di assoluta eccezionalità e mostrare flessibilità, aiutarci a uscire da questa impasse". Passiamo ai prodotti petroliferi. Criticità anche in questo caso? "Il petrolio arriva dalla Russia ma al momento mi pare che gli operatori che gestiscono i terminal del porto di Trieste non siano troppo preoccupati. Se vengono meno le forniture dalla Russia possono approvvigionarsi altrove, farle arrivare da altri porti". È utile ricordare che Trieste è il primo porto petrolifero dell'intero Mediterraneo: dal suo territorio partono le pipeline per Germania, Austria e Cechia. Infine, le sanzioni, stanno avendo un impatto? "Eravamo in un momento di espansione dell'economia, di grande produzione di beni finiti e di componenti. Le sanzioni - conclude Zeno D'Agostino - sono giustificate dall'aggressione russa però rallentano la crescita, la velocità della ripresa post-pandemica. Tanto più visto che prima dell'invasione dell'Ucraina, diciamo negli ultimi dieci anni, l'area del Mar Nero, il cosiddetto Est Mediterraneo, era quella con la più alta crescita di traffico di container, insieme all'Asia. Le navi bloccate a Odessa e Mariupol, che non sanno quale sarà il loro destino o quando potranno tornare a navigare, avranno purtroppo un'influenza negativa sulla crescita del Mediterraneo". ■

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 2292