

## MF SHIPPING & LOGISTICA

DS6901

DS6901

MOLTE NOVITÀ NEL TRASPORTO CONTAINER PER LA CRISI NEL MAR ROSSO

# Il commercio cambia pelle

*La necessità di circumnavigare l'Africa ha indotto Cosco a usare maxi navi: ne beneficiano i porti di Genova e La Spezia, mentre Trieste teme un calo dei traffici*

PAGINA A CURA  
DI NICOLA CAPUZZO

**L**a crisi geopolitica e militare nel Mar Rosso inizia ad avere effetti significativi sul trasporto marittimo e sulla logistica delle merci, costringendo gli operatori a fare i conti con una nuova normalità. Un chiaro segnale che criticità e contrasti non si esauriranno in tempi brevi arriva da Cosco Shipping, compagnia di navigazione cinese che da metà marzo modificherà l'impiego delle sue navi in servizio sul trade Asia-Europa. Nei porti del Mediterraneo arriveranno infatti le portacontainer più grandi in circolazione, da 20 mila Teu di capacità. Interessati alla novità saranno anche gli scali di Genova e La Spezia dove è atteso fra un paio di settimane l'approdo della Cosco Shipping Aries, prima di una serie di ultra large container carrier impiegate nel servizio che mette in collegamento Estremo Oriente e Mediterraneo (circumnavigando l'Africa), dirottando invece le navi di portata minore (14 mila Teu) sui collegamenti Asia-Nord Europa.

Chi, invece, continuerà a transitare con le sue navi nel canale di Suez è la compagnia di navigazione genovese Ignazio Messina & C. che ha appena preso in consegna una quinta portacontainer (ribattezzata Jolly Clivia) appena acquistata. Nei giorni scorsi i vertici del gruppo genovese hanno incontrato il presidente dell'Autorità del Canale di Suez, Osama Rabie, il quale ha espresso apprezzamento per il crescente numero di navi del liner italiano che attraversano la via d'acqua nonostante le criticità e i timori diffusi ad attraversare il Mar Rosso. La Ignazio Messina ha manifestato la volontà di ampliare la cooperazione e il coordinamento con la Suez Canal Authority nel campo dei ser-

vizi logistici, rafforzando la posizione del canale di Suez e sostenendone la trasformazione in un centro regionale per la fornitura di servizi marittimi e logistici in Medio Oriente e Africa. Messina ha confermato a breve che la compagnia intende aumentare il traffico attraverso il canale di Suez nell'ambito di una politica di gruppo volta ad ampliare le operazioni e a immettere navi portacontainer di grande capacità sulle rotte con il Medio Oriente e l'Africa.

Se l'arco portuale del Nord Tirreno si appronta a ricevere le navi extra-large di alcuni vettori, nel Mar Adriatico la crisi del trasporto marittimo nel Mar Rosso inizia a pesare molto sul traffico container del porto di Trieste (che dallo scoppio delle ostilità ha già perso una linea diretta con l'Estremo Oriente e ultimamente anche un servizio regionale di One), specie su un caricatore importante come Illy Caffè, che pure nelle scorse settimane aveva dichiarato di non temere effetti sulla sua produzione pur prevedendo incrementi dei costi logistici.

Secondo l'a.d. Cristina Scocchia, i costi si stanno rivelando in salita del 30% di media. Nel dettaglio sono aumentati del 50% i costi delle spedizioni verso la Cina, ma a subire le conseguenze della crisi sono stati anche i trasporti marittimi verso gli Usa: «anche se non passano per il Canale di Suez, ci costano comunque il 20% in più perché è molto più difficile reperire container e approvvigionarsi dell'occorrente per i trasferimenti via mare», ha spiegato la manager.

Che la riconfigurazione delle rotte marittime (da Suez e Mar Rosso verso il Capo di Buona Speranza) pesa in particolare sul Nord Est italiano lo conferma anche il presidente della Autorità di Sistema Portuale di

Trieste, Zeno D'Agostino. «Vediamo un calo dei container che si basa fondamentalmente sul trasbordo. Stiamo perdendo questo ruolo come del resto logico: non ha senso portare merce fino a Trieste per poi mandarla su altri porti visto che ora arriva da Gibilterra e non da Suez. Questo traffico non è un valore aggiunto, ma è importante per il lavoro portuale: se cala il transhipment, come sta succedendo, vediamo anche un calo della domanda del lavoro portuale. Ed è un segnale grave», ha spiegato il manager intervenendo in un convegno dello Studio Zunarelli dedicato proprio agli effetti della crisi mediorientale sulla portualità adriatica. «L'altra situazione che abbiamo paventato e che ancora non si realizza è che non vediamo invece un calo di traffico di inoltro delle merci. La paura è che se la crisi di Suez dovesse permanere ancora qualche mese o addirittura di più, i clienti che passano per Trieste possano prendere decisioni gravi».

Più in generale il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico orientale si è detto preoccupato dal fatto che in Europa e in Italia la politica non si rende conto di quanto sta avvenendo nel mercato del trasporto marittimo. «Maersk e Msc non passano da Suez. Cma Cgm prima ha detto di volerlo fare e poi ha cambiato idea. Cosco invece fin da subito ha dichiarato di voler tagliare traffici con Israele, mentre Oocl continua a transitare. Sono state create nuove compagnie di navigazione, soprattutto cinesi, per passare solo il canale di Suez con operazioni di trasbordo. La Commissione Ue e il governo italiano dovrebbero avere, come minimo, un quadro di ciò che sta succedendo per poter decidere una strategia». (riproduzione riservata)



