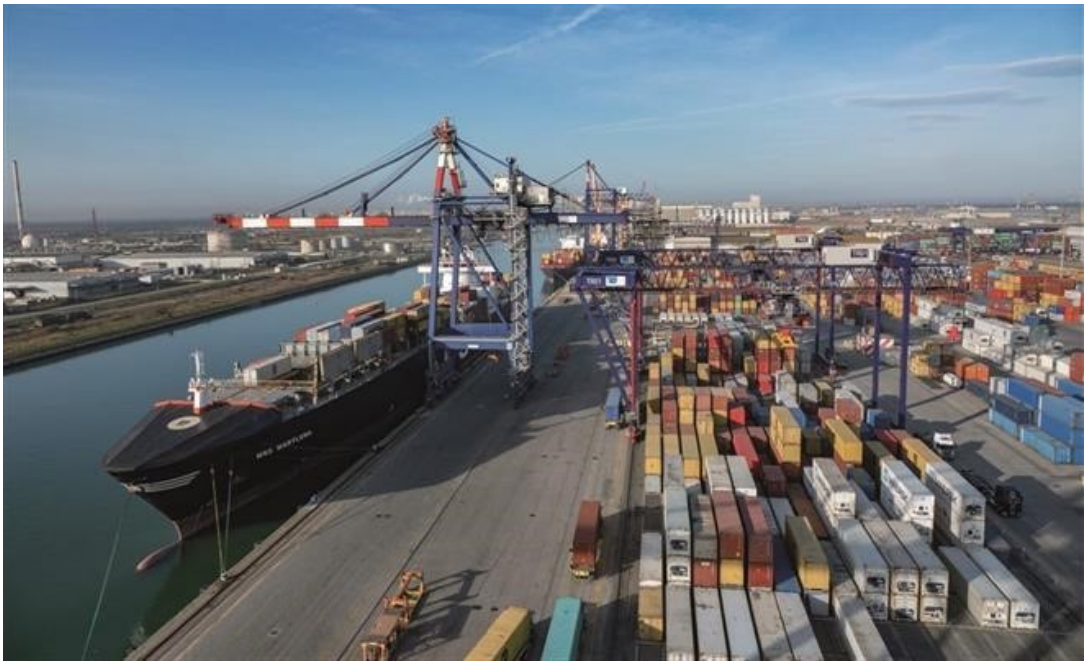
Porti

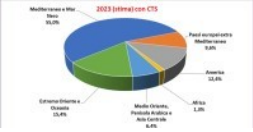
Ravenna
17 Gennaio 2024

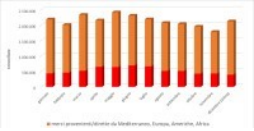
Traffici portuali, per ora la crisi nel Mar Rosso non incide

Tempi di transito più lunghi e aumento dei noli. I commenti di Autorità Portuale, Terminal Container, Agenti marittimi e Spedizionieri



Settori geografici con CTS	2023	2022
Mediterraneo e Mar Nero	55,0%	56,6%
Paesi europei extra Mediterraneo	9,6%	11,1%
America	12,4%	12,4%
Africa	1,3%	1,2%
Subtotale merce che non transita da Suez	**78,2%**	**81,3%**
Medio Oriente, Penisola Arabica e Asia Centrale	6,4%	4,7%
Estremo Oriente e Oceania	15,4%	14,0%
Subtotale merce che transita da Suez	**21,8%**	**18,7%**





17 Gennaio 2024 - Ravenna - Autorità Portuale, Terminal Container, Agenti marittimi e Spedizionieri commentano che la crisi geopolitica nel Mar Rosso per ora non implica ripercussioni sui traffici del porto di Ravenna.
Per **Mario Petrosino**, direttore operativo dell'Autorità di sistema portuale, «è un problema che si aggiunge allo shock energetico e all'aumento dell'inflazione, alla diminuzione del potere d'acquisto, alle politiche monetarie restrittive e all'aumento dei tassi di interesse, fino alla guerra della Russia contro l'Ucraina e al conflitto israelo palestinese».
In una nota l'Adsp afferma che «non sono ancora evidenti ripercussioni sul traffico del porto di Ravenna, anche se si registra una lieve flessione nella movimentazione della merce proveniente dai porti del Medio ed estremo Oriente per il mese di dicembre: i dati del mese, ancora provvisori, indicano un mese positivo ma con una percentuale di merce proveniente dal Medio ed Estremo Oriente pari al 18%, il mese più basso del 2023, tenendo conto che in alcuni mesi dell'anno la percentuale è stata anche superiore al 30%».
Per l'Adsp, «rispetto ai volumi movimentati nell'intero anno, se è vero che nel 2022 il traffico attraverso il Canale di Suez ha rappresentato il 17% di quello totale del porto (19% includendo i container), nelle stime per il 2023 il traffico attraverso il Canale di Suez è invece salito al 20% di quello totale del porto (24% includendo i container)».

Va ricordato che era il 16 dicembre quando la Mediterranean Shipping Company (MSC), leader mondiale nel trasporto dei container, ha annunciato per prima di voler interrompere i propri transiti nel Mar Rosso. Subito dopo, altri armatori internazionali hanno dato lo stesso annuncio.
Le navi in viaggio o quelle programmate sono naturalmente arrivate o arriveranno a destinazione, per cui eventuali ripercussioni peseranno sui traffici dal mese di gennaio, che statisticamente è sempre in flessione rispetto al precedente di fine anno.

Giovanni Gommellini, direttore generale del Terminal Container Ravenna, conferma che il traffico

al porto di Ravenna ad oggi non risente del conflitto, «la situazione cambierebbe se fosse coinvolto anche il Libano, in ogni caso una minima riduzione della movimentazione l'abbiamo messa a budget per i primi tre mesi di quest'anno».

«L'unica reazione immediata è il conseguente aumento dei noli dovuto ai maggiori costi di viaggio della nave - commenta **Roberto Viola,** branch manager della sede distaccata di Ravenna dell'agenzia marittima Le Navi e membro del consiglio direttivo dell'Asamar, l'associazione degli agenti marittimi -. Bisogna vedere come si organizza il mercato e questo è ancora presto per saperlo. Tempi di transito così cresciuti richiederanno sicuramente alle aziende una riorganizzazione nell'approvvigionamento delle merci e nella gestione del magazzino. Siamo, direi, nella fase in cui si cerca di assorbire la situazione e immagino che ancora per un po' di tempo si starà a vedere come evolveranno la crisi e lo scenario politico, prima di organizzarsi conseguentemente in maniera più corposa».

«Il problema esiste – spiega **Carlo Facchini** – presidente dell'associazione Spedizionieri ravennati – ed è preoccupante, anche se nel 2022 l'origine e la destinazione delle merci movimentate dal porto di Ravenna è arrivata per il 56,6% dal Mediterraneo e dal Mar Nero».
A cui vanno aggiunte quelle da e per le Americhe pari al 12,4%, dagli altri paesi europei extra Mediterraneo 11,1%, dall'Africa 1,2%. In totale, la merce giunta al porto di Ravenna nel 2022 senza essere transitata da Suez è l'81,3%.
Solo il 18,7% da medio Oriente, penisola arabica e Asia centrale, estremo Oriente e Oceania.
Per il 2023 si prevede il 78,2% e il 21,8% di merce rispettivamente non transitata e transitata da Suez.

«Ci sono tempi più lunghi nelle consegne e un aumento dei prezzi dei noli, dal 200 al 300% a seconda delle compagnie, le prime cose che accadono in questi casi. I clienti stanno riprendendo in considerazione il transito via treno e anche il reshoring, un codice abbandonato dopo la pandemia, che consiste nel rifornirsi, quando è possibile, da produttori dell'area mediterranea o dell'est Europa per garantirsi un approvvigionamento dei materiali che occorrono alle loro aziende in tempi più certi. Le consegne vanno rispettate e non vedo particolari rischi al momento, gli effetti si vedranno nel lungo termine», dichiara **Marco Battaglia** dell'agenzia marittima Sfacs.

© *copyright Porto Ravenna News*