



Il Mediterraneo oltre i conflitti

# I porti del Sud in crescita la crisi in Medio Oriente non frena il traffico merci

## ►L'incremento degli scambi resiste alle rotte più lunghe. Strategici i commerci con l'America: timori solo dallo sciopero dei portuali Usa

### GLI SCAMBI

Antonino Pane

Più contenitori nei porti del Sud Italia, nonostante la crisi mediorientale. I rischi, le rotte più lunghe. Tutti gli indicatori segnano più e assegnano ai porti di Gioia Tauro, Napoli e Salerno le migliori performance. Ma questa crescita rischia una frenata brusca a causa degli scioperi in corso nei porti americani. Domani Srm di Intesa San Paolo darà il dettaglio della crescita durante Naples Shipping Week e Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Energy di Srm, confermerà quanto detto a Il Mattino pochi giorni fa: i nostri porti guardano a occidente, agli Stati Uniti, al Messico e al Canada. E proprio queste rotte che dal Mediterraneo vanno verso la costa Est degli Stati Uniti sono alla base della crescita: è dai porti del Sud Italia, infatti, che le merci partono per attraversare l'Atlantico. Un dato è lo specchio: il traffico manifatturiero al Sud è 1/3 dell'intero traffico nazionale

### GLI ATTACCHI HOUTH E LA CRISI DI SUEZ HANNO CONFERMATO LA CAPACITÀ E LA RESILIENZA DEGLI ARMATORI

proprio perché è da qui che si va verso l'America. È evidente, quindi, che proprio qui si segue con particolare attenzione quelli che succede oltre l'Atlantico dove gli scioperi dei portuali sono stati annunciati come lunghi e duri. «Lo sciopero dei portuali della East Coast statunitense» ha detto il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, a La Presse inevitabilmente sortirà ripercussioni anche in Italia, ma al momento è difficile prevedere di quale portata: molto dipenderà dalla durata effettiva del blocco e dalla capacità del trasporto marittimo di far fronte a questa ennesima emergenza».

Messina ha sottolineato che «a essere maggiormente colpito sarà invece l'export, dal momento che gli Usa sono i principali destinatari del Made in Italy al di fuori dell'Unione Europea, e il secondo Paese in assoluto dopo la Germania, con il trasporto via nave che assorbe la quasi totalità di questi traffici. Parliamo di merce per un valore di oltre 33 miliardi di euro nei primi sei mesi del 2024, in crescita del 3,8% rispetto allo stesso periodo del 2023». Ma Messina mette anche in evidenza la capacità degli armatori di incassare anche di fronte alle crisi. E la conferma viene proprio dai nostri porti e dal Mezzogiorno in particolare. «La crisi



Una protesta dei lavoratori portuali di Brooklyn

del Canale di Suez, con gli attacchi degli Houthi ai mercantili in transito nell'area dello Stretto di Bab el-Mandeb, ha evidenziato ancora una volta la flessibilità di questo comparto, che in poco tempo è stato capace di riorganizzarsi con modifiche alle rotte e ai porti di scalo per garantire la consegna della merce nei tempi previsti: l'aumento dei noli, che in questo caso ha riguardato prevalentemente l'import dal Far East,

non ha avuto impatti rilevanti sull'inflazione in Italia, né si sono registrati problemi legati alle forniture».

### L'AUMENTO DEI NOLI CHE HA RIGUARDATO PREVALENTEMENTE L'IMPORT DEL FAR EAST NON HA OSTACOLATO LE FORNITURE

### IL RISCHIO

Ma torniamo agli Stati Uniti e agli scioperi che rischiano di paralizzare settori anche particolarmente vulnerabili come il commercio agricolo. E, infatti, è particolarmente preoccupata la Coldiretti che in una nota ha fatto sapere che «lo sciopero a oltranza dei lavoratori portuali Usa colpisce anche le esportazioni marittime di cibo Made in Italy negli Stati Uniti che nel 2023 sono state pari a 6,4 miliardi di euro in valore. Questa situazione potrebbe influire sulla spedizione di beni deperibili come i prodotti alimentari, causando ritardi significativi che potrebbero comprometterne la qualità o aumentare i costi di trasporto. Ogni anno oltre il 95% in valore delle esportazioni agroalimentari tricolori raggiunge gli States via mare (rispetto al 63% del totale generale), con vino, olio d'oliva e pasta a guidare la classifica dei prodotti più acquistati, secondo l'analisi Coldiretti, gli Usa rappresentano anche il primo sbocco commerciale extra Ue per il cibo Made in Italy, e il terzo a livello mondiale». E SupplyChainItaly il giornale online del Made in Italy, lo sciopero dei portuali Usa, che arriva a un anno dal primo attacco dei ribelli Houthi contro le navi in transito nel canale di Suez rischia, dunque, di mandare nuovamente in crisi il mercato mondiale dei contenitori, con perdite giornaliere che JP Mor-

gan stima tra i 3,8 e i 4,5 miliardi di dollari. Va ricordato come lo sciopero interessi 36 porti situati sulla costa orientale degli Stati Uniti e nella zona del Golfo del Messico; l'astensione dal lavoro, proclamata dall'International Longshoremen's Association (Ila), coinvolge circa 45 mila addetti, e paralizzerebbe le attività di scali in grado di mo-

vimentare tra il 40 e il 50% dei volumi di tutti i porti statunitensi. Le perdite di volume in un mese, potrebbero raggiungere i due milioni di contenitori secondo i dati presentati al Fiata Congress di Panama. Come arginare questa situazione? Come cercare, dunque, di arginare i problemi che si verranno a determinare? Spedi-

# E con le opere previste dai progetti del Pnrr gli scali possono svilupparsi ancora

### IL FOCUS

Ercole Incalza

Non riuscivamo a capire un fenomeno, un fenomeno che in campo logistico è ancora inspiegabile: avevamo avuto una pandemia e dopo la pandemia un evento bellico come l'invasione russa dell'Ucraina, e dopo l'invasione russa gli attacchi degli Houthi nel Mar Rosso, un attacco che aveva compromesso il transito di navi porta-containers attraverso Suez (transito che rappresenta oltre il 20 per cento dei transiti container mondiali). Da un anno, infine, assistiamo praticamente ad una guerra sempre più tragica tra l'Iran, Israele e Libano.

Ebbene questo teatro bellico, come detto prima inimmaginabile per chi segue da anni i fenomeni logistici del Mediterra-

neo, portava automaticamente ad un misurabile fenomeno trasportistico: il crollo della nostra offerta portuale.

### LA SORPRESA

In realtà non pensavamo e non immaginavamo che la portualità campana e calabrese, una portualità tutta ubicata nel Mezzogiorno, non solo potesse reggere il crollo fisiologico del trasporto ma, addirittura, crescere e dare un segnale forte sulla capacità infrastrutturale, strutturale e gestionale di que-

### L'IMPERATIVO È ACCELERARE PER COMPLETARE I COLLEGAMENTI DEI RETROPORTI SU FERRO E GOMMA

tre impianti portuali Napoli, Salerno e Gioia Tauro.

Proprio questa sorpresa, come detto prima da parte degli esperti di logistica, ci impone un interrogativo: come mai queste tre realtà portuali abbiano superato una congiuntura così rilevante, come mai abbiano mantenuto per il nostro Paese delle condizioni davvero invidiabili da parte di altri impianti portuali del Mediterraneo?

La prima risposta è legata alla qualità di un porto come

### ANCHE DAI FONDI DI COESIONE LA POSSIBILITÀ DI CREARE UN HUB LOGISTICO VINCENTE DAL TIRRENO ALLO IONIO



Il terminal Conateco nell'area commerciale del porto di Napoli

quello di Gioia Tauro che oltre ai fondali aggiunge una elevata professionalità nelle attività di puro transhipment.

La seconda risposta è invece legata alla centralità all'interno del bacino del Mediterraneo di tale porto, quasi una forza baricentrica tra Suez e Gibilterra.

Per quanto riguarda poi Napoli e Salerno, oltre all'efficienza gestionale, non possiamo

non ricordare la forza retroportuale di Napoli e di Salerno: una forza retroportuale che trova nell'interporto di Nola Marcianise grandi condizioni di stoccaggio, di mercato e di trasformazione.

### I RITARDI IN VIA DI RECUPERO

Questo imprevedibile successo deve però farci meditare a lungo sui ritardi accumulati dal 2015 al 2022 nella realizzazione



Nella foto d'archivio il porto commerciale di Napoli

porto da Genova sottolinea che la soluzione alternativa più gettonata, al momento, è quella relativa all'utilizzo dei porti della West Coast (o del Canada), ma gli operatori stanno puntando

anche sul cargo aereo e su una più accurata gestione delle scorte per evitare interruzioni nella catena di approvvigionamento. Gli operatori a questo punto possono augurarsi ovviamente che la situazione possa trovare una rapida soluzione già nei prossimi giorni. © RIPRODUZIONE RISERVATA



Il porto di Gioia Tauro

di infrastrutture come l'asse ferroviario Napoli-Bari e Brindisi-Taranto-Battipaglia.

Sembra strano ma, come ricordato un mese fa, in presenza di tali assi il nostro Paese avrebbe offerto al Mediterraneo un HUB integrato sia sul fronte tirrenico, sia sul fronte ionico che sul fronte adriatico.

Fortunatamente il ministro Raffaele Fitto ha cercato in tutti i modi, sia con il PNRR che con i

Fondi di Sviluppo e Coesione di accelerare queste opere per ridare al porto di Napoli, al porto di Salerno, al porto di Gioia Tauro, ma anche e soprattutto ai porti di Taranto, Bari e Brindisi quelle condizioni che fanno del Mezzogiorno un HUB logistico vincente nel Mediterraneo, un HUB logistico aperto su più fronti geografici e geo-economici.

© RIPRODUZIONE RISERVATA