

Crisi geopolitica nel Mar Rosso

Nessuna ripercussione sui traffici portuali. Per ora

Mario Petrosino (Autorità di sistema portuale): «È un problema che si aggiunge ai conflitti in Ucraina e in Palestina». Carlo Facchini (Spedizionieri): «Tempi più lunghi nelle consegne»



Per ora al porto di Ravenna non si registrano ripercussioni sui traffici dovute alla crisi geopolitica nel Mar Rosso, con gli attacchi di pirateria ai convogli commerciali da parte del gruppo armato yemenita degli Huthi. Parte delle compagnie di navigazione evitano lo stretto canale di Suez che collega il Mar Rosso al Mediterraneo e circumnavigano l'Africa doppiando il Capo di Buona Speranza.

Per Mario Petrosino, direttore generale 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». «L'unica reazione immediata è il conseguente aumento dei noli dovuto ai maggiori costi di viaggio della nave. 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'ap-

provvigionamento 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», 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.

Anche Giovanni Gommellini, direttore generale del Terminal Container Ravenna, conferma che il traffico al porto di Raven-

na 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». «Il problema esiste – spiega Carlo Facchini – presidente dell'associazione Spedizionieri

ravennati – ed è preoccupante, anche se l'origine e la destinazione delle merci movimentate dal porto di Ravenna proviene per il 57% dal Mediterraneo e dal Mar Nero».

Solo il 18% da Oriente, medio ed estremo Oriente e Oceania; da e per le Americhe viene movimentato il 14%, dagli altri paesi europei extra Mediterraneo l'11%. «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.

Maria Vittoria Venturelli



Il Terminal Container del porto di Ravenna in una veduta dall'alto. Nella foto sopra una nave trainata da un rimorchiatore