



Blocco Suez: ripercussioni a catena sui porti e la logistica ligure in import ed export

Il rischio è che si arrivi sia al blocco di produzione per le aziende legate all'import e all'export sia a giacenze prolungate

Da **Emanuela Mortari** - 26 Marzo 2021 17:25

Una situazione che non riguarda solo la Liguria, visto che da lì passa più della metà del traffico contenitori che arriva nel Mediterraneo per poi essere distribuito in Italia e in Europa. L'incaglio della Ever Given nel canale di Suez (*nella foto ancorata a Rotterdam si comprende quanto sia grande*) potrebbe diventare un serio problema se non risolto entro pochi giorni. La portacontainer, lunga 400 metri e larga circa 59, era partita da Yantian, in Cina ed era diretta verso il porto di Rotterdam.

«Difficile al momento fare una proiezione dei danni. Più la situazione si protrarrà più sarà costoso – afferma **Giampaolo Botta**, direttore generale Spediporto – se dovesse durare settimane si verificherebbe anche un problema di riprogrammazione delle navi perché oltre ai ritardi che si andrebbero a creare nell'ordine di almeno 10-15 giorni, si aggiungerebbero problemi legati anche alle scorte».

Dal mare arriva l'80% della merce che si trova nei supermercati e sempre il mare è fonte primaria di approvvigionamento per l'industria italiana. «Il problema riguarda anche l'**export** – sottolinea Botta – la nostra filiera produttiva è col fiato sospeso perché non ha idea se confermare le esportazioni e i tempi di consegna della merce destinata a imbarcarsi».

I danni al momento sono difficilmente quantificabili. «Due milioni di barili di petrolio al giorno passano da Suez – ricorda Botta – non è un caso che il prezzo del greggio ieri sia aumentato di 5 dollari al barile in un giorno».

Solo la prossima settimana si potrà capire quali problemi si concretizzeranno. Botta teme sul lungo periodo un incremento dei noli.

Alcune compagnie armatoriali hanno già optato per la circumnavigazione dell’Africa, ma tutto ciò comporta comunque una riprogrammazione dei porti e il tempo di navigazione minimo è di cinque o sei giorni.

«In campo sono state messe tutte le migliori risorse tecniche sia da parte degli armatori e della proprietà della nave sia dei numerosi gruppi e tecnici che hanno specifiche competenze nel settore del recupero navale, ma è un caso più unico che raro, farà scuola» è convinto Botta.

Botta ricorda che sul territorio ligure mediamente arrivano dai 60 ai 70 mila contenitori al mese in import dall’estremo Oriente. «Gli effetti dell’incaglio creeranno una riduzione di lavoro e poi un aumento quando si sbloccherà la situazione».

L’evento di Suez è ancora più grave essendo inserito in un contesto difficile «per mancanza di equipment a livello mondiale – ricorda **Paolo Pessina**, presidente di Assagenti – non per blank sailing, ma a causa del boom delle esportazioni della Cina verso gli Usa, che ha creato una congestione prima nei porti americani, poi cinesi e, a catena a livello globale, anche verso il Mediterraneo e il Nord Europa, verso gli Usa lato Atlantico».

Le notizie sono ancora frammentarie, per cui, secondo il presidente Pessina, «è difficile fare valutazioni sulle tempistiche, mi auguro pochi giorni, perché altrimenti inizierebbero le sofferenze con una rivisitazione della programmazione delle navi, che salteranno parecchie toccate. Ci sono più di 200 navi in coda, alcune compagnie stanno già dando ordine di passare dal Sudafrica. Il rischio è sia il blocco di produzione per quelle aziende legate all’import e all’export sia di giacenze prolungate. Ci sarà una corsa ai riposizionamenti delle navi e dei contenitori».

Confitarma riferisce che le perdite del Canale di Suez a causa dell’interruzione della navigazione hanno raggiunto i 100 milioni di dollari Usa oltre ai costi per indennizzare le navi rimaste bloccate. Una fonte dell’Authority ha segnalato inoltre che per disincagliare il cargo viene utilizzata la draga ‘Mashour’ che, nel 1996, al momento della sua entrata in servizio, era la più grande al mondo ed è dotata di due pompe con una capacità di 5.400 kilowatt ciascuna. Si tratta dell’unico battello di questo tipo a disposizione dell’Authority per operare nel settore Sud. L’armatore giapponese Shoei Kisen Kaisha, proprietario della Ever Given, ha reso noto che vi sono “estreme difficoltà” per disincagliare la nave e, sul suo sito internet si è scusato per l’incidente spiegando che sta lavorando in cooperazione con la società di gestione Bernard Schulte Shipmanagement, e che finora non si sono registrate perdite di petrolio o feriti tra il personale a bordo.

Il gigantismo navale

Quindici anni, fa, la più grande nave portacontainer in circolazione era la Emma Maersk, con una capacità di 11,000 Teus. Attualmente, la HMM Algeciras ha una capacità che sfiora le 24,000 (+120%). Le navi sono sempre più grandi, le infrastrutture non riescono ad aggiornarsi in tempo. Il canale di Suez è stato ampliato solo 6 anni fa, e non basta già più. Tra i 50 più grandi porti per traffico container, solo 16 sarebbero in grado di ospitare navi da 25,000 TEUS (stima). Nel 2016, una nave di 400 metri, la CSCL Indian Ocean, si arenò alla foce del fiume Elba, all'imbocco del porto di Amburgo. Fortunatamente non ci furono serie ripercussioni per il traffico locale, ma furono necessari diversi rimorchiatori oceanici provenienti da Rotterdam per disincagliare il natante. È tempo di fermarsi e ragionare sul fatto che questo nuovo ciclo del gigantismo navale è finito. I costi (in termini di rischi potenziali) stanno superando i benefici. Non solo il Canale di Suez, ma anche altri importanti choke points del traffico marittimo (ad es lo stretto di Malacca) minacciano il perdurare trend per via del raggiungimento di palesi limiti fisici.

Questo fenomeno non è nuovo al mondo armatoriale. Alla metà degli anni Settanta, per ridurre il costo del petrolio (che era cresciuto con la chiusura di Suez) si decise di costruire enormi petroliere in grado di trasportare milioni di barili di greggio in un singolo viaggio circumnavigando l'Africa ("economia di scala"). La più grande di queste, la Seawise Giant, aveva una lunghezza di 485 metri, una larghezza di 69 e un pescaggio di 24,7. Presto si accorsero che non era in grado di transitare per il Canale della Manica, né di far porto in nessun luogo. (Davide Siviero)