

CANALE DI SUEZ Il blocco comporterà tempi e costi ancora maggiori per i trasporti. L'industria italiana sta rivedendo le catene di fornitura per far fronte a spedizioni marittime di container onerose e poco affidabili

Il commercio s'incaglia

di Nicola Capuzzo

Il reshoring e la diversificazione geografica delle produzioni industriali era già iniziato prima del 2020 ma ora, dopo i gravi effetti generati dalla pandemia e dal blocco del canale di Suez sul trasporto marittimo intercontinentale, il processo subirà una decisa accelerata. La nave Ever Given che ha bloccato la via d'acqua egiziana che collega l'Oceano Indiano al Mediterraneo non sarà liberata prima di qualche giorno e l'immediata conseguenza è che molte altre navi sono ferme in attesa mentre molte altre hanno già optato per il piano B: vale a dire circumnavigare l'Africa. Alternativa che ha un costo: sette giorni in più di navigazione e un consumo extra di carburante pari a mille tonnellate di bunker. Ai prezzi attuali dunque quasi 500mila dollari in più, anche se è vero che si risparmia la tariffa per l'attraversamento del canale» spiega a *MF-MilanoFinanza* l'armatore Cesare d'Amico, al vertice di d'Amico Società di Navigazione. Secondo cui alcuni segmenti d'attività del trasporto marittimo saranno colpiti più di altri: «Il più toccato sarà il trasporto di container perché circa il 50% delle navi transita attraverso il canale di Suez, mentre le navi cisterna portaprodotti

raffinati dovrebbero essere poco colpite. La questione semmai riguarda le navi che trasportano petrolio greggio». C'è poi una direttrice di traffico che da questo incidente potrà subire effetti rilevanti: «Per i traffici marittimi fra Mar Nero e Asia l'opzione di circumnavigare l'Africa significa un allungamento dei viaggi di 20 giorni. Lungo questa direttrice sono trasportati grano, fertilizzanti e altre rinfuse secche». L'esperto armatore romano sottolinea che «si tratta di una situazione nuova e che genera incertezza, complicata dalla mole della nave che si pensa di alleggerire per disincagliarla approfittando di un'alta marea prevista per i prossimi giorni». A questo punto il gigantismo navale (la Ever Given è lunga 400 metri, larga 60 e ha un pescaggio di circa 15) sarà messo in discussione? Secondo d'Amico «la storia del trasporto marittimo insegna che indietro non si torna. È vero che le petroliere Vlcc nei decenni passati erano arrivate anche a 500.000 tonnellate di portata e oggi non superano le 300.000 ma non per una questione di dimensioni ma di convenienza. Certo, dal punto di vista tecnico bisognerà fare qualche passo avanti in termini di sicurezza». Eppure i clienti del trasporto marittimo containerizzato sono sempre meno contenti. Scarsa disponibilità dei container vuo-

ti, pessima puntualità delle linee marittime (solo un terzo arriva il giorno programmato) e noli marittimi quintuplicati nel giro di 12 mesi stanno convincendo molte aziende europee a rivedere le proprie catene logistiche. Secondo l'esperto analista Lars Jensen (SeaIntelligence Consulting) il blocco del canale di Suez nel breve termine innescherà una indisponibilità ancora maggiore di container vuoti (necessari per spedire le merci), un incremento delle linee cancellate (perché le rotazioni delle navi dovranno essere riprogrammate), un congestionamento di container nei porti del Mediterraneo per l'export dall'Europa (le navi per caricare tarderanno ad arrivare) e anche quando la nave sarà liberata ci vorranno giorni prima che la situazione torni alla normalità.

A conferma di quanto la situazione fosse già esplosiva prima dell'incaglio che ha interrotto i traffici marittimi fra Oriente e Occidente via Suez, il direttore Coesione territoriale, infrastrutture e trasporti di Confindustria, Giuseppe Mele, ha detto: «Quello che porto è un messaggio di forte preoccupazione per una condizione d'incertezza che sta diventando insostenibile. Nel sistema associativo la questione dei noli marittimi sta diventando esplosiva e si sta

sovrapponendo al deciso incremento dei prezzi delle materie prime». Un mix preoccupante che impone agli industriali di trovare subito contromisure.

Mele ha sottolineato come «questo andamento dei noli marittimi (ora destinato se possibile a peggiorare, ndr) rischia di coinvolgere la stessa geografia economica globale. Il nostro export rischia di essere non solo meno competitivo ma anche di essere sostituito da forniture "di prossimità". La riduzione della nostra competitività commerciale coinvolge inevitabilmente trasporto marittimo e spedizioni nazionali». A Confindustria arrivano segnalazioni dagli associati che parlano di «costi insostenibili e spiazzamento competitivo delle nostre esportazioni», «improvvide disdette e difficoltà di nuove disponibilità di spedizione» e «rischi di penali per ritardata o mancata consegna». Mentre il direttore della logistica di Maire Tecnimont, Massimo Naldini, spiega che noli marittimi elevati come in questo periodo e scarsità di container costringono le grandi imprese a studiare soluzioni alternative, a rivedere le strategie d'acquisto e in alcuni casi mettono a repentaglio anche importanti affari. «Maire Tecnimont ha iniziato a modificare l'asse d'acquisto e il baricentro verso l'Europa a discapito ad esempio della Corea. (riproduzione riservata)



Il supercarga insabbiato che ostruisce il canale di Suez

