

L'ingorgo di Suez costa agli armatori 500mila euro al giorno per nave

Evitare lo stretto. Il trasporto via mare conta i danni del blocco: per modificare la rotta e passare da Capo Buona Speranza il rincaro minimo è di 255mila euro al giorno per ogni imbarcazione ma il conto raddoppia a seconda della grandezza

Raoul de Forcade

La speranza di tutti gli operatori è che la situazione a Suez si sblocchi al più presto. Anche perché deviare le navi lungo sul periplo dell'Africa, passando dal Capo di Buona Speranza (come già stanno facendo Msc e Maersk) può costare all'armatore da 300mila a 600mila dollari (circa 254-500 mila euro) in più al giorno e il viaggio variare da 12 a 20 giorni aggiuntivi, a seconda del tragitto. Ma non è affatto detto che lo sblocco della Ever Given, la gigantesca portacontainer da 400 metri di lunghezza e 20mila teu (contenitori da 20 piedi) incagliata dal 23 marzo nel canale di Suez, si risolva in tempi molto brevi (si veda box). L'Authority del Canale di Suez ha annunciato ieri la fine delle operazioni di dragaggio e l'inizio delle manovre di rimorchio della unità della Evergreen ma ha avvertito che si tratta di una procedura complessa che prevede vari tentativi, che potrebbero anche andare a vuoto.

Intanto, sempre nella giornata di ieri, secondo quanto fa sapere una società di fornitura di servizi per il canale, la Leth Agencie, sono salite ad almeno 320 le navi bloccate dentro e attorno a Suez. Si tratta di oltre 100 imbarcazioni dirette a Sud, decine in sosta nel Grande Lago Amaro (nel mezzo del canale) e oltre 120 che tentano di raggiungere il Mediterraneo.

«Sono fiducioso – afferma il presidente di Confitarma, Mario Mattioli, che si riesca a sbloccare la situazione. Ci sono dei grandissimi esperti di salvataggi marittimi» che stanno lavorando. Mattioli sottolinea che finora ci sono «solo una o due navi italiane in coda, in attesa di transitare». Ma comunque «è evidente» che di questo blocco «soffre moltissimo il sistema Italia. Siamo un Paese di trasformazione, che vive su import ed export. Chiaramente il canale di Suez ha un effetto preponderante per tutto ciò che riguarda il trasporto containerizzato e l'approvvigionamento petrolifero, tutto il petrolio in attesa di essere raffinato, proveniente da tutti i Paesi arabi e dal Golfo Persico».

Anche Daniele Rossi, presidente di Assoporti, ritiene che la situazione a Suez «avrà un impatto enorme sui porti italiani. A mio parere ci vorrà tempo per disincagliare la Ever Given e, contando che nel canale passano 50 navi al giorno, l'ingorgo crescerà ancora. Quando il canale riaprirà e le navi in attesa, buona parte delle quali sono destinate a scali italiani, arriveranno nel Mediterraneo, nei nostri porti ci saranno difficoltà operative, dovute alla congestione che si verrà a creare. Questo si aggiunge al periodo già difficile determinato dal Covid».

Secondo Rossi, «l'impatto più negativo lo avrà il settore industriale italiano, perché il ritardo delle consegne di merci nella filiera produttiva causerà un innalzamento dei prezzi. Il petrolio, del resto ha già avuto un'impennata del 4,5% circa». Rossi, riguardo all'incidente,

punta il dito sul gigantismo navale: «La comunità internazionale ha premesso che i fondali del canale fossero approfonditi abbastanza da consentire il passaggio delle maxi navi. In questo modo si sono favoriti i commerci dei porti del Nord Europa, attrezzati per accoglierle, a discapito di quelli del Sud, che non lo erano. Sul gigantismo non si torna indietro ormai, ma questo incidente dovrebbe far riflettere».

Intanto la Capitaneria di porto di Genova, il principale scalo italiano, ha annunciato di essere in stato di pre-allerta, nel caso «una volta riaperto il canale, un numero elevato di navi possano raggiungere Genova comprimendo la regolare pianificazione degli ingressi in porto».

Cesare d'Amico, armatore al vertice, col cugino Paolo, di uno dei più importanti gruppi armatoriali italiani (d'Amico Società di navigazione), sottolinea che «più passa il tempo e più la situazione diventa delicata. E la prospettiva cambia anche a seconda delle destinazioni che hanno le navi a cui è temporaneamente inibito il passaggio. Nelle prossime 48 ore si dovrebbe capire se si potrà riutilizzare il canale nell'arco di un paio di giorni oppure se ci vorranno settimane. Nel qual caso gli armatori sceglieranno di deviare le navi su Capo di Buona Speranza con extracosti importanti».

Per quelle destinate al Nord Europa, spiega ancora d'Amico, questo comporterebbe 12 giorni di viaggio in più, che si allungano a 15 se la destinazione è il Mediterraneo. Ci vogliono 20 giorni in più, invece, se si tratta di navi che dal Mar Nero devono andare in Far East. E in tutto questo le unità più svantaggiate sono le portacontainer, che hanno arrivi e partenze schedati. Contando il consumo di carburante in più, per il viaggio più lungo, nonché il costo giornaliero della nave e detraendo il prezzo dell'attraversamento di Suez, che è tra i 150mila e i 250mila dollari, il costo operativo aggiuntivo, per una nave che fa il periplo dell'Africa, può variare dai 300mila ai 600mila dollari».

© RIPRODUZIONE RISERVATA