

Si paga anche il gigantismo delle navi portacontainer

Le cause del disastro

Le maxi imbarcazioni trasportano molta più merce e inquinano meno

Raoul de Forcade

L'incaglio della Ever Given nel canale di Suez arriva proprio nel momento in cui il trasporto dei container sta subendo quella che gli operatori del settore definiscono una tempesta perfetta (si veda Il Sole 24 Ore del 23 marzo). La situazione mette in risalto, sottolinea il presidente di Federlogistica, Luigi Merlo, «l'estrema fragilità e vulnerabilità del sistema dei trasporti marittimi e, in particolare, di infrastrutture strategiche come il canale di Suez, ma anche i grandi porti, quelli italiani in primis, di fronte ai rischi posti in essere dai cambiamenti climatici e da eventi meteo che ormai non possono più essere qualificati come straordinari. Senza contare che, quanto accaduto a Suez, sarà utilizzato da Russia e Cina per promuovere la rotta artica che, tra l'altro, tenderebbe a isolare il Mediterraneo».

Diversi sono i fattori che hanno determinato una situazione anomala nel settore dello shipping: l'interruzione delle supply chain (dovuta alla prima fase di lockdown del Covid); poi una strategia dei carrier di controllo dell'offerta: la cancellazione di alcune partenze programmate di navi di linea. Poi, nel secondo semestre 2020, c'è stato un improvviso au-

mento della domanda su alcuni mercati (come Usa e Ue). Questo ha portato a un innalzamento vertiginoso dei noli sulle rotte Cina-Europa e Cina-Mediterraneo (da circa 900 dollari a luglio 2020 a oltre 4.200 a febbraio 2021).

Il rialzo dei noli si accompagna ad un abbassamento della qualità del servizio e dell'affidabilità: quasi un terzo della flotta attiva, dicono dati del centro studi Srm, mediamente staziona sette giorni in porto e, nel gennaio di quest'anno, la puntualità è stata riscontrata solo nel 34,9% dei casi. Parallelamente, ha continuato a crescere la media di giorni di ritardo delle navi (in gennaio è stata di 6,42 giorni).

L'incidente di Suez va a peggiorare questa situazione. Lloyd's List ha stimato che circa 10 miliardi di dollari di traffico marittimo giornaliero potrebbero essere fermati da questo blocco. La grandezza della nave incagliata (400 metri di lunghezza e una capacità di 20 mila container), certo non aiuta. È il frutto della politica di gigantismo portata avanti dalle grandi compagnie negli ultimi anni, in particolare nel settore delle portacontainer. «Le dimensioni di questa unità – sottolineano gli assicuratori di Allianz global corporate & security, specializzati nel marittimo – rendono un'operazione di salvataggio un'impresa significativa. Dislocare una mega nave in uno spazio ristretto come Suez sarà impegnativo». Tuttavia secondo Paolo Morretti, ad della società di classificazione e certificazione (anche navale) Rina services, incidenti come questo non invertono il trend del gigantismo: «Le maxi navi hanno la capacità di trasportare molta più merce in un solo viaggio e inquinano meno. Vanno nella direzione indicata dall'*International maritime organization* quanto a efficienza per carico trasportato».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Merlo (Federlogistica): in risalto la fragilità dei trasporti marittimi e di infrastrutture strategiche come Suez

