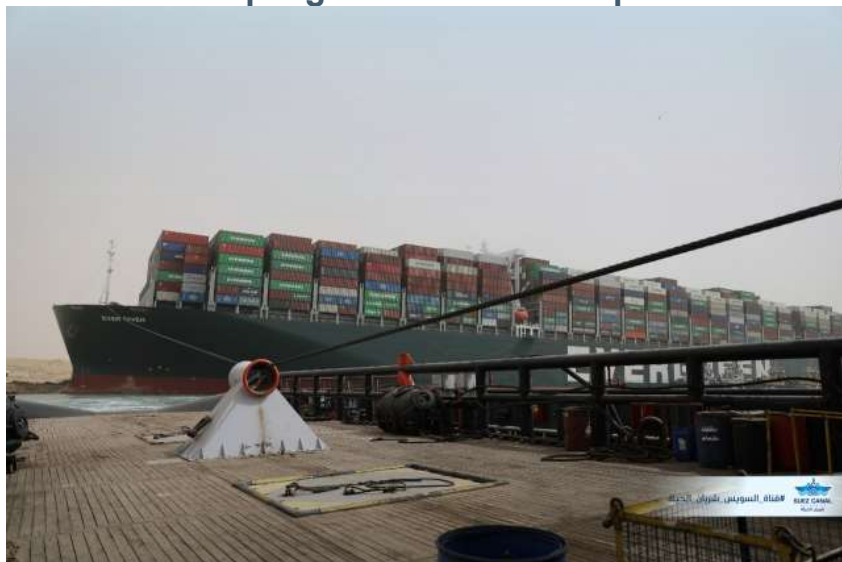


Ever Given, vicino lo sblocco del Canale di Suez (VIDEO, FOTO)

Finite le operazioni di dragaggio, iniziano in queste ore quelle relative al rimorchio della maxi portacontainer, ma l'Authority avverte: "Processo difficile". I cinque giorni col fiato sospeso nel commercio mondiale



I giorni da tregenda per il commercio mondiale, legati al blocco del Canale di Suez causato dall'incaglio della Ever Given, portacontainer da oltre 20mila TEUs lunga 400 metri, operata da Evergreen, alla fine potrebbero essere 'solo' cinque, dall'alba di martedì scorso sino a questa sera.

L'Autorità egiziana che gestisce la via d'acqua più importante al mondo, infatti, ha annunciato proprio in queste ore che sono finite le operazioni di dragaggio e, nel contempo, sono iniziate quelle relative al rimorchio. Tuttavia, in una nota, è lo stesso Ente a mettere in guardia: "Si tratta di un processo difficile, che prevede vari tentativi, non è escluso che alcuni possano andare a vuoto".

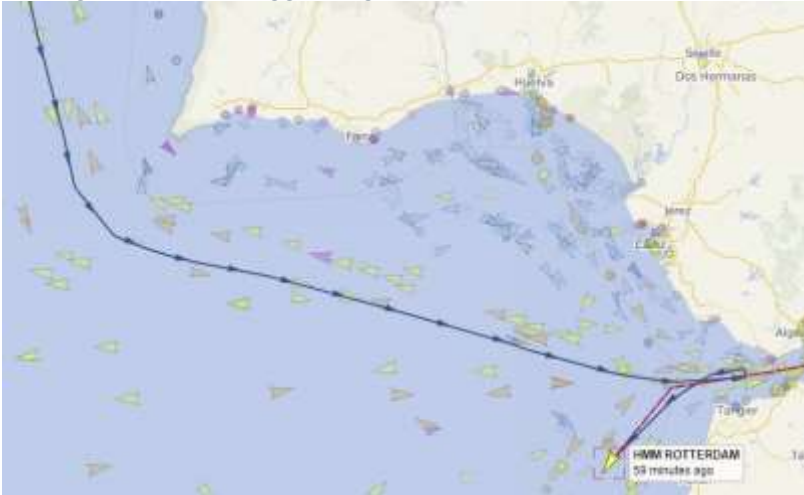
"Il capo dell'autorità", l'ammiraglio Osama Rabie, "ha annunciato l'inizio delle manovre di traino della nave arenata attraverso nove giganteschi rimorchiatori in testa ai quali ci sono il 'Baraka 1' e l'Ezzat Adel", riferisce un post pubblicato la notte scorsa sulla pagina Facebook dell'Authority. Questo, viene aggiunto, "dopo la fine delle operazioni di dragaggio attorno alla prua della nave compiute dalla draga 'Mashour'".

"L'ammiraglio Rabie ha spiegato che le manovre di traino richiedono la disponibilità di diversi fattori ausiliari, i più importanti dei quali sono la direzione del vento, l'alta marea e quella bassa": "Un processo tecnico complesso che ha le proprie stime, procedure e molteplici tentativi", aggiunge ancora il testo.

Sbloccare la nave e quindi il passaggio nel Canale è anche l'auspicio dell'armatore giapponese Yukito Higaki, presidente della società Shoen Kisen, proprietaria della Ever Given, scrive la Bbc. Higaki ha fatto sapere che 10 mezzi sono stati inviati sul posto per dragare gli argini e il fondo del canale.

Intanto, mentre il numero delle unità ferme a nord e a sud del Canale è arrivato ad oltre 280 navi, fra portacontainer e petroliere, diverse compagnie hanno optato per la circumnavigazione dell'Africa, attraverso il Capo di Buona Speranza. Lo ha fatto la stessa Evergreen con la sua Ever Greet, in viaggio dalla Malesia all'Europa, e, in senso inverso (dal Regno Unito verso la Thailandia) la Hyundai Prestige. L'immagine

‘simbolo’ di queste deviazioni è tuttavia rappresentata dal tracciato AIS della HMM Rotterdam, in transito dal Nord Europa verso l’Asia: si vede chiaramente la portacontainer che, proprio mentre stava imboccando lo Stretto di Gibilterra per entrare nel Mediterraneo e dirigersi verso il Canale, compie una inversione a ‘U’ verso il Capo di Buona Speranza. Un itinerario che richiede almeno sette giorni di navigazione aggiuntivi e di conseguenza costi maggiori legati al consumo di carburante.



MSC ha fatto sapere che, fra navi direttamente operate e altre in ‘condivisione’ con Maersk nell’alleanza 2M, sono 11 le unità che erano in procinto di passare attraverso Suez e hanno cambiato rotta virando verso il Capo di Buona Speranza e 19 quelle che invece sono ferme all’ancora in attesa dell’evolversi della situazione.

Secondo un’analisi di Lloyd’s List il danno giornaliero per l’interruzione della via d’acqua attraverso la quale passa il 12% dei traffici commerciali del globo ammonta a 9,6 miliardi di dollari: 5,1 per i traffici che vanno dal Mediterraneo verso l’Oriente, 4,5 per quelli in direzione opposta.

“Rispetto a ciò che si sta verificando in questi giorni a seguito dell’incagliamento della mega porta container, si è di fatto concretizzato un rischio ad altissimo impatto, raro, che non era stato previsto nelle analisi di risk assessment – aggiunge Carlo Cosimi, Vicepresidente ANRA – Associazione Nazionale dei Risk Manager e Responsabili Assicurazioni Aziendali- Il blocco del Canale di Suez è un esempio di come uno scenario fosse stato finora considerato di rischio politico, ma non considerato come conseguenza di un incidente della navigazione. Questo deve far riflettere soprattutto perché le conseguenze dei danni indiretti rischiano di essere di gran lunga superiori ai danni diretti alla nave.



“La Evergreen, la società armatrice della nave, dovrà dunque far fronte anche a molteplici danni indiretti – prosegue Cosimi - quali le potenziali richieste risarcitorie da parte delle altre navi bloccate nel canale, i ritardi nelle consegne e il deperimento della merce, i maggiori costi di trasporto qualora alcuni spedizionieri decidessero la rotta per Capo di Buona Speranza, l’impatto dato dall’immediato aumento delle quotazioni di materie prime (prime fra tutte il petrolio), le azioni legali che potrebbero intraprendere le autorità egiziane per la perdita di profitto a causa dell’interruzione di esercizio della navigazione nel Canale. Da un punto di vista assicurativo, l’impatto sarà anzitutto sulla copertura assicurativa corpi nave (H&M) dell’armatore per le operazioni di salvataggio mentre per i danni che potrebbero essere reclamate dalle autorità del Canale entrerà in gioco la copertura assicurativa per la responsabilità armatoriale (P&I). In questo momento appare azzardato anticipare quantificazioni di danni potenzialmente reclamabili da tutti i terzi danneggiati a carico dell’armatore sebbene sia facile immaginare che saranno molto importanti e che si trascineranno in lunghi contenziosi legali”.



Notevoli i risvolti sulla supply chain globale. “Questi incidenti mostrano l'impatto immediato che può avere il blocco di una delle principali rotte marittime del mondo e mettono in evidenza quanto il commercio globale sia diventato dipendente dalle mega navi – commenta Rahul Khanna, Global Head di Allianz Global Corporate & Specialty Marine Risk Consulting - Tra il 10-12% del commercio globale passa attraverso il canale di Suez, con più di 50 navi che vi transitano ogni giorno. Lloyd's List ha stimato che circa 10 miliardi di dollari di traffico marittimo giornaliero potrebbero essere fermati da questo blocco e questo arriva in un momento particolarmente delicato per le linee di approvvigionamento globale. I produttori di auto e di computer sono in difficoltà a causa di una carenza globale di chip, esacerbata da un incendio in una grande fabbrica di chip in Giappone. Le case automobilistiche hanno chiuso gli impianti dopo che un'ondata di freddo in Texas all'inizio del mese scorso ha colpito la produzione di plastica, e i porti della California sono stati colpiti da blocchi e ritardi. Il canale è una via importante per trasportare petrolio e gas naturale liquefatto dal Medio Oriente all'Europa e c'è anche il rischio potenziale di ritardo nelle spedizioni per le aziende di tecnologie avanzate e automobilistiche”.

P.R.



Merlo (Federlogistica): “Porti italiani impreparati”

Luigi Merlo, ex presidente del porto di Genova e oggi alla guida di Federlogistica, relativamente al blocco del Canale di Suez lancia un allarme che riguarda anche gli scali italiani: “Un fatto che mette in evidenza 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. Se è vero che la causa che ha spinto una delle più grandi navi del mondo a ruotare su se stessa e a incagliarsi nelle sponde sabbiose del canale, sarebbe stata una tempesta di sabbia e quindi il forte vento, è urgente

porsi interrogativi anche relativi alla fragilità dei porti italiani, oggi del tutto impreparati e non attrezzati ad affrontare episodi che saranno generati da condizioni meteo sempre più estreme”.

“Sappiamo di poter contare nei ministri Cingolani e Giovannini – prosegue il Presidente di Federlogistica – su interlocutori attenti e competenti per poter predisporre adeguati action plans, ma occorre un impegno consapevole di tutto il Governo anche per affrontare brusche mutazioni nei possibili scenari geopolitici, facilmente ipotizzando che quanto accaduto nel Canale di Suez sarà utilizzato in particolare da Cina e Russia per promuovere la Rotta Artica. Una scelta molto pericolosa dal punto di vista della sostenibilità ambientale ma altrettanto pericolosa perché da un lato tenderebbe a isolare il Mediterraneo, dall'altro favorirebbe ulteriormente le ambizioni della Cina di controllo monopolista sui traffici e quindi sull'interscambio mondiale via mare”.