

Suez, coda finita Egitto valuta mega risarcimento

Suez. Con il passaggio sabato scorso della 61esima nave, termina la coda per il passaggio nel canale di Suez dopo che per sei giorni, dal 23 al 29 marzo, una portacontainer da 20 mila TEU, *Ever Given*, lo ha bloccato mettendosi di traverso. Lo ha annunciato l'amministratore delegato della Suez Canal Authority, Osama Rabie. L'ingorgo, formatosi soprattutto all'imboccatura Sud, fuori il porto di Suez, è arrivato a 422 mercantili. Nel frattempo, il governo dell'Egitto potrebbe chiedere un miliardo di dollari di risarcimento per il blocco del canale di Suez. Lo ha detto alla televisione locale Sada Elbalad l'ad Rabie, senza specificare a quale soggetto andrebbe chiesto un risarcimento del genere. L'autorità portuale del canale egiziano ha detto che le prime rilevazioni dell'indagine sull'incidente verranno rese note all'inizio di questa settimana, anche al termine delle ispezioni di *Ever Given*, attualmente in sosta nei Laghi Amari, dentro il canale di Suez. La cifra di un miliardo di dollari di risarcimento è approssimativa e si basa su due stime, le perdite economiche dovute a sei giorni di stop ai transiti di centinaia di navi (solo il pedaggio si aggira intorno ai 400 mila dollari), e l'utilizzo delle draghe e dei rimorchiatori per disinsabbiare la portacontainer *Ever Given*, incagliatasi di traverso a Sud del canale tra il 23 al 29 marzo, prima di essere stata liberata con l'aiuto dell'alta marea. Rabie ha parlato di un «diritto del Paese», che «dovrebbe ottenere ciò che gli spetta». In occasione di un briefing a Taipei, il presidente di Evergreen, Eric Hsieh, ha detto che «non c'è quasi nessuna possibilità che ci venga chiesto di pagare un risarcimento».

Federagenti e la fragilità del canale di Suez: "Shipping fondamentale"

Dal Canale di Suez transita oltre il 40% degli approvvigionamenti via mare di energia, di materie prime e altre merci da e per l'Italia. Basta questo dato, sottolinea Federagenti, per comprendere l'importanza della via d'acqua egiziana per la nostra economia. E l'incidente della *Ever Given* ha messo in luce questa realtà. «Abbiamo sempre pensato di svolgere una funzione operativa e professionale di raccordo fra

mercati internazionali e mercato nazionale, fra mare e terra. Il blocco di Suez ci colloca davanti a una nuova missione: far capire al Paese, ai media e all'opinione pubblica

che la sopravvivenza economica, il benessere, le possibilità di ripresa del Paese anche dopo la pandemia dipendono da un solo fattore: i trasporti marittimi e quindi le relazioni commerciali che attraverso questi e i porti, l'Italia, specie in chiave mediterranea sarà in grado di ristabilire. E che il Canale di Suez non è un semplice nome sulla carta

geografica, ma è il cordone ombelicale che tiene in vita l'economia italiana e impedisce a gran parte del Mediterraneo di assumere le sembianze di uno stagno».

Secondo Alessandro Santi, presidente della Federazione nazionale agenti marittimi, Federagenti, «la sottovalutazione da parte di politica, istituzioni e media degli effetti potenzialmente gravissimi conseguenti il blocco del Canale per l'Italia, ha evidenziato in modo drammatico come l'Italia abbia perso di vista il ruolo strategico dei trasporti via mare, per l'approvvigionamento.