

Nei porti traffici giù del 40%

«Non vanno sottovalutati gli effetti del fermo allo scalo di Shanghai»

«Le tensioni geopolitiche stanno incidendo e incideranno sull'intera "blue economy"»

PAOLO PITTALUGA

La guerra in Ucraina comincia ad avere un impatto sui sistemi portuali di mezzo mondo, inclusi quelli italiani. «Per i porti del Tirreno e più in generale della costa occidentale del Paese – afferma Stefano Messina, presidente di Assarmatori – le conseguenze sono per ora marginali; ben differente il discorso per quanto attiene gli scali dell'Adriatico, come Ravenna e Venezia, che movimentano un numero ben maggiore di merci provenienti dai due Paesi in guerra, in particolare materie prime e commodities fra le quali spiccano grano e acciaio».

Le ripercussioni coinvolgono anche le compagnie di navigazione?

Ad oggi la situazione è fluida: Mar Nero e Mar d'Azov rientrano nello spazio di massima allerta, il MarSec 3. Alcune compagnie associate ad Assarmatori denunciano una riduzione dei traffici nel bacino del Mediterraneo, nel quale è inserito anche il Mar Nero, compresa fra il 20 e il 25%; riduzione che balza al 35-40% se si considera anche l'area balcanica. In generale le tensioni geopolitiche stanno incidendo e incideranno sull'intera "blue economy" per diretta conseguenza dell'attesa riduzione dei consumi, delle tendenze inflattive e delle ripercussioni negative, quantomeno nel breve periodo, sul mercato crocieristico.

Per aggirare i blocchi le navi potrebbero cambiare bandiera?

Non è una strada percorribile. Le sanzioni si applicano infatti anche a quelle unità che hanno strategicamente cambiato bandiera dopo lo scorso 24 febbraio, data dell'invasione russa dell'Ucraina, o che hanno programmato di farlo nei prossimi mesi. Oltre ad una petroliera russa fermata in Grecia, la stampa internazionale specializzata riferisce in queste ore di una chemical tanker di bandiera maltese bloc-

cata dalle Autorità spagnole nelle acque territoriali, perché "rea" di aver caricato, attraverso una operazione di transhipment, prodotti in precedenza trasportati su una unità di bandiera russa.

È una fase delicata non solo per la guerra alle porte d'Europa: in questo momento vige il fermo del porto di Shanghai, i costi dei noli sono almeno triplicati rispetto al 2019...

Solo un'analisi superficiale porterebbe a valutare in modo incondizionatamente positivo, leggendovi cioè un'opportunità per la portualità occidentale, il congestionamento del porto di Shanghai, dove centinaia di navi in attesa in rada sarebbero destinate a provocare un nuovo rialzo dei noli e quindi conseguenze favorevoli per gli armatori. Ma questa visione sarebbe appunto miope. La congestione di un porto così strategico sta determinando infatti una diminuzione di capacità disponibile sia di navi sia di equipment contenitori rispetto a una domanda di trasporto in crescita nel settore. L'effetto negativo, apparentemente nascosto, potrebbe manifestarsi già nel breve periodo quando la domanda della Cina tornerà a crescere richiedendo urgentemente capacità di stiva disponibile. Le ormai strutturali incertezze e instabilità comportano, anche per i gruppi armatoriali di linea, costi e inefficienze che inevitabilmente si ripercuoteranno su tutta la catena del valore e degli approvvigionamenti.

C'è anche un effetto indiretto sulla cantieristica?

Sì: diverse navi sono rimaste ferme in bacino per le attività di manutenzione più a lungo del previsto, o sono ancora oggi bloccate, proprio per l'impossibilità di ricevere pezzi di ricambio nonché per la carenza cronica di personale al lavoro.

