

L'allarme degli armatori: «Già persi 1,5 miliardi di euro nei trasporti»

Il numero di navi in partenza dai porti della Russia verso l'Italia è calato del 35%

di **GIANLUCA BALDINI**

■ Il mondo degli armatori sta soffrendo moltissimo negli ultimi anni tra l'attuale conflitto russo ucraino e la pandemia che hanno rallentato molto gli scambi via mare.

Secondo Assarmatori, associazione armatoriale aderente a Confraspporto-Commercio, innanzitutto il settore ha dovuto dire addio al trasporto di merci per circa 1,5 miliardi di euro che viaggiavano tra Italia e Russia. Già prima della crisi russo ucraina, inoltre, l'interscambio in miliardi di euro era sceso dai 21,2 miliardi del 2017 ai 17,7 del 2020. Nei primi tre mesi del 2021 l'interscambio ha avuto un peso di 4,6 miliardi di euro.

I dati forniti da Assarmatori a *La Verità* parlano da soli. Nelle prime tre settimane di conflitto, anche grazie alle sanzioni imposte dall'Ue a Mosca, il numero di navi in partenza dai porti della Russia verso l'Italia è sceso del 35% rispetto alle tre settimane precedenti: 579 con le precedenti 875. Più in generale, il settore maggiormente colpito è quello dell'export di grano e carbone.

Tra i porti più colpiti ci sono quelli della sponda adriatica (Ravenna e Venezia) che importavano materiale da Russia e Ucraina, su

tutti grano e acciaio. Meno colpiti, invece, quelli del Tirreno.

Dal lato delle compagnie di navigazione, sono più colpite quelle che di solito operano nelle aree del Mar Nero e nel Mar d'Azov. Inoltre, come spiegano da Assarmatori, «alcune associate 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».

«Le dinamiche del trasporto marittimo sono così complesse e volatili da rendere impossibili previsioni affidabili di medio-lungo termine in una situazione di emergenza come quella attuale. Ma alcuni indicatori sono già oggi disponibili e forniscono alcune chiavi di lettura su cosa potrà accadere», spiega **Stefano Messina**, presidente di Assarmatori.

Va detto, però, che, visto il timore di un embargo sul petrolio russo, il trasporto via mare di greggio è salito moltissimo nell'ultimo periodo. «Il primo indicatore», spiega **Messina**, «è relativo al mercato dei noli marittimi, che per quanto riguarda le navi cisterna ha registrato impennate fino al 230% a seconda del tonnellaggio della nave. E, secondo il parere concorde di gran parte dei Cen-

tri Studi sul mercato marittimo, il trend verso una crescita dei noli dovrebbe trovare conferma e probabilmente accentuarsi nei mesi a venire».

Certo, dice **Messina**, bisogna fare una considerazione proprio sul mercato delle navi disponibili per il trasporto del gas. «Il greggio e i prodotti raffinati sono quelli che presentano una soluzione immediata, con molte navi disponibili per il carico in aree diverse dal mercato russo. Ben diverso il discorso per il trasporto del gas», spiega. «Il mercato delle gassiere ha un numero limitato di navi disponibili, poco meno di 700 unità al mondo, di cui una fetta di circa il 15% di bandiera russa, quindi inutilizzabili. Proprio su queste, con il problema, non da sottovalutare, della scarsità di impianti di rigassificazione lungo le coste italiane, potrebbe giocarsi la partita energetica decisiva per gran parte dei Paesi europei».


La paura degli armatori, ora, è che la Russia inizi una serie di ritorsioni proprio sul settore verso le navi che battono bandiera italiana dopo che il nostro Paese ha mandato armi e sequestrato imbarcazioni russe come i maxi yacht degli oligarchi attraccati in Sardegna e Toscana.


L'INTERSCAMBIO ITALIA-RUSSIA VIA MARE

Miliardi di euro	2017	2018	2019	2020	2021*
● Interscambio	21,2	22,9	36	17,7	4,6
● Esportazioni	8,9	9	9,7	8,9	2,2
● Importazioni	12,3	13,9	12,8	8,8	2,4
● Saldo	3,4	4,9	3,1	-0,1	0,1

*periodo gennaio-marzo
Fonte: Assoarmatori

-35% navi in partenza dai porti della Russia (fonte: Lloyd's List)

Prime tre settimane di conflitto  579

Tre settimane precedenti il conflitto  875

Calo del traffico da inizio conflitto

-25% nel Mar Nero

-40% considerando anche l'area balcanica



Export di grano e carbone

il settore più colpito

LaVerità