

Rassegna stampa Assarmatori del 26-29/03/2021

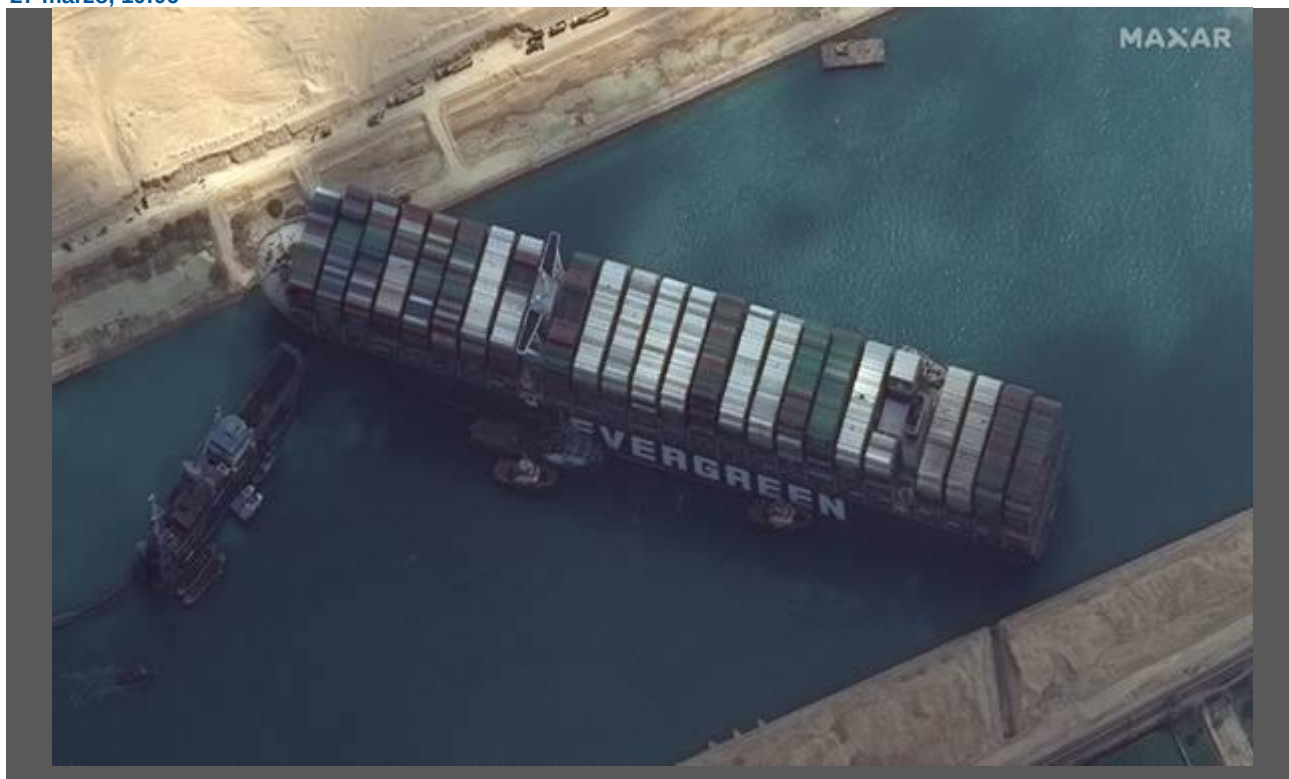
Indice delle testate

Ansa.....	2
Ansa (2).....	4
Corriere Marittimo.....	6
Dagospia.....	10
Formula Passion.....	17
Primo Canale.....	20
Primo Canale (2).....	22
Il Secolo XIX.....	24
Tg Procida.....	26
The MediTelegraph.....	28

Suez: Armatori, pesa ma mostra il ruolo del trasporto via mare

E Assiterminal chiede riflessione per frenare gigantismo navale

27 marzo, 10:06



(ANSA) - GENOVA, 26 MAR - Gli armatori italiani riuniti nelle due associazioni Confitarma e Assarmatori seguono passo passo l'evolversi della situazione nel canale di Suez, ancora bloccato dalla mega nave portacontainer, Ever Given, incagliata da martedì. Ma su una cosa sono d'accordo: lo stop sta facendo comprendere a tutti quanto il trasporto marittimo sia strategico per l'economia mondiale. "Ce ne rendiamo conto solo quando ci sono gli incidenti, ma ricordiamoci che il 90% degli scambi mondiali in volumi e il 70% in termini economici, viaggia via mare e il 12% di quanto trasportato annualmente nel Mediterraneo transita dal canale di Suez" sottolinea Mario Mattioli, presidente di Confitarma. "E' il riscatto dello shipping" conferma Stefano Messina, presidente di Assarmatori, senza dimenticare le preoccupazioni per la ripresa del transito.

"Se i tempi dovessero allungarsi sarebbe un problema" dice, per le compagnie che aumenterebbero i costi e perderebbero ricavi con le navi ferme, e per l'economia con i ritardi alle consegne di merci. Qualcuno sta pensando di far fare alle proprie navi che ancora non hanno imboccato il canale il periplo dell'Africa invece di passare da Suez. Ma "abbiamo la ragionevole speranza che la navigazione riparta in tempi rapidi" è opinione sia di Mattioli che di Messina, direttamente coinvolto in quanto una nave

della compagnia Ignazio Messina ha una nave, Jolly Cobalto, ferma nel canale di Suez.

I terminalisti portuali italiani, sull'altro fronte, temono ritardi e cancellazioni delle navi in arrivo. "L'impatto però dovrebbe essere più pesante su porti del Nord Europa, dove sono dirette molte portacontainer bloccate" dice Luca Becce, presidente di Assiterminal, che a fronte del fatto che l'incidente sia accaduto ad una nave lunga 400 metri e larga 60, lancia uno stop al gigantismo navale. "Serve una riflessione. Il bilancio è più di problemi che di utilità, si potrebbe decidere di non farne più" dice. "Il gigantismo ha generato una contrazione del mercato del trade e del trasporto che da 18 operatori è passato a 3 alleanze in 10 anni, portando di fatto ad una situazione di monopolio su 3 operatori" elenca, e inoltre stati e terminalisti hanno dovuto fare investimenti per "migliaia di miliardi" per adeguare le infrastrutture ai nuovi giganti del mare.

"Tutto questo - sottolinea Becce - per favorire una monopolizzazione del mercato e una vulnerabilità? Perché quando una nave come questa ha un problema spesso si genera la situazione che stiamo vivendo a Suez". (ANSA).

Fallisce un nuovo tentativo, Suez resta bloccato

Al quarto giorno di stop 300 navi ferme, alcune cambiano rotta

27 marzo, 15:50

- [salta direttamente al contenuto dell'articolo](#)



Fallisce

un nuovo tentativo, Suez resta bloccato

(di Rodolfo Calò) (ANSA) - La corsa contro il tempo per sbloccare il Canale di Suez, una delle principali arterie del commercio mondiale ostruito dal gigantesco portacontainer Ever Given incagliatosi martedì su una delle sue sponde, procede ma non ha ancora prodotto una svolta. Anzi, un nuovo tentativo di liberare la 'balena spiaggiata' con i suoi 400 metri di lunghezza e 219 tonnellate di carico, è fallito. E le speranze per le quasi 300 navi ferme all'ingresso dei due lati del canale - che movimentano quasi 10 miliardi di dollari al giorno - sono affidate solo alle dichiarazioni confortanti sull'avanzamento dei lavori: il blocco si risolverà in pochi giorni (forse due) e non - si assicura - nelle "settimane" temute in un primo momento. Ma ci sono armatori che, per aggirare il blocco e il conseguente ingorgo di centinaia di cargo, stanno valutando di cambiare rotta, optando per il più lungo e costoso periplo dell'Africa. Il presidente dell'Authority del Canale di Suez, Osama Rabie, ha dichiarato oggi che i lavori per disincagliare la mastodontica, sono completati all'87%: il battello-draga che aveva cominciato a lavorare a cento metri di distanza dal portacontainer ora è a 15 metri. E lo scavo di pietre e sabbia che imprigionano la chiglia hanno raggiunto i 15 metri di profondità, a solo uno

dall'obiettivo di 16 indicato dalla stessa Authority. Ma ancora non basta: il tentativo fatto oggi per liberare il portacontainer è andato a vuoto, ha ammesso la Bernhard Schulte Shipmanagement, la compagnia di Singapore che ha la gestione tecnica della nave. A parte un generico "il prima possibile", di ufficiale e riscontrabile resta solo la previsione - formulata da Rabie giovedì sera - di una ripresa della navigazione "entro 48-72 ore al massimo". Intanto, sulla base dei traffici consueti, si stima che le navi bloccate dentro e attorno al Canale di Suez possano essere 280. Per certo ne sono state contate almeno 237: si tratta di 81 imbarcazioni dirette a sud, 41 in sosta nel 'Grande Lago Amaro' e 107 che tentano di raggiungere il Mediterraneo. Sono bloccati anche otto cargo con "bestiame", destando preoccupazioni in ambienti di animalisti egiziani. I tipi di nave più numerose bloccate a Suez (quasi 65) sono i bulk carrier, ossia le "portarinfuse"; e le portacontainer (oltre 50) come quella operata da una compagnia taiwanese e arenatasi quattro giorni fa a causa di una tempesta di sabbia. "Qualcuno sta pensando al periplo dell'Africa che però allungherebbe anche di 12 giorni il viaggio, ma la maggioranza degli armatori aspetta", ha riferito Mario Mattioli, presidente di Confitarma, la Confederazione Italiana Armatori, esprimendo la "ragionevole speranza che la via del canale venga riaperta in pochi giorni". Auspicio condiviso da Stefano Messina, presidente di Assarmatori, notando che "il problema più grosso riguarda i container perché ci sono merci che vanno al mondo della distribuzione e della produzione e il servizio di linea deve essere puntuale". Una nave 'sorella' della Ever Given si è già avviata per doppiare il Capo di Buona Speranza rinunciando al canale di Suez che è un'allettante scorciatoia per portare merci dall'Asia all'Europa: vi transita circa il 30% dei container in giro per il mondo (quasi 19 mila navi l'anno scorso) e circa il 12% del commercio mondiale. Per l'Italia si tratta del 40,1% dell'import-export marittimo, ossia 82,8 miliardi di euro. (ANSA).

L'ANALISI / Incidente Suez: Conseguenze e danni da ritardo - Contratti, penali e rischio
pirateria
29 Mar, 2021

Il blocco del Canale di Suez e del traffico marittimo internazionale di merci. Le conseguenze, i danni - forse incalcolabili - per logistica e industria. Le cancellazioni dei contratti, le relative penali, i gravissimi pregiudizi per l'intera economia marittima e per i destinatari dei carichi presenti a bordo.

Pubblichiamo un intervento dell'avvocato marittimista, Rosa Abbate, studio legale PG Legal - Genova, Milano, Roma.

GENOVA - La nave cargo "EVER GIVEN" della società di navigazione taiwanese EVERGREEN CORP. è una portacontainer di grandi dimensioni, lunga 400 mt. e larga 50 mt, costruita nel 2018 (quindi nuova) capace di trasportare circa 20 mila teu e che il 23 marzo 2021, durante la navigazione nel Canale di Suez, si incagliava a causa – pare – di avverse condizioni meteo dovute ad una improvvisa e violenta tempesta di sabbia che avrebbe limitato fortemente la visibilità durante il viaggio. **A seguito di una manovra articolata, la nave si intraversava spiaggiandosi fra le due sponde opposte del Canale**, e ove da allora è rimasta incagliata, fino alle ore 4,30 di stamani, ostruendo completamente la navigazione. Da quel giorno è stata quindi disposta dalla Suez Canal Authority la chiusura del Canale con il blocco dell'intero traffico marittimo in corso e, quindi, il fermo di tutte le navi che si trovavano in transito. Si è creato in tal modo un ingorgo di oltre 300 navi, quasi tutte cargo, costrette a rimanere ferme e in attesa delle operazioni di disincaglio. **Operazioni che alle 4,30 (UTC) di stamani hanno avuto buon esito**, riportando al galleggiamento la nave e permettendone il parziale disincaglio,

La navigazione del Canale di Suez rimane per il momento sospesa, il traffico alle navi dovrebbe riaprire stanotte secondo quanto appena annunciato dal capo della Suez Canal Authority (Sca), Osama Rabie. In questi giorni importanti interventi sono stati messi in atto con l'impiego di rimorchiatori specializzati nel salvataggio e nel recupero di navi di grandi dimensioni, come per il caso della nave da crociera COSTA CONCORDIA le cui operazioni, ora come allora, si sono presentate particolarmente complesse.

Gli effetti di questo evento si sono manifestati immediatamente in tutta la loro gravità in termini di perdite economiche e di costi ingentissimi, soprattutto (ma non solo) per il fermo obbligato delle navi bloccate nel Canale di Suez e già quantificato, benchè con una certa approssimazione, in circa 9 miliardi di dollari al giorno.

COSTI	E	CONTRATTI	NAVI
I costi giornalieri della nave rappresentano, infatti, una delle voci più importanti e significative negoziate tra le parti nei contratti di utilizzazione delle navi in uso sul mercato (time charter party / voyage charter party) ed incidono sulle transazioni e il costo del trasporto stesso riflettendosi anche sul prezzo delle merci oggetto della compravendita e che devono essere trasportate per la consegna agli acquirenti.			

LE	MERCI
Per le merci oggetto delle operazioni internazionali di import /export l'aspetto più rilevante investe il trasporto delle materie prime necessarie per i cicli produttivi e indispensabili per l'economia in generale molte delle quali devono essere necessariamente trasportate via mare (ad es. petrolio, sostanze chimiche, carbone, oli, fertilizzanti, grano) sia per le loro	

caratteristiche (liquidi, secchi etc.) **sia per soddisfare l'esigenza di rilevanti quantità** (rinfuse, colli, dimensioni etc.).

CLUSTER

MARITTIMO

La spedizione marittima di merci è, inoltre, caratterizzata dalla esistenza di un vero e proprio **“cluster” composto da operatori del settore** che a vario titolo e con ruoli specifici e ben definiti realizzano e portano a compimento ogni singola operazione (spedizionieri, agenti, compagnie di navigazione, noleggiatori di navi, assicuratori traders, porti, autotrasportatori).

L'IMPATTO

L'incidente della nave EVER GIVEN ha avuto un violento impatto su questo sistema - consolidato da decenni- producendo una serie di conseguenze a “effetto domino” per tutti gli operatori interessati (navi, merci, assicuratori, grande distribuzione, utilizzatori finali etc.) di **proporzioni catastrofiche a livello economico** e scaturenti sia dall'incidente che ha interessato la EVER GIVEN e tutti i suoi containers a bordo, ma altresì dall'**impossibilità per le altre navi cargo di transitare attraverso il Canale di Suez** che costituisce da sempre la via privilegiata per il traffico commerciale marittimo e il più importante sbocco nel Mediterraneo (e, poi, verso Gibilterra e gli Stati Uniti ed il Sud America).

Il blocco del transito navale nel Canale di Suez ha indotto **alcune compagnie di navigazione a dirottare le proprie navi verso l'itinerario alternativo**, peraltro l'unico possibile, **della circumnavigazione dell'Africa, con tutti i maggiori e ingentissimi costi aggiuntivi**, l'aumento dei tempi di navigazione, nonché di ulteriori rischi, tra l'altro, per la costante e massiccia presenza di pirati nelle zone battute da quelle rotte.

EFFETTI

PER

L'ITALIA

L'Italia è uno dei Paesi al centro delle tradizionali rotte commerciali e di non secondaria importanza quanto a volume di import/export di merci (materie prime, merci varie, semilavorati, etc.) e, pertanto, **le conseguenze dell'incidente della nave EVER GIVEN non mancheranno sia per le merci e gli aventi diritto/acquirenti**, che probabilmente dovranno sopportare costi imprevisti ed ingenti (avarie, danni da ritardo, cancellazioni di contratti, penali) ma anche per gli operatori del settore navale (tra le altre, la nave italiana **JOLLY COBALTO** si trova attualmente tra quelle ferme in coda nel Canale di Suez).

LE

CONSEGUENZE

SULLE

MERCI

Le conseguenze pregiudizievoli dell'incidente coinvolgono, quanto alle merci, sia quelle che si trovano a bordo della nave incagliata e che quelle a bordo delle altre navi rimaste bloccate nel Canale **investendo quindi tutti i possibili settori della produzione, dell'industria e dell'economia trattandosi di molte navi con a bordo le più svariate tipologie di merci e materie prime** (petrolio, granaglie, minerali, sostanza chimiche, pezzi per industrie automobilistiche, materie prime alimentari, merci deperibili, prodotti per l'industria etc. etc.) anche di natura e qualità tali per cui **la prolungata permanenza a bordo, così come la mancata e/o ritardata immissione nei cicli di produzione può essere causa di avaria anche irreversibile**, di impossibilità di utilizzo, di perimento (alcune navi trasportano anche animali vivi).

DANNI

DA

RITARDO

A queste perdite si aggiungono i **danni da ritardo con possibili, derivanti cancellazioni dei contratti e relative penali così come fermi di produzione per mancanza dei pezzi ordinati o delle materie da lavorare**. Per queste ragioni è già un dato di fatto attuale l'esistenza di **danni ingenti per l'industria -anche italiana-** per il mancato arrivo nei tempi previsti e

contrattualizzati delle merci non ancora consegnate perché rimaste bloccate nel Canale di Suez , e quindi, oggetto di un contratto di trasporto tecnicamente “non performato” e quindi fonte di possibili responsabilità e pretese risarcitorie.

Oltre ai danni veri e propri alle merci, ulteriori aspetti vengono in rilievo per le **maggiorazioni di spese e costi imprevisti e ingenti a cui si trovano esposti i caricatori/ ricevitori delle merci l’armatore e/o noleggiatori della nave incagliata e, per essi, dei relativi assicuratori** (della nave EVER GIVEN, dei carichi, inclusi quelli delle altre navi ferme, della responsabilità verso i terzi).

Questo per quanto concerne i costi di salvataggio, recupero e probabilmente rimorchio delle nave (attraverso l’impiego dei rimorchiatori già all’opera e giunti anche dall’Italia) e che sono ripartiti fra tutti i predetti soggetti come prevede la normativa marittima internazionale (e relativa regolamentazione contrattuale) della Convenzione Salvage del 1989 in tema di salvataggio e delle Regole di York e Anversa in materia di avarie comuni in ottemperanza al principio dell’obbligazione contributiva vigente nella spedizione marittima e sostanzialmente fondata sulla ripartizione degli oneri, incluso il compenso di salvataggio, fra tutti i partecipanti alla spedizione.

EFFETTI

DISRUPTIVE

Lo scenario è ancora una volta quello di **un effetto disruptive dell’originario equilibrio della supply chain** già verificatosi in occasione dello scoppio dell’epidemia da covid -19 che ha avuto **pesanti riflessi sulla catena logistica** del trasporto marittimo internazionale di merci e la stessa IMO, all’indomani dalla dichiarazione di pandemia da parte dell’OMS, si è immediatamente attivata con l’emanazione di importanti linee guida e raccomandazioni rivolta agli Stati.

RECLAMI

E

DISPUTE

LEGALI

I danni economici derivanti o comunque riconducibili all’incidente della nave EVER GIVEN **diventano fonte certa di reclami da parte dei destinatari** delle merci nei confronti della nave, ma altresì fonte di numerose e svariate **dispute nell’ambito dei rapporti tra armatori e noleggiatori** riguardo ad es. i tempi di attesa, la mancata esecuzione del contratto, il ritardo nel viaggio, le spese di soccorso e recupero, cui si aggiungono quelli dei soggetti coinvolti nelle altre spedizioni marittime rimaste ferme nel Canale di Suez.

IMPATTO

SU

ASSICURATORI,

CONTRATTI

CHARTER

Il tutto, con un significativo e importantissimo **impatto sugli assicuratori** che dovranno **gestire sinistri e pretese di indennizzo altissime per ogni tipologia di copertura di marine insurance** (cargo claims, demurrages, P & I liabilities, salvage compensations, etc.). Il **cambio di itinerario** già opzionato da alcune compagnie di navigazione che hanno invertito la rotta delle loro navi verso la circumnavigazione dell’Africa presenta aspetti problematici non solo per i maggiori **costi inevitabili per il viaggio più lungo** (approvvigionamenti, bunker, estensione di coperture assicurative, **modifiche ai contratti di vendita e trasporto**) ma anche per le **modifiche ai contratti in corso di utilizzazione delle navi** (charter parties) e delle merci (sale contracts) non sempre agevoli sia da un punto di vista pratico che giuridico (il più delle volte sono regolati dalla legge inglese).

RISCHIO

PIRATERIA

L’**aspetto assicurativo diventa preminente atteso il possibile aumento dei rischi della navigazione** e in particolare dei **fenomeni di pirateria in quelle aree dell’Africa** (Golfo di Aden, Somalia, e altri) e che potrebbero concretizzarsi proprio in occasione di un aumento del traffico navale cargo che **navigano probabilmente senza scorta**.

Nell'attesa di arrivare alla riapertura dei traffici nel Canale e di un ritorno al normale traffico marittimo, **è stato tuttavia, scongiurato il rischio di ulteriori problemi legati alla necessità di un trasbordo dei container presenti sulla EVER GIVEN** con tutte le conseguenze in termini di spese enormi e tempi lunghissimi che avrebbero gravato in gran parte sui clienti e i destinatari delle merci, per la salvezza dell'intera spedizione, delle altre navi ferme in coda e per evitare ancora l'aumento dei costi.

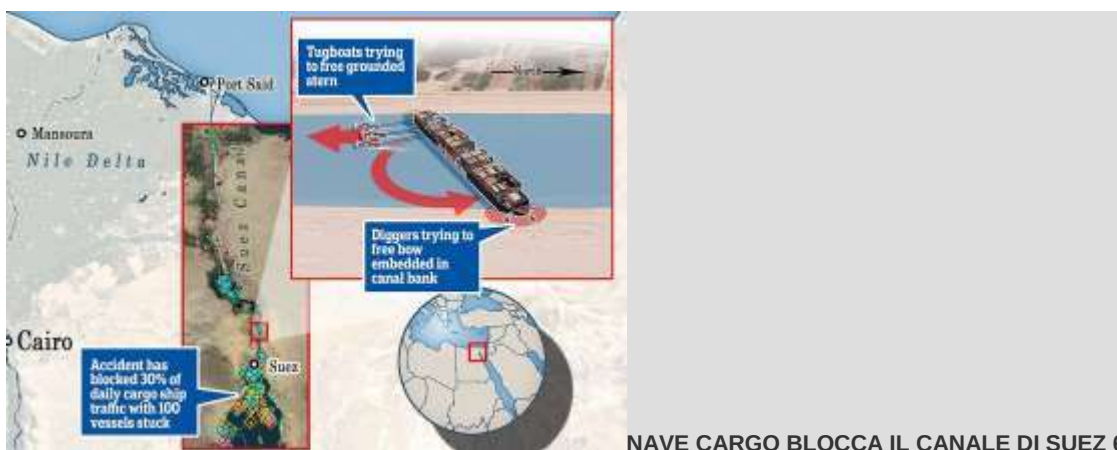
POTREBBERO SERVIRE SETTIMANE PER LIBERARE IL CANALE DI SUEZ DALLA PORTACONTAINER “EVER GIVEN” CHE SI E’ INCASTRATA DOPO UNA TEMPESTA DI SABBIA - SONO OLTRE 200 LE IMBARCAZIONI BLOCCATE, CON DANNI DI 9,6 MILIARDI DI DOLLARI AL GIORNO - IL CAPITANO DELLA “JOLLY COBALTO”, LA NAVE ITALIANA CHE E’ IN FILA NEL CANALE, RASSICURA: “ABBIAMO CIBO E CARBURANTE A SUFFICIENZA ANCHE PER UN MESE” - CHIAMATI GLI SPECIALISTI CHE RIMOSSERO LA “COSTA CONCORDIA”

26.03.2021 09:40

GUARDA LA FOTOGALLERY

1 - "NOI BLOCCATI A SUEZ PRONTI A SOPRAVVIVERE ANCHE PER UN MESE"

Alberto Ghiara Alberto Quarati per **“la Stampa”**



Potrebbero servire «giorni o addirittura settimane» per liberare il Canale di Suez dalla portacontainer «Ever Given» della compagnia «Evergreen». Lo ha detto l' amministratore delegato di Royal Boskalis, Peter Berdowski, la società olandese che attraverso la Smit Salvage si occupò del recupero della «Concordia» e che adesso è in prima linea, a fianco dell' armatore della nave, la giapponese Shoei Kisen, per disincagliare il gigante che fa da tappo al commercio tra Oriente e Occidente. Se il manager avesse ragione, i danni sarebbero enormi. Secondo l' agenzia Bloomberg, il valore giornaliero in transito è di 9,6 miliardi di dollari.

Ogni giorno passano per il canale 50 navi e ieri erano già oltre 200 quelle ferme in coda.

L' alternativa è circumnavigare l' Africa, ma in questo momento, col prezzo del petrolio spinto proprio dal blocco di Suez, è un costo aggiuntivo di milioni di dollari per ogni nave. Fra quelle in coda fin dal primo giorno dell' incidente, martedì scorso, c' è la portacontainer «Jolly Cobalto» della compagnia genovese Messina.



NAVE CARGO BLOCCA IL CANALE DI SUEZ 7

Il comandante, Tommaso Elmetto, non sa esattamente quante volte ha percorso il Canale: ma se sono quasi 20 volte l' anno dal 1991, il traguardo delle 600 non dovrebbe essere così lontano. Cinquantatre anni, di Procida, l' isola dei marinai, Elmetto governa una portacontainer lunga 240 metri con il suo popolo di 23 persone a bordo: ieri sera guardava il cielo grigio sopra il Grande Lago Amaro, ultima tappa prima di uscire verso il Mar Rosso, in compagnia di altre 50 navi semi-nascoste nella foschia.

Fermo nell' occhio del ciclone, Elmetto non pensa al prezzo del greggio, ai mercati impazziti, alle 200 navi che si accalcano nel Mar Rosso e nel Mediterraneo nell' attesa, per ora vana, che si ristabilisca il ponte commerciale tra Asia ed Europa: «Noi marittimi siamo una comunità, e spesso veniamo messi in cattiva luce. Vede, un errore come quello della «Ever Given» poteva davvero capitare a tutti. Non si possono mettere sotto accusa le persone di quell' equipaggio».



NAVE CARGO BLOCCA IL CANALE DI SUEZ 1

Il Canale è stato allargato, tutti i lavori finiranno nel 2023, ma le navi nel frattempo sono cresciute: «Le portacontainer di ultima generazione sono lunghe 400 metri, ogni "tiro" di container è due metri e mezzo sopra l'altezza dello scafo. È come mettere in acqua un palazzo di cinque o sei piani, farlo scivolare nella corrente e al contempo esporlo, come un'enorme vela, alle raffiche del vento. Un tempo il problema era più legato alle grandi petroliere, che però pativano e patiscono soprattutto la corrente, perché la superficie al vento, a confronto della portacontainer, è irrisoria».

Non va fatta però l'equivalenza grandi navi, grandi rischi: «I fiumi che portano ad Anversa o Amburgo sono percorsi dalle portacontainer a 15-18 nodi con nebbia e vento... Le infrastrutture portuali sono e devono essere pensate per fare fronte anche a queste nuove situazioni».



NAVE CARGO BLOCCA IL CANALE DI SUEZ 2

L'attesa la preoccupa? «Ma no, in ogni viaggio si parte sempre mettendo in conto una quindicina di giorni fermi alla fonda: vuoi per condizioni meteo sfavorevoli, vuoi perché il porto è congestionato, cioè è pieno e non si può entrare... abbiamo carburante per un mese e sempre il 15% dei viveri in più necessari a bordo. E se dovessero esserci problemi, le agenzie

che seguono la nave possono sempre garantire i rifornimenti necessari. Fa parte della nostra vita».

Una vita di lunghe attese («ma la nave è una piccola città, ognuno ha le sue mansioni, che deve svolgere indipendentemente che si viaggi o meno»), tanto orizzonte e tempeste: «A questa stagione è facile nel Canale trovare raffiche di vento e foschia: per attraversare tutta la via d' acqua ci sono tre piloti che si danno il cambio». Piloti che ora hanno ancorato la «Jolly»: «I turni di guardia sono rafforzati, e ci si prepara a un' altra notte nell' occhio silenzioso del ciclone».

2 - SUEZ CHIAMATI GLI SPECIALISTI CHE RIMOSSERO LA CONCORDIA



NAVE CARGO BLOCCA IL CANALE DI SUEZ 3

Cristiano Tinazzi per **“il Messaggero”**

La peggiore delle ipotesi si è avverata. Il Canale di Suez è ancora bloccato, nonostante mercoledì scorso l' Authority egiziana che lo gestisce, tramite il suo responsabile Osama Rabie, aveva garantito che l' apertura del canale secondario avrebbe potuto far riprendere parzialmente il passaggio dei mercantili. La Ever Given, la nave cargo lunga quattrocento metri e pesante 220 mila tonnellate incagliata nel canale, è ancora lì e dai primi rilievi l'incidente sembra molto più grave di quanto prospettato all' inizio.

Attualmente le navi in attesa di poter passare sono più di 200. I danni sono elevatissimi: si parla di 9,6 miliardi di dollari al giorno, cifra stimata dalla Lloyd's List, una rivista internazionale specializzata in trasporto marittimo. Secondo la rivista il traffico in direzione Ovest vale circa 5 miliardi di dollari al giorno mentre quello in direzione est vale più di quattro miliardi e mezzo. Per disincagliare dalla sabbie il portacontainer, l' Autorità del Canale di Suez è intervenuta con

due battelli draga, quattro scavatrici e nove rimorchiatori giganti, con una forza di centosessanta tonnellate ciascuno. Inutilmente.



NAVE CARGO BLOCCA IL CANALE DI SUEZ 10

LA BALENA SPIAGGIATA

Secondo Peter Berdowski, capo della Smit Salvage, una società olandese specializzata in questo tipo di operazioni che ha partecipato anche alla rimozione del relitto della Costa Concordia davanti all' Isola del Giglio, potrebbero essere necessari anche diversi giorni o addirittura settimane per recuperare la gigantesca nave da carico. L' amministratore delegato della Boskalis, casa madre della Smit Salvage, ha riferito che un team di tecnici della compagnia è arrivato sul posto per studiare la situazione della portacontainer.

«È come se fosse una balena spiaggiata - ha detto Berdowski durante un' intervista alla tv olandese - non voglio speculare, ma possono volerci giorni, forse settimane». Il team della Smit Salvage, ha proseguito, valuterà fattori come la quantità di petrolio e di acqua a bordo. Sul posto è arrivata anche una seconda squadra di soccorso. Lo ha dichiarato la Taiwan Evergreen Marine Corp, spiegando che l' armatore della nave ha incaricato, oltre alla Smit Salvage, anche la giapponese Nippon Salvage.



NAVE CARGO BLOCCA IL CANALE DI SUEZ 4

Insieme lavoreranno per rimettere a galla la nave e far riprendere il traffico marittimo. Intanto le perdite da parte dell' Egitto, che guadagna circa 6 miliardi di dollari l' anno sul passaggio commerciale, ammontano già a 100 milioni di dollari: non è poco se si considera che dovrà pagare un ulteriore indennizzo alle società commerciali che hanno le loro navi bloccate.

Diversi analisti hanno previsto problemi di approvvigionamento per le industrie che contano su forniture just in time come l' automotive e giganti dei trasporti come Maersk e la tedesca Hapag-Lloyd hanno rivelato che stanno valutando opzioni per aggirare il blocco, incluso il periplo del capo di Buona Speranza.



NAVE CARGO BLOCCA IL CANALE DI SUEZ 8

Il Canale di Suez è la via più breve ed economica per portare merci dall' Asia all' Europa e viceversa senza dover circumnavigare l' Africa e allungare il tragitto di circa due settimane. Nel canale l' anno scorso sono transitate quasi 19mila navi e il 12% del commercio mondiale, soprattutto petrolio e grano. Per l' Italia si tratta del 40% dell' import-export marittimo, ossia 82,8 miliardi. Il danno è perciò evidente, soprattutto se si considera che il blocco delle merci

che stazionano sulle navi in coda, potrebbe innescare una dinamica di rialzo dei prezzi legata ai ritardi nelle consegne.

Suez, recupero nave potrebbe durare ‘settimane’

I danni al settore auto potrebbero essere ingenti a causa dei ritardi provocati dal blocco del canale egiziano

Publicato il 26 Marzo 2021 ore 13:30



6 min

Il blocco causato dalla nave portacontainer **Ever Given** potrebbe causare **danni duraturi all'industria automobilistica**, già provata dal Covid e dalla crisi per la mancanza di chip. La nave, incagliata di traverso nel tratto meridionale del canale di Suez, lasciando dietro di sé una coda di circa 200 altre imbarcazioni. L'imbocco del canale, attraverso cui transita

circa il 12% del commercio mondiale e il 40% dell'import-export marittimo italiano, è impraticabile, e c'è già chi ha deciso di circumnavigare l'Africa visto che si presume che il recupero dell'imbarcazione sarà abbastanza lungo da rendere meno dannoso fare il cosiddetto 'giro lungo'.

Secondo Rai News, **una delle principali preoccupazioni è quella relativa ai pirati**: *“Un portavoce della Quinta Flotta della Marina degli Stati Uniti ha riferito al Financial Times che il blocco di Suez “ha provocato una serie di richieste per la sicurezza marittima” su rotte che hanno “una storia nota di pirateria”. Una notizia confermata da alcune associazioni marittime asiatiche che hanno ribadito le preoccupazioni per la possibilità di incorrere in questi spiacevoli incontri. Zhao Qing-feng, office manager della China Shipowners' Association con sede a Shanghai, ha aggiunto che il pericolo esiste soprattutto nell'avvicinarsi alle coste dell'Africa orientale. La stima dei danni parla di una perdita di circa 9,6 miliardi di dollari al giorno: lo scrive il sito dell'agenzia Bloomberg sintetizzando dati utilizzati da Lloyd's list, il sito di un quotidiano a diffusione internazionale specializzato nelle notizie relative alla navigazione”.*

Le operazioni per disincagliare la Ever Given hanno già vissuto un momento negativo. I rimorchiatori non sono infatti riusciti a liberare la prua con gli escavatori. *“Due draghe stanno scavando la sabbia sotto la carena: l'acqua di zavorra è stata scaricata e otto rimorchiatori spingono a piena potenza per liberare la «balena spiaggiata», come l'ha definita Peter Berdowski, ad di Boskalis, l'azienda (allora si chiamava Smit Salvage) che si è occupata del recupero della Costa Concordia dalle acque del Giglio. Il gigante grande come l'Empire State Building non si è però mosso di un millimetro. «E **non possiamo escludere che per sbloccare la situazione ci vogliano settimane**», ha vaticinato Boskalis”,* riporta la Repubblica.

Leon Willems, portavoce del porto di Rotterdam, non è ottimista: *“Se anche la situazione si sbloccasse in tempi relativamente brevi, le conseguenze dell'incidente dell'Ever Given dureranno per parecchio tempo. **Ci vorranno diversi giorni per scaricare le navi bloccate una volta che arriveranno tutte assieme a destinazione**”.* JP Morgan è arrivata a immaginare un'impennata dei costi per trasporto, rialzi delle materie prime e una spinta all'inflazione. Diverse compagnie stanno pensando di dirottare le consegne con mezzi aerei, ma c'è poca disponibilità.

“Dal Canale di Suez passano ogni mese 1.550 navi, una media di 50 al giorno. Il totale nel 2020, l'anno di inizio della pandemia che come vedremo già di suo ha creato un grande caos nel trasporto su nave, è stato di 18.597 unità transitate così suddivise: 30 per cento portarinfuse (materiali non liquidi e non omogenei), 25 per cento portacontainer, 15 per cento petroliere. Il 10 per cento del commercio mondiale (che al 90 per cento viaggia su

nave) passa da Suez. E questo passaggio accorcia di 10 giorni la navigazione dall'Asia all'Europa. La natura ha vinto ancora una volta: una tempesta di vento e di sabbia ha messo una nave gigantesca fuori controllo e i 20.000 container, ammassati in ben 9 pile sulla tolda, hanno fatto un effetto vela. [...] **La grossa «balena spiaggiata», che blocca il Canale di Suez, è diventata così la spia che segnala quanto possa essere fragile il pianeta globalizzato**“, ha scritto Paolo Garimberti sempre su Repubblica.

Il comandante della portacontainer Jolly Cobalto della compagnia genovese Messina, Tommaso Elmetto, è in coda dietro la Ever Given. Ha raccontato a Repubblica cosa vuol dire finire incagliati con una nave in uno stretto: *“Noi marittimi siamo una comunità, e spesso veniamo messi in cattiva luce. **Un errore come quello della «Ever Given» poteva davvero capitare a tutti. Non si possono mettere sotto accusa le persone di quell’equipaggio. Le portacontainer di ultima generazione sono lunghe 400 metri, ogni “tiro” di container è due metri e mezzo sopra l’altezza dello scafo. È come mettere in acqua un palazzo di cinque o sei piani, farlo scivolare nella corrente e al contempo esporlo, come un’enorme vela, alle raffiche del vento. Un tempo il problema era più legato alle grandi petroliere, che però pativano e patiscono soprattutto la corrente, perché la superficie al vento, a confronto della portacontainer, è irrisoria**”*.

La nave incagliata nel canale egiziano ha fatto inceppare il traffico marittimo mondiale

Suez: Assarmatori, consegne a rischio se non si riapre presto

di Stefano Risetto

venerdì 26 marzo 2021



GENOVA - "E' il riscatto dello shipping. Oggi con l'incidente che ha bloccato il canale di Suez si vede come senza il trasporto marittimo si ferma il mondo, quanto sia fondamentale". Stefano Messina, presidente di Assarmatori, vive l'emergenza anche in prima linea, visto che anche una nave del gruppo Messina, la Jolly Cobalto, è tra quelle in coda nel canale e altre sono previste in transito nel giro di una settimana.

"Come Assiterminal stiamo monitorando, abbiamo numerose navi dei nostri associati, navi da carico, in attesa - prosegue Messina -. Ci sono petroliere, carico secco, container e car carrier. Il problema più grosso riguarda i container perché ci sono merci che vanno al mondo della distribuzione e della produzione e il servizio di linea deve essere puntuale, negli altri casi qualche giorno di ritardo non comporta grosse problematiche. La preoccupazione riguarda il medio termine. Se i tempi dovessero allungarsi l'impatto sarebbe pesante per l'economia in generale, e per noi armatori in termini di costi e mancati ricavi".

Come altre compagnie la Ignazio Messina sta seguendo lo scenario e valutando se far fare alle navi in partenza nei prossimi giorni la rotta alternativa con il periplo dell'Africa,

ma la speranza è che entro i primi giorni della prossima settimana il traffico nel canale riparta. Per Messina il blocco di Suez con la super container incagliata non riapre il capitolo del gigantismo navale. "Credo che si sia stabilizzato, verranno costruite ancora tante navi come quelle di ultima generazione ma non più grandi - commenta -. Il problema semmai è che le infrastrutture sono indietro e devono adeguarsi".

Mentre Assiterminal chiede una riflessione per fermare il gigantismo navale

Suez, armatori: pesa, ma dimostra il ruolo mondiale del trasporto via mare

di Stefano Risetto

venerdì 26 marzo 2021



GENOVA - Gli armatori italiani riuniti nelle due associazioni Confitarma e Assarmatori seguono passo passo l'evolversi della situazione nel canale di Suez, ancora bloccato dalla mega nave portacontenitori, Ever Given, incagliata da martedì.

Ma su una cosa sono d'accordo: lo stop sta facendo comprendere a tutti quanto il trasporto marittimo sia strategico per l'economia mondiale. "Ce ne rendiamo conto solo quando ci sono gli incidenti, ma ricordiamoci che il 90% degli scambi mondiali in volumi e il 70% in termini economici, viaggia via mare e il 12% di quanto trasportato annualmente nel Mediterraneo transita dal canale di Suez" sottolinea Mario Mattioli, presidente di Confitarma. "E' il riscatto dello shipping" conferma Stefano Messina, presidente di Assarmatori, senza dimenticare le preoccupazioni per la ripresa del transito.

"Se i tempi dovessero allungarsi sarebbe un problema" dice, per le compagnie che aumenterebbero i costi e perderebbero ricavi con le navi ferme, e per l'economia con i ritardi alle consegne di merci. Qualcuno sta pensando di far fare alle proprie navi che ancora non hanno imboccato il canale il periplo dell'Africa invece di passare da Suez. Ma "abbiamo la ragionevole speranza che la navigazione riparta in tempi rapidi" è opinione sia di Mattioli che di Messina, direttamente coinvolto in quanto una nave della compagnia Ignazio Messina ha una

nave, Jolly Cobalto, ferma nel canale di Suez. I terminalisti portuali italiani, sull'altro fronte, temono ritardi e cancellazioni delle navi in arrivo

"L'impatto però dovrebbe essere più pesante su porti del Nord Europa, dove sono dirette molte portacontainer bloccate" dice Luca Becce, presidente di Assiterminal, che a fronte del fatto che l'incidente sia accaduto ad una nave lunga 400 metri e larga 60, lancia uno stop al gigantismo navale. "Serve una riflessione. Il bilancio è più di problemi che di utilità, si potrebbe decidere di non farne più" dice.

"Il gigantismo ha generato una contrazione del mercato del trade e del trasporto che da 18 operatori è passato a 3 alleanze in 10 anni, portando di fatto ad una situazione di monopolio su 3 operatori" elenca, e inoltre stati e terminalisti hanno dovuto fare investimenti per "migliaia di miliardi" per adeguare le infrastrutture ai nuovi giganti del mare. "Tutto questo - sottolinea Becce - per favorire una monopolizzazione del mercato e una vulnerabilità? Perché quando una nave come questa ha un problema spesso si genera la situazione che stiamo vivendo a Suez".

Il grande ingorgo di Suez



Le portacontainer in coda in attesa che si sblocchi la situazione lungo il Canale di Suez, dove la gigantesca Ever Given si è messa di traverso

GHARA / PAGINA13

Nave incagliata nel Canale di Suez Ogni giorno danni per 9,6 miliardi

È la stima del valore complessivo dei transiti. Gli assicuratori: «Dal disastro rischio effetto domino»

Alberto Ghiara / GENOVA

Potrebbero servire «giorni o addirittura settimane» per liberare il Canale di Suez dalla portacontainer "Ever Given", noleggiata dalla compagnia Evergreen, incagliata da martedì per una tempesta di vento e sabbia. Lo ha detto l'amministratore delegato di Royal Boskalis, Peter Berdowski. Se avesse ragione, i danni sarebbero enormi. Per l'agenzia Bloomberg, il valore giornaliero in transito è di 9,6 miliardi di dollari. Ogni giorno passano per il canale 50 navi e ieri erano già oltre 200 quelle in coda. L'alternativa è circumnavigare l'Africa, ma in questo momento, col prezzo del petrolio a alti livelli, è un costo aggiuntivo di milioni di dollari per ogni nave.

Intanto si sta cercando di trovare una soluzione, dragando il fondale intorno alla "Ever Given" e cercando di al-

leggerire il carico e i serbatoi. A occuparsi delle operazioni sono state chiamate due società. Una, Nippon Salvage, è giapponese come la proprietaria della nave, Shoei Kisen K. L'altra è l'olandese Smit Salvage, che fa parte proprio del gruppo Royal Boskalis e che è stata protagonista in passato anche del recupero della "Concordia".

Fra le navi in coda fin dal primo giorno dell'incidente, martedì scorso, c'è la portacontainer "Jolly Cobalto" della compagnia genovese Messina. «La nostra nave - racconta l'armatore Ignazio Messina - è in un convoglio diretto verso Sud. Ma abbiamo altre quattro navi pronte a partire nel giro di una settimana. Di circumnavigare l'Africa non se ne parla. Il problema maggiore è l'indeterminatezza, non si possono fare programmi: ai giorni necessari per disincagliare la nave bisognerà sommare quelli per dragare e monitorare i fon-

dali, e poi quelli per smaltire le navi in coda, calcolando che ne possono passare circa 50 al giorno». In un episodio simile a Amburgo, nel 2016, fu necessaria una settimana per liberare la portacontainer.

Un'altra compagnia che utilizza il canale è la d'Amico, specializzata in rinfuse, che però in questo momento non ha unità in coda: «Purtroppo è un incidente grave - afferma l'ad, Cesare d'Amico - che sta mettendo tutto il sistema sotto pressione. La prossima marea favorevole sarà il 30 marzo, ma si spera che si risolva prima». Per d'Amico a soffrire di più sarà il settore container, che vive già una situazione difficile di ritardi nelle rotazioni dei servizi e di congestioni. Anche d'Amico considera poco conveniente la circumnavigazione dell'Africa. Per una portarinfuse da 80 mila tonnellate, a esempio, i costi aumentano sia se parte o arriva in Nord Europa (fra 200 e

320 mila dollari di costo maggiorato rispetto ai 250 mila di tariffa del canale, con 12 giorni di viaggio aggiuntivi) sia a maggior ragione se partenza o destinazione sono in mar Nero, dove ci sono i porti del grano. In questo caso i giorni aggiuntivi sono 21 e il costo lievitato fra 450 e 650 mila dollari. Dirottare 50 navi al giorno costerebbe quindi una cifra compresa fra 10 e 30 milioni in più soltanto di spese di viaggio.

Commenti preoccupati per il blocco arrivano da Confindustria («potrebbe avere un impatto sulla distribuzione di merci essenziali, dagli approvvigionamenti energetici e quelli necessarie per fronteggiare la pandemia» afferma il presidente Mario Mattioli) e da Assarmatori («è destinato a generare un impatto devastante sull'economia mondiale, incidendo pesantemente su energia e materie prime», dice il presidente Stefano Messina). Intanto le assicurazioni fatica-

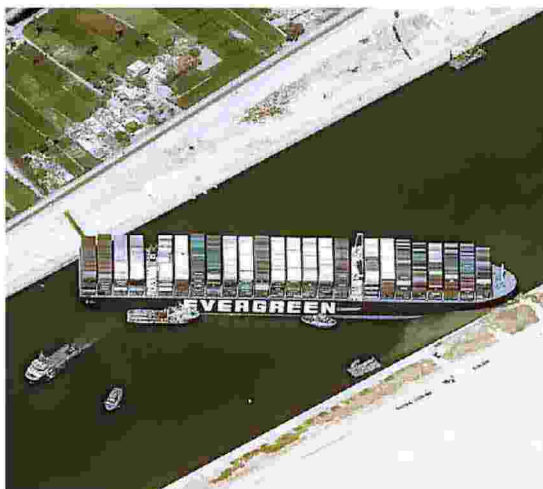
no ancora a stimare i danni: «Meno ingenti - spiega Gian Piero Priano di Cambiaso e Riso - quelli legati al cosiddetto corpo e macchina e alle operazioni di salvataggio, più consistenti quelli agli altri soggetti coinvolti, dall'Autorità del Ca-

nale alle altre navi, che andranno in capo al riassicuratore della "Ever Given"». «Il peggio - conferma Marco Doro del gruppo Lercari - sarà il ritardo nella consegna delle merci delle altre navi bloccate. Lo scena-

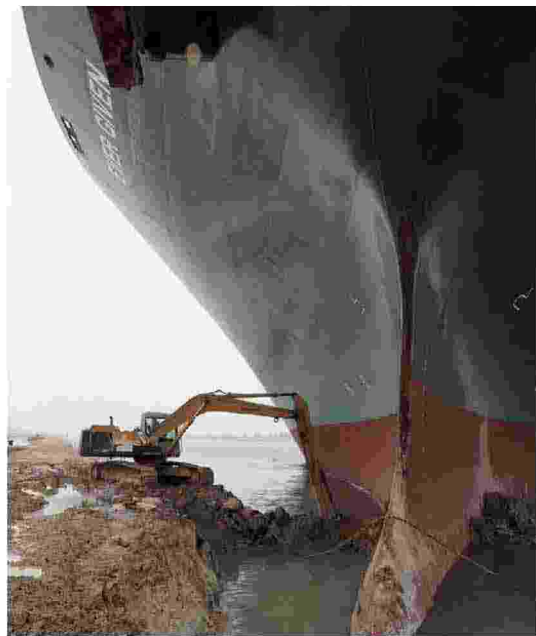
rio è gravissimo, da un punto di vista assicurativo pari a un terremoto, con effetto domino. E il cerino in mano potrebbero averlo le piccole aziende che aspettavano la merce e non sono assicurate per danni

dovuti a business interruption e al ritardo conseguente». Alessandro Morelli, Chief Insurance Officer di Siat, sottolinea poi la novità dell'evento in relazione alle grandi dimensioni della nave: un ulteriore elemento che dovrà essere stimato alla conta dei danni. —

Gli armatori: «Girare intorno all'Africa? Per il momento l'opzione costa troppo»



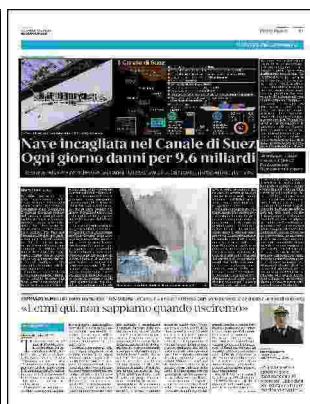
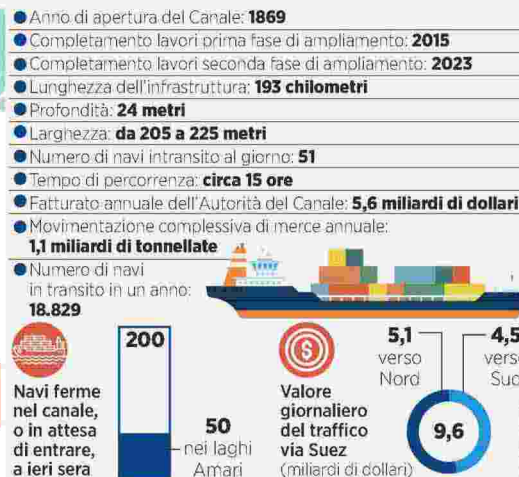
La "Ever Given", portacontainer lunga 400 metri, di traverso



Una ruspa scava intorno al bulbo della nave per disincagliarla

AFP

Il Canale di Suez



La Ever Given bloccata nel canale di Suez: oltre 300 navi in attesa, tra cui la Jolly Cobalto con al comando Tommaso Elmetto

Di **Redazione Procida**

MAR 28, 2021



Napoli – Dopo quattro giorni di stallo sono cominciate ieri le operazioni, che si annunciano complesse, per liberare il Canale dal portacontainer Ever Given. L'Authority del Canale di Suez ha annunciato la fine delle operazioni di dragaggio (scavo del fondale) e l'inizio delle manovre di rimorchio del portacontainer che da martedì blocca l'importante collegamento marittimo tra Asia ed Europa. Si tratta tuttavia di una procedura complessa che prevede vari tentativi, che potrebbero anche 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.

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.

La Ever Given, lunga 400 metri e larga quasi 60, si è incagliata nel canale di Suez nel pieno di una tempesta di sabbia, mettendosi di traverso e ostruendolo completamente, costringendo le compagnie a deviare le proprie navi. Il blocco ha anche creato un ingorgo di oltre 200 navi ferme nel mar Rosso, secondo i dati del giornale Lloyd's List. Si stimano perdite per 9,6 miliardi al giorno. Ieri

Yukito Higaki, presidente della compagnia Shoen Kisen Kaisha, ha precisato che «la nave non sta imbarcando acqua» e «una volta disincagliata sarà in grado di navigare».

IL COLLOQUIO CON TOMMASO ELMETTO con il “Meditelegraph”

Tommaso Elmetto, è il comandante della “Jolly Cobalto”, portacontainer della Linea Messina lunga 240 metri con il suo popolo di 23 persone a bordo: ieri sera guardava il cielo grigio sopra il Grande Lago Amaro, ultima tappa prima di uscire verso il Mar Rosso, in compagnia di altre 50 navi semi-nascoste nella foschia.

Fermo nell’occhio del ciclone, Elmetto non pensa al prezzo del greggio e ai mercati impazziti:

«Ci sono circa 200 navi tra Mar Rosso e Mediterraneo in attesa di entrare nel Canale. Noi siamo fermi qui, e non sappiamo quando potremo uscire – ha detto ai cronisti».

L’attesa la preoccupa? «Ma no, in ogni viaggio si parte sempre mettendo in conto una quindicina di giorni fermi alla fonda: vuoi per condizioni meteo sfavorevoli, vuoi perché il porto è congestionato, cioè è pieno e non si può entrare... abbiamo carburante per un mese e sempre il 15% dei viveri in più necessari a bordo. E se dovessero esserci problemi, le agenzie che seguono la nave possono sempre garantire i rifornimenti necessari. Fa parte della nostra vita».

Una vita di lunghe attese («ma la nave è una piccola città, ognuno ha le sue mansioni, che deve svolgere indipendentemente se si viaggia o meno»), tanto orizzonte e tempeste: «A questa stagione è facile nel Canale trovare raffiche di vento e foschia: per attraversare tutta la via d’acqua ci sono tre piloti che si danno il cambio».

Piloti che ora hanno ancorato la “Jolly”: i turni di guardia sono rafforzati, e ci si prepara a un’altra notte nell’occhio silenzioso del ciclone. «Noi marittimi – dice Elmetto – siamo una comunità, e spesso veniamo messi in cattiva luce. Vede, un errore come quello della “Ever Given” poteva davvero capitare a tutti. Non si possono mettere sotto accusa le persone di quell’equipaggio».

Il Canale è stato allargato, tutti i lavori finiranno nel 2023, ma le navi nel frattempo sono cresciute: «Le portacontainer di ultima generazione sono lunghe 400 metri, ogni “tiro” di container è due metri e mezzo sopra l’altezza dello scafo. È come mettere in acqua un palazzo di cinque o sei piani, farlo scivolare nella corrente e al contempo esporlo, come un’enorme vela, alle raffiche del vento. Un tempo il problema era più legato alle grandi petroliere, che però pativano e patiscono soprattutto la corrente, perché la superficie al vento, a confronto della portacontainer, è irrisoria».

Non va fatta però l’equivalenza grandi navi, grandi rischi: «I fiumi che portano ad Anversa o Amburgo sono percorsi dalle portacontainer a 15-18 nodi con nebbia e vento... Le infrastrutture portuali sono e devono essere pensate per fare fronte anche a queste nuove situazioni».

Parola di chi ha percorso il Canale «quasi 20 volte l’anno dal 1991»: fatto il calcolo, il traguardo delle 600 non dovrebbe essere così lontano».

Blocco di Suez, Becce (Assiterminal): "Più penalizzati i porti del Nord Europa"

«È il riscatto dello shipping» conferma **Stefano Messina, presidente di Assarmatori, senza dimenticare le preoccupazioni per la ripresa del transito.** «Se i tempi dovessero allungarsi sarebbe un problema» dice, per le compagnie che aumenterebbero i costi e perderebbero ricavi con le navi ferme, e per l'economia con i ritardi alle consegne di merci.

La nave che sta bloccando il traffico nel Canale di Suez
26/03/2021

Genova - Gli armatori italiani riuniti nelle due associazioni Confitarma e Assarmatori seguono passo passo l'evolversi della situazione nel canale di Suez, ancora bloccato dalla mega nave portacontainer, la Ever Given, incagliata da martedì. Ma su una cosa sono d'accordo: **lo stop sta facendo comprendere a tutti quanto il trasporto marittimo sia strategico per l'economia mondiale.** «Ce ne rendiamo conto solo quando ci sono gli incidenti, ma ricordiamoci che il 90% degli scambi mondiali in volumi e il 70% in termini economici, viaggia via mare e il 12% di quanto trasportato annualmente nel Mediterraneo transita dal canale di Suez» sottolinea Mario Mattioli, presidente di Confitarma.

«È il riscatto dello shipping» conferma **Stefano Messina, presidente di Assarmatori, senza dimenticare le preoccupazioni per la ripresa del transito.** «Se i tempi dovessero allungarsi sarebbe un problema» dice, per le compagnie che aumenterebbero i costi e perderebbero ricavi con le navi ferme, e per l'economia con i ritardi alle consegne di merci. Qualcuno sta pensando di far fare alle proprie navi che ancora non hanno imboccato il canale il periplo dell'Africa invece di passare da Suez. Ma «abbiamo la ragionevole speranza che la navigazione riparta in tempi rapidi» è opinione sia di Mattioli che di Messina, direttamente coinvolto in quanto una nave della compagnia Ignazio Messina ha una nave, Jolly Cobalto, ferma nel canale di Suez. **I terminalisti portuali italiani, sull'altro fronte, temono ritardi e cancellazioni delle navi in arrivo.** «L'impatto però dovrebbe essere più pesante su porti del Nord Europa, dove sono dirette molte portacontainer bloccate» dice Luca Becce,

presidente di Assiterminal, che a fronte del fatto che l'incidente sia accaduto ad una nave lunga 400 metri e larga 60, lancia uno stop al gigantismo navale. «Serve una riflessione. Il bilancio è più di problemi che di utilità, si potrebbe decidere di non farne più» dice. **«Il gigantismo ha generato una contrazione del mercato del trade e del trasporto che da 18 operatori è passato a 3 alleanze in 10 anni,** portando di fatto ad una situazione di monopolio su 3 operatori» elenca, e inoltre stati e terminalisti hanno dovuto fare investimenti per «migliaia di miliardi» per adeguare le infrastrutture ai nuovi giganti del mare. «Tutto questo - sottolinea Becce - per favorire una monopolizzazione del mercato e una vulnerabilità? Perché quando una nave come questa ha un problema spesso si genera la situazione che stiamo vivendo a Suez».