

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Navi dirottate e altri blank sailing in arrivo: ecco i primi effetti del blocco di Suez sui container

Nicola Capuzzo · Thursday, March 25th, 2021

A più di 48 ore dal suo incaggio la nave portacontainer Ever Given è ancora lì, ferma immobile in quel tratto di Canale di Suez dove improvvisamente gli scambi commerciali fra Oriente e Occidente sono stati bloccati. Le informazioni che giungono sono frammentarie, talvolta contradditorie, ma quel che appare sempre più probabile è che la risoluzione di questo incidente richiederà quantomeno giorni, certamente non poche ore.

“Seguiamo con apprensione la vicenda della mega porta container Ever Given. Una sospensione prolungata della navigazione a Suez potrebbe avere effetti molto negativi sulla continuità della supply chain marittima, già messa a dura prova da un anno di blank sailing, container vuoti introvabili, noli quintuplicati e congestione dei porti” ha commentato Andrea Scarpa, vicepresidente con delega allo shipping di Fedespedi (la federazione nazionale delle case di spedizione).

Il numero uno di Boskalis, il gruppo che controlla la società Smit Salvage impegnata nelle operazioni di salvataggio, a una Tv tedesca ha dichiarato che potrebbero volerci anche settimane per liberare il canale, tutto dipende da come evolverà la situazione. Un messaggio poco rassicurante per chi sperava che lo spostamento dello scafo potesse essere una questione di poche ore.

Berdowski ha paragonato la Ever Given a un’enorme balena spiaggiata e ha ammesso come i tentativi compiuti finora di muovere la nave con la spinta e il traino dei rimorchiatori è stato inutile. L’unica cosa che al momento appare certa è quella che l’operazione di disincaggio passerà attraverso lo sfruttamento del prossimo rialzo della marea (atteso per fine mese) e l’alleggerimento della nave (tramite lo sbarco di una parte dei container in coperta, lo spostamento delle acque di zavorra a bordo e/o lo scarico di parte del carburante nelle stive). Il tutto abbinato all’azione dei rimorchiatori e a un dragaggio del fondale attorno allo scafo. Una serie di soluzioni che richiedono non poco tempo. Quanto è al momento difficile prevederlo.

Fra le conseguenze che preoccupano maggiormente il mondo della logistica internazionale ci sono però gli effetti attesi, in termini di ritardi, extra-costi e disservizi, sui prodotti finiti. Importatori ed esportatori di tutto il mondo temono (a ragione) che questo avvenimento possa tornare ad aggravare una situazione già particolarmente critica nel trasporto marittimo containerizzato. Lars

Jensen (SeaIntelligence Consulting), uno dei maggiori esperti in materia, in queste ore va ripetendo un messaggio importante: “Più questo blocco del canale di Suez proseguirà, maggiore sarà la probabilità e l'impatto di una nuova tornata di blank sailing fra un mese”. Questo perché le linee marittime non saranno in grado di far recuperare alle navi ‘ferme in coda’ o dirottate verso il Capo di Buona Speranza i giorni di navigazione perduti. Anche quando il canale egiziano sarà riaperto l'unica maniera per rimettere a posto la programmazione operativa delle linee sarà quella di riposizionare alcune navi e fare ripartire dal capolinea la rotazione. Un'azione che inevitabilmente si tradurrà in transit time più lunghi nel prossimo futuro, maggiore domanda di trasporto da parte dei caricatori e minore capacità di stiva disponibile. Quantomeno fino a quando la situazione non si sarà normalizzata. Chi spedirà ora la propria merce dall'Asia (Estremo Oriente) verso l'Europa dovrà attendere metà giugno prima che il carico arrivi a destinazione.

Lo stesso Jensen ha notato come alcune compagnie di navigazione abbiano già indicato alle proprie navi di procedere con la circumnavigazione dell'Africa perché evidentemente non si aspettano una risoluzione a brevissimo del blocco di Suez. Nello specifico la nave Hyundai Prestige in navigazione per il consorzio The Alliance dal Nord Europa all'Asia, all'altezza di Gibilterra, invece che entrare nel Mediterraneo, ha proseguito la sua navigazione verso sud per cui impiegherà circa una settimana in più rispetto alle tempistiche previste per raggiungere il prossimo porto di scalo in Tailandia. Idem vale per le navi che dall'Asia sono in viaggio verso l'Europa e che nelle prossime ore potrebbero decidere di circumnavigare l'Africa con la conseguenza che tutto ciò che trasportano a bordo (food, mobili, scarpe, vestiti, elettronica, parti di ricambio, ecc.) arriverà a destino almeno una settimana in ritardo.

“Questa nave bloccata è un altro duro colpo a un comparto, quello del trasporto marittimo di carichi containerizzati, che da mesi è affamato di capacità di stiva per le conseguenze dell'emergenza pandemica” ha commentato ancora Jansen.

“La situazione impatterà in modo particolare su quelle aziende che avevano optato per una catena della fornitura corta e non dispongono di un ampio stock di prodotti” ha aggiunto Glenn Koepke, manager di FourKites, società specializzata in software per la logistica. “Normalmente gli importatori considerano un periodo di tempo cuscinetto (un buffer di 2-5 giorni) per attendere l'arrivo a destinazione delle spedizioni che viaggiano via mare e che possono incorrere in ritardi ad esempio legati alle procedure di sdoganamento. Se il blocco del canale dovesse risolversi in un periodo di tempo di pochi giorni le conseguenze sulle catene logistiche potrebbero essere tutto sommato trascurabili. In caso contrario le implicazioni saranno notevoli” prevede Koepke.

Ian Woods, avvocato dello studio inglese Clyde & Co, dal canto suo evidenzia come la scelta da parte delle compagnie di allungare la navigazione per bypassare il blocco di Suez comporterà maggiori costi in termini di tempo e carburante e queste spese-extra potrebbero essere in qualche modo ribaltate poi sugli utenti finali”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, March 25th, 2021 at 10:45 pm and is filed under [Economia](#), [Spedizioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

