

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Guerra Ucraina – Russia: le conseguenze sui trasporti via mare e sui porti

Nicola Capuzzo · Thursday, February 24th, 2022

Gli effetti della crisi tra Russia e Ucraina sui trasporti marittimi internazionali hanno iniziato a dispiegarsi già nei giorni scorsi, con le prime sanzioni inflitte martedì dagli Usa a carico anche di alcune navi russe. L'offensiva avviata stamattina sta però già provocando conseguenze dirette sulle attività di porti e compagnie marittime e altre più gravi e durature potrebbero rivelarsi in caso di eventuale avanzata delle forze russe.

Facendo un passo indietro, come detto lo scorso 22 febbraio il Tesoro statunitense, a seguito del riconoscimento da parte di Putin delle repubbliche di Donetsk e Luhansk, ha imposto tramite l'Ofac (lo Office of Foreign Assets Control degli Usa) sanzioni nei confronti di due istituti finanziari di Stato russi dalla forte presenza nei trasporti marittimi. Il provvedimento ha interessato in primis Vnesheconombank, istituto creditizio di Stato attivo nel finanziamento navale. Tra le sue operazioni degne di note va ricordato ad esempio il supporto garantito a Smart Lng (joint venture tra Novatek e Sovcomflot) nel 2020 nell'acquisto di 10 navi rompighiaccio per il trasporto di Gnl che saranno utilizzate per lo sfruttamento di un giacimento di gas naturale nella penisola di Gyda, nell'artico siberiano, nell'ambito del progetto Arctic Lng 2. L'altro istituto colpito è stato Psb (Promsvyazbank Public Joint Stock Company), secondo gli Usa utilizzato dal governo russo per finanziare le attività di difesa. In questo caso l'amministrazione Biden ha inflitto anche sanzioni direttamente a cinque navi di proprietà di Psb Lizing OOO, controllata di Psb (Promsvyazbank Public Joint Stock Company). Nel dettaglio le unità colpite, tutte di bandiera russa, sono il ro-ro Baltic Leader, le crude oil tanker Linda e Pegas e infine le portacontainer Fesco Magadan e Fesco Moneron. Secondo le ultime rilevazioni di Marine Traffic, negli ultimi giorni le Fesco Magadan e Fesco Moneron erano localizzate rispettivamente a ovest ed est del Giappone, mentre la Baltic Leader era in navigazione lungo la Senna. Linda sarebbe al largo dello Sri Lanka, mentre la Pegas era stata avvistata a fine gennaio nei pressi del Bosforo.

L'iniziativa statunitense contro questa ridotta flotta di navi russe è stata analizzata da *VesselsValue*, che l'ha ritenuta troppo limitata perché possa avere un impatto rilevante. Il database specializzato ha però provato a stimare quali potrebbero essere gli effetti di una azione analoga che andasse a colpire tutte le navi nella cui proprietà è presente un soggetto russo. Secondo l'analisi, tra le tanker le unità 'a rischio' sarebbero il 7,4% (in numero) della flotta di mondiale, mentre tra le navi per il trasporto di Gnl la quota sarebbe pari il 3,5%. Guardando però a queste flotte in termini di metri cubi per miglia, ovvero in relazione alle funzioni di trasporto effettivamente espletate, la flotta di

Lng carriers sale a rappresentare il 7% a livello globale, mentre nel loro comparto le tanker pesano solo per il 2,1% (per via del fatto che le prime tendono a coprire tratte più lunghe). Se infine si restringe il campo ai soli trasporti in uscita dalla Russia, le navi gasiere di bandiera russa equivalgono all'85,8% del mercato (in termini di metri cubi per miglia), mentre per le Lpg tanker pesano per il 36,8%.

Passando invece alle prime conseguenze dirette del conflitto, una fotografia è offerta dalla società di global risk intelligence Dryad Global. In una nota ha evidenziato che al momento il Mar d'Azov è bloccato dalle forze ucraine mentre nei porti marittimi del paese l'attività è sospesa per ordine dell'esercito ucraino.

La società sta consigliando a tutti gli operatori commerciali di “evitare qualsiasi transito o operazione all'interno della Zee dell'Ucraina o della Russia all'interno del Mar Nero”. Con l'evolversi della situazione, ha aggiunto, “permane un elevato grado di incertezza per quanto riguarda la libertà di navigazione in tutto il più ampio Mar Nero”. A suo avviso le criticità riguardano “l'incertezza commerciale piuttosto che il rischio per la sicurezza dell'equipaggio”, anche perché “si ritiene che la Russia non abbia alcuna intenzione di prendere di mira navi straniere o civili attraverso un'azione militare”. Il suggerimento alle navi che si trovano nei porti ucraini è comunque quello di “cercare di partire immediatamente” assicurandosi di “trasmettere su Ais” e dichiarando “chiaramente le loro intenzioni in Vhf”.

Impossibile al momento azzardare previsioni sulle evoluzioni del conflitto e quindi anche sulle sue conseguenze sul mondo dello shipping. Molti analisti tendono a considerare poco probabile che la Russia voglia conquistare l'intero territorio ucraino, ma alcuni ritengono possibile che possa non disdegnare l'annessione di alcuni specifici territori. Mira di una possibile annessione potrebbe essere in particolare la città portuale di Mariupol, affacciata sul Mar d'Azov e al momento sotto attacco, dalla quale solitamente partono traffici significativi verso l'Italia, tra cui quelli di bramme gestiti per quel che riguarda la logistica verso l'Italia (Monfalcone e Porto Nogaro) da F.lli Cosulich.

Meno probabile viene ritenuto un interesse per Odessa, ma ciononostante sia Hapag Lloyd sia Maersk hanno fatto sapere questo pomeriggio di avere chiuso i loro uffici nello scalo, dove contano rispettivamente 20 e 60 dipendenti. Entrambe stanno inoltre dirottando altrove le loro navi che si trovavano nei porti ucraini.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, February 24th, 2022 at 4:52 pm and is filed under [Navi](#), [Porti](#), [Spedizioni](#)

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