

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Le crisi di Mar Rosso e Suez mettono a rischio il break bulk italiano e Mediteraneo

Nicola Capuzzo · Friday, April 19th, 2024

L'abbandono della rotta via Suez a favore della circumnavigazione dell'Africa, primo effetto sul commercio globale della crisi geopolitica in Medio Oriente, ha impattato sensibilmente su costi e transit time dei trasporti, ma a preoccupare molti operatori è quasi più l'impossibilità di programmare l'attività dei mesi futuri derivata dall'incertezza dello scenario.

Questo è quanto emerso da un webinar organizzato dalla sezione logistica e trasporti di Animp (Associazione Nazionale di Impiantistica Industriale) e focalizzato, con la moderazione di Enrico Salvatico (Studio legale Mordiglio), sul segmento del break bulk e dell'Epc (engineering procurement and construction). Ampio spazio quindi a Lino Papetti e Fabrizio Spaziani. Il primo 'Category Manager Transport, Logistic & Heavy Lifting' di Saipem ha ad esempio evidenziato come sia ormai "prassi chiedere, nei tender, la duplice quotazione, con la rotta prescelta e l'eventuale re-routing. Le forbici sono molto varie, di norma comprese fra 50-70% di differenza. A ciò si aggiunge l'enorme difficoltà di dare al cliente garanzie sui tempi".

Oltre "all'aggiornamento dei frame agreement coi fornitori di servizi di trasporto per dare agli operativi tariffari attendibili su cui negoziare coi clienti", nel novero delle soluzioni il collega, Head of Transport Operations Management di Technip Energies Italy, ha aggiunto "la rinegoziazione dei contratti coi clienti finali, l'inserimento di clausole di salvaguardia contro le fluttuazioni, meccanismi di incentivazione agli spedizionieri".

Del resto già Marco Lopez de Gonzalo (Studio Legale Mordiglio) aveva spiegato come, "più che basarsi su eventuali interventi legislativi, il modo più efficace per affrontare questa crisi sia quello di muoversi a livello contrattuale", facendo seguire una breve dissertazione su possibili clausole da utilizzare e relativi effetti. Così come Fabrizio Pescaglia, Manager Claims Department di Lockton PL Ferrari, aveva illustrato l'immediata reazione del mercato assicurativo e dei P&I alle turbolenze del Mar Rosso, a partire dal "premio addizionale sulle navi, compreso fra lo 0,2 e il 2% a seconda dell'eventuale legame di nave e/o carico con interessi più a rischio come quelli israeliani, statunitensi o britannici".

A ritornare da questo genere più tecnico-operativo di incertezza sul da farsi a uno più strutturale sono stati i rappresentanti degli armatori di settore intervenuti. "Se normalmente i nostri passaggi annuali da Suez si aggiravano sui 35-40, nei primi mesi del 2024 sono a 0, con 6 navi già

rischedulate su Buona Speranza e 4 che lo faranno nelle prossime settimane. Il primo effetto di questo fenomeno è che l'imbarco in Mediterraneo non è più maggiormente appetibile rispetto a quello sulla costa atlantica europea e non sappiamo se e quando tornerà ad esserlo" ha sottolineato Giuseppe Alberti, broker nel sales and chartering department di Spliethoff.

"Per noi il problema è stato gestire il rerouting di viaggi in corso. Ormai anche noi abbiamo cancellato Suez e viaggiamo solo dall'altra parte. E certo gli incrementi di costo, anche più marcati sul Golfo Persico (particolarmente interessante per i nostri Epc) di quanto lo siano sulle rotte per l'Asia, sono un problema. Così come i transit time allungati. Ma a me a medio termine preoccupa il fatto che il Mediterraneo non sia più area di transito: questo potrebbe avere effetti drammatici non solo sugli uffici delle imprese armatoriali, ma sui porti e su tutto l'indotto retroportuale se la crisi non rientrerà a breve. Anche qui il problema è che nessuno può fare alcuna previsione al riguardo" ha fatto eco Matteo Fortuna, executive managing director di Bbc Chartering, prima di lasciare la parola a chi aveva il compito di guardare al pieno del bicchiere.

"Ci sono diversi dati che mostrano la crescita, in volumi e fatturato, delle modalità alternative di trasporto indotta dalla crisi del Mar Rosso. Aereo, treno, combinato mare-aereo sono una buona risposta ma solo per quel che riguarda il transit time, perché sui costi non sono alternative comparabili al tutto mare. Oltre a ciò il problema è la pianificazione, sia perché Suez non è che sia indisponibile, solo presenta un'alea difficilmente inquadrabile, sia perché è impossibile guardare ad orizzonti superiori ai 2-3 mesi" ha concluso Leonardo Baldi, regional vice president Italy di Jas.

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, April 19th, 2024 at 4:40 pm and is filed under [Politica&Associazioni, Spedizioni](#)

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