

La crisi di Suez rischia di pesare per mesi sulle catene di fornitura

Logistica

Rimossa la nave incagliata, ma presto l'ingorgo di cargo intaserà i porti

Temuti ulteriori ritardi nelle consegne e l'aggravarsi della carenza di container

Sissi Bellomo

Liberare Suez purtroppo è solo il primo passo. L'incidente che per sei giorni ha ostruito il canale egiziano rischia di provocare difficoltà ancora per settimane, se non addirittura mesi, alla logistica di merci e materie prime, acuitizzando una crisi già in corso da tempo come effetto collaterale della pandemia.

I noli delle portacontainer, che sulle rotte Asia-Europa sono quasi quintuplicati in meno di un anno, non hanno ancora reagito in modo rilevante. Ma molti esperti temono che questo sia soltanto un periodo di (relativa) quiete prima che l'ennesima tempesta si abbatta sulle supply chain internazionali.

AP Moller-Maersk, gigante danese che movimentava un quinto dei carichi globali via mare, è stato tra i primi a suonare l'allarme sulla «reazione a catena» innescata dal blocco di Suez, che ridurrà la sua capacità di trasporto «del 20-30% per diverse settimane». L'armatore prevede una «seria congestione» nei porti, soprattutto in Europa, quando decine di navi - dopo la sosta forzata in Egitto - arriveran-

no tutte insieme, ingrossando ulteriormente il traffico, che in molti terminal è già oggi intasato.

Maersk ha reagito all'emergenza sospendendo le prenotazioni spot e i contratti di breve periodo. Lo stesso sta facendo MSC, numero due mondiale nel segmento cargo. Decisioni che nei timori degli spedizionieri potrebbero preludere a una nuova ondata di blank sailings, le cancellazioni di viaggi, che farebbero riaccendere il rally dei noli.

MSC non è meno pessimista di Maersk. Per Caroline Becquart, Senior Vice President della compagnia, la crisi di Suez minaccia di trasformarsi in «una delle peggiori perturbazioni del commercio globale degli ultimi anni»: il secondo trimestre rischia di essere più problematico del primo e «forse perfino più sfidante» degli ultimi mesi del 2020.

Anche la sfida più immediata, risolvere l'ingorgo di navi nei pressi di Suez, si sta rivelando difficile: nuovi cargo si dirigono ogni giorno verso il canale, andando a ingrossare la fila di chi è già in attesa da giorni. È quasi come svuotare il mare con un secchio. Da lunedì, giorno della ripresa dei transiti, fino a giovedì 357 navi sono riuscite ad attraversare il canale secondo Leth Agencies, ma ieri ce n'erano altre 206 in attesa.

La Suez Canal Authority (Sca) cerca di tranquillizzare: la frequenza dei passaggi - di solito una cinquantina al giorno - è stata accelerata, con l'obiettivo di arrivare a 95 navi al giorno. «Se Dio vuole tra venerdì notte e sabato mattina avremo sgomberato», ha dichiarato ai media locali il presidente della Sca, Osama Rabie.

Il problema tuttavia presto si sposterà altrove, ossia nei porti di desti-



La liberazione. Dopo l'incidente dell'Ever Given il canale di Suez è tornato operativo

nazione. I maggiori terminal europei, non solo nel Mediterraneo ma anche nel Nord, si stanno preparando all'impatto. Ma hanno già avvertito che non sarà facile gestirlo. Jan Hoffmann, esperto di logistica dell'Unctad, teme che per alleggerire i porti serviranno «diversi mesi», anche a causa del vincolo rappresentato dall'ultimo miglio: camion e treni, per non parlare degli aerei, viaggiano già a pieno carico, appesantiti anche dalla distribuzione dei vaccini anti-Covid. «A parte i costi, è difficile trovare capacità con scarso preavviso, specie quando questa è già molto limitata»,

denuncia Eric Martin-Neuville, executive vice president della francese Geodis. «La crisi di Suez genera un nuovo livello di caos nei programmi di spedizione».

Anche il problema della reperibilità di container sembra condannato ad aggravarsi: la dislocazione è tuttora molto squilibrata, con una carenza in Asia e viceversa un eccesso di «scatole» ferme in Europa e Nord America, il cui numero a questo punto aumenterà. Per Moody's «ulteriori ritardi nelle catene di rifornimento saranno inevitabili», con conseguenze gravi soprattutto per le imprese che acquistano in Asia.

Un'analisi delle rotte commerciali effettuata da Dun & Bradstreet con Ezoopen's evidenzia che tra i settori più colpiti in Europa rischia di esserci di nuovo l'automotive, accanto a macchine utensili, chimica e farmaceutica, alimentari, costruzioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

206

NAVI FERME

La coda per il canale di Suez ieri mattina era ancora lunga, benché da lunedì fossero passate 357 navi

1 miliardo

RICHIESTA DANNI EGITTO

Per Osama Rabie ad della Suez Canal Authority le autorità egiziane potrebbero chiedere oltre 1 miliardo di danni per i costi di rimozione della Ever Given.

