

Attacchi sul Mar Rosso sale la tensione nei porti della Liguria «Impennata dei costi»

Messina: «Circumnavigare l'Africa non è la risposta
Va organizzata una difesa militare sulla rotta di Suez»

Alberto Quarati / GENOVA

Forse non ci saranno meno navi, ma probabilmente porterle fino a Genova e in Liguria costerà di più, come sempre nelle situazioni di crisi e con le possibili ripercussioni sui prezzi al consumo. L'escalation di attacchi da parte dei ribelli Houthi nel Mar Rosso contro le navi sulla rotta di Suez scuote il mondo dei trasporti marittimi. Non è la prima volta che l'area è sottoposta a questo tipo di stress: basti pensare al blocco del Canale a marzo del 2021, quando la nave "Ever Given" rimase incastrata lungo la via d'acqua per oltre una settimana, o quando tra 2007 e 2010 i pirati al largo del Corno d'Africa sequestravano marittimi e navi per settimane, chiedendo riscatti milionari. L'incognita di questa nuova stagione sta nello scenario di guerra complessivo intorno a queste acque, e nel non sapere fino a che intensità si spingeranno gli attacchi, condotti con armi sempre più sofisticate.

Stefano Messina è presidente di Assarmatori, ma ieri confessava di sentirsi soprattutto uomo della Ignazio Messina, la compagnia del gruppo da lui guidato e che ha a noleggio la nave "Palatium III", colpita dai ribelli venerdì. «La nostra compagnia opera proprio in quelle acque: un dirottamento di tutte le navi dalla rotta di Suez mi pare altamente improbabile. Non credo nemmeno che ci saranno significativi cambiamenti negli arrivi dei porti di Genova o in Italia. Più



STEFANO MESSINA
PRESIDENTE ASSARMATORI
E DEL GRUPPO MESSINA

«Da Suez passa il 12% dei traffici globali: in un giorno i costi assicurativi sono già raddoppiati»



PAOLO PESSINA
PRESIDENTE DI ASSAGENTI
RESPONSABILE HAPAG LLOYD ITALY

«Questa crisi di Suez si aggiunge a quella già in corso a Panama. Penso torneremo ai convogli di navi»



MARIO SOMMARIVA
PRESIDENTE DEI PORTI DELLA SPEZIA
E DI MARINA DI CARRARA

«Meno navi? No, ma arriveranno da percorsi diversi. Preoccupa molto lo scenario globale»



ALESSANDRO LAGHEZZA
PRESIDENTE SPEDIZIONIERI SPEZZINI
E DEL GRUPPO LAGHEZZA

«Non cambieranno solo le rotte: a terra ci sarà bisogno di spazi per gestire stock di emergenza»



Il porto di Genova (nella foto il bacino di Sampierdarena) è uno dei principali terminali delle rotte globali attraverso il Canale di Suez

probabile invece un aumento dei costi: una nave paga giornalmente premi assicurativi di migliaia di dollari, che dopo gli attacchi di ieri pomeriggio, sono raddoppiati. Chi sceglie di circumnavigare l'Africa affronta costi gestionali maggiori, per l'allungarsi della durata del viaggio. Da Suez passa il 12% del traffico globale, parliamo di almeno 40-45 navi al giorno. Penso che alla civiltà mondiale possa costare meno l'organizzazione di una protezione militare: si può fare in due settimane, a partire dall'eccellenza della nostra Marina italiana».

«Questa crisi - aggiunge Paolo Pessina, presidente di Assagenti e responsabile in Italia della Hapag Lloyd, la cui nave "Al Jasrah" diretta a Genova è stata anch'essa colpita da un missile venerdì - si aggiunge a quella già in corso lungo il Canale di Panama, soggetto a forti restrizioni per effetto della siccità, tanto che Suez era stata usata da più parti come via alternativa per i traffici Ovest-Est. Anch'io credo che l'intervento militare sia la soluzione più alla portata, se non addirittura l'orga-

nizzazione dei convogli come ai tempi dei pirati, quando colonne di navi transitavano davanti al Corno d'Africa chiuse in cima, al centro e alla fine da navi militari».

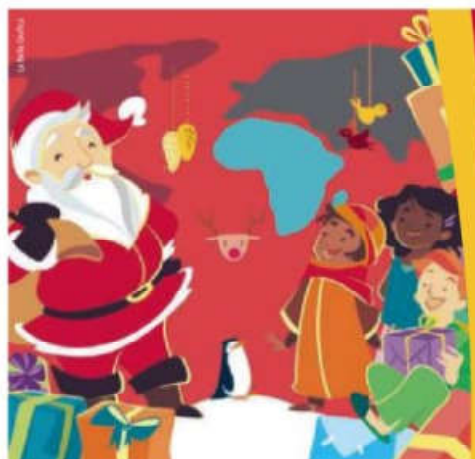
«Tutte e tre le navi attaccate venerdì, sia quella di Hapag Lloyd, che quelle di Messina e Msc, scalano regolarmente il porto della Spezia - dice il presidente dell'Autorità di sistema portuale della Spezia e Ma-

Meno preoccupazioni a Savona, toccata perlopiù da rotte infra-mediterranee

rina di Carrara, Mario Sommariva. «Che ci sia una modifica dei traffici, lo vedo inevitabile. Non credo vedremo meno navi per effetto di questi cambiamenti, ma sicuramente arriveranno qui attraverso percorsi differenti. Non è la prima volta che si registrano emergenze che spingono le navi a circumnavigare l'Africa. Quello che preoccupa davvero, e costituisce anche la novità, è lo scenario bellico che sta intorno a questi attacchi, e

la crescita della dotazione di armi a disposizione dei ribelli». Anche Alessandro Laghezza, imprenditore logistico e presidente degli spedizionieri spezzini, vede «un possibile aumento dei noli marittimi», ma oltre alla diversione delle rotte arriveranno «nuove richieste di spazi logistici per creare degli stock, delle riserve di merce, per fronteggiare periodi di tensione purtroppo sempre più ricorrenti: il trasporto insomma non cambierà solo in mare, ma anche a terra».

Ettore Campostano, tra i principali terminalisti a Savona e a lungo presidente di agenti e spedizionieri del porto del Ponente, pensa che il «riflessi saranno minori, specie nello scalo storico, interessato a traffici intra-mediterranei o transatlantici». Andrea Giachero, presidente degli spedizionieri genovesi, parla di una situazione «ultra-allarmante, non solo per i traffici merci, ma anche per le crociere, che nel 2024 erano destinate a superare il record storico. La crisi a Oriente può tagliare le toccate in Italia, con tutti gli effetti negativi derivati sulla Blue Economy».



Babbo Natale e i bambini del mondo

È la notte più magica dell'anno e tutto è pronto: la slitta trainata dalle fidate renne, il sacco colmo di doni confezionati dai laboriosi elfi... Babbo Natale può partire per il suo incredibile viaggio intorno al mondo, dal Polo Nord all'Australia, dal Canada al Giappone, e visitare le case di tutti i bambini, che lo aspettano sognando il suo arrivo.



A 9,90 € in più

IL SECOLO XIX

IN EDICOLA DALL'11 AL 31 DICEMBRE