

Il Covid, prima, e il conflitto russo-ucraino, ora, impongono nuove sfide al settore shipping

Diritto navigazione, la crisi apre nuovi spazi per gli studi legali

Transizione ecologica, più alti i costi dei trasporti via mare

PAGINE A CURA
DI ANTONIO RANALLI

Un settore che registra una crisi a causa del conflitto tra Russia e Ucraina, ma che resta centrale nell'economia mondiale. Si tratta dell'industria marittima internazionale che rappresenta circa il 90% del commercio mondiale. Nel 2021 settore ha mantenuto il suo trend positivo in materia di sicurezza a lungo termine, ma l'invasione russa dell'Ucraina, il crescente numero di problematiche dai costi importanti che coinvolgono le grandi navi, e la congestione dei porti derivante proprio dall'incremento del trasporto marittimo, destano qualche preoccupazione. A rivelarlo è il *Safety & Shipping Review 2022* di Allianz Global Corporate & Specialty SE (Ages). Lo studio annuale di Ages analizza le perdite e i sinistri di navigazione segnalati per navi oltre le 100 tonnellate lorde. Nel 2021 sono state riportate 54 perdite totali di navi a livello mondiale, rispetto alle 65 dell'anno precedente. Questo rappresenta un calo del 57% in 10 anni (127 nel 2012), mentre durante i primi anni '90 la flotta mondiale perdeva più di 200 navi all'anno. La riduzione delle perdite totali nel 2021 è resa

più impressionante dal fatto che oggi esistono circa 130 mila navi nella flotta mondiale rispetto alle circa 80 mila di 30 anni fa.

Sono diversi gli studi legali che si occupano di questo settore. Come Cba. «È necessario partire da due elementi. Da un lato, è importante ricordare che il 90% delle merci mondiali viaggia via mare e che il trasporto marittimo rappresenta il modo più sostenibile di trasportare le merci. Dall'altro lato, è indubbio che il mondo (e anche il trasporto marittimo) stia vivendo una nuova fase della globalizzazione; o, per meglio dire, che si stiano affermando processi di deglobalizzazione e di reshoring», dice **Francesco Dialecti**, partner di **Cba**: «basti pensare al fatto che la Via della Seta, di cui tutti parlavano fino al 2020, è oggi completamente uscita dal dibattito; dibattito che è invece – giustamente – focalizzato sull'impatto della disruption logistica globale e sulle problematiche che ne derivano. Il Covid è stato, sicuramente, un potente acceleratore di processi; d'altra parte, l'aggressione russa all'Ucraina comporterà una rinnovata centralità del Mare Mediterraneo, il che ovviamente costituisce una gran-





de opportunità, ma anche una sfida, per l'Italia. L'accorciamento della filiera logistica metterà quindi i porti italiani sempre più al centro degli interessi. È però essenziale che il nostro Paese non si faccia trovare impreparato. Da questo punto di vista, ci sono opere fondamentali per i nostri porti, che devono essere realizzate nei tempi stabiliti. Purtroppo, siamo al momento ancora indietro, è necessario semplificare le procedure e ridurre i tempi della burocrazia e gli oneri collegati alla bandiera italiana, in modo da frenare quella che è una vera e propria corsa a bandiere estere che stiamo vivendo. A rendere la vita ulteriormente complicata per gli armatori, le problematiche connesse alla sostenibilità ambientale. L'industria marittima sta assumendo un vero e proprio ruolo guida negli sforzi globali per ridurre le emissioni di CO₂; si può, da questo punto di vista, affermare senza dubbio che la decarbonizzazione sia in cima all'agenda del settore marittimo globale. Eppure, ciò avviene in un contesto regolamentare molto complesso, con norme stabilite «dall'alto» spesso del tutto avulse da considerazioni di sostenibilità economica».

Nel settore del trasporto marittimo oggi si rilevano nicchie di mercato a elevata redditività – come il trasporto di petro-

lio dalla Russia - adombrate però da alcuni fattori che non ne presagiscono la sostenibilità a lungo termine. «In primo luogo, circa il 10% della forza

lavoro marittima mondiale proviene dalla Russia e il 4% dall'Ucraina, comportando gravi difficoltà nel reclutare il personale, a cui si aggiunge una più capillare carenza di lavoratori qualificati per effetto del fenomeno della «*Great Resignation*» del mondo post pandemico», spiega **Cristiano Cerechiai**, partner di **Legalitax**. «Ciò aggiunge complessità a un mercato che presenta numerose incertezze: gli elevati prezzi dei noli spingono gli armatori a operare anche «adattando» navi non originariamente preposte allo specifico trasporto, con conseguente disastroso effetto sulla sicurezza. Anche in ambito sostenibilità, il trasporto marittimo registra alcuni dati preoccupanti: le emissioni di gas serra delle flotte mondiali sono cresciute del 10% e gli elevati costi, nonché il forte rallentamento nella ricerca, non permetteranno la sostituzione delle flotte o dei carburanti in soluzioni «green» nel breve – medio termine. Il panorama descritto ha impatti non solo sul trasporto di petrolio, ma anche sulle navi a carico secco, i cui costi elevati sono ulteriormente aggravati dalle congestioni che si verificano nelle zone portua-

li per effetto dell'affollamento delle stesse, che comportano un costo aggiuntivo per ogni giorno trascorso in attesa di accedervi. Alla luce di questi fattori, gli extra profitti registrati oggi nel mercato potrebbero essere reinvestiti in ammodernamento delle flotte».

La diffusione del Coronavirus a livello globale, prima, ed il conflitto russo-ucraino, poi,





hanno imposto delle sfide difficili al mondo dello shipping, che è stato chiamato ad affrontare significativi e rapidi cambiamenti, come mai avvenuto in precedenza. «Il complesso e imprevedibile scenario ha infatti comportato ripercussioni in termini di congestione portuale e aumento dei prezzi dei noli, causando significative criticità nella gestione della catena di approvvigionamento a livello globale», sostiene **Michele Borlasca**, senior partner di **Zunarelli studio legale associato**. «La sfida principale cui gli operatori del settore sono chiamati è quella di rinvenire rapide soluzioni di fronte ad improvvisi cambiamenti geopolitici, sanitari, nonché legislativi e regolatori. Si pensi alle difficoltà di coloro che direttamente, ovvero indirettamente, operano con imprese russe. Solamente a livello UE, dall'inizio della guerra, sono infatti già stati varati sei pacchetti di sanzioni indirizzati a persone, aziende, banche ed

istituti finanziari russi. Con la conseguenza che gli operatori sono chiamati ad un costante aggiornamento, al fine di non incorrere in violazioni.

Si registrano inoltre significative problematiche connesse con il blocco di navi nel Mar Nero. Nonostante infatti l'implementazione di corridoi sicuri per il passaggio delle navi commerciali, la navigazione in tali aree è reputata pericolosa per la presenza di mine marine o di possibili attacchi. Le ripercussioni sono evidenti anche a livello assicurativo, tra le aree di guerra elencate dal *Joint War Committee*, comita-

to che riunisce le corporazioni Lloyd's e Iua, figurano infatti anche il Mar Nero, il Mar d'Azov, nonché le acque interne di Ucraina e Russia. Ne deriva che le compagnie titolari di navi bloccate in loco, ovvero intenzionate a navigare in dette aree, sono costrette a pagare un cospicuo sovrapprezzo per il rischio guerra. Al fine di far fronte all'altissima domanda, alcuni operatori stanno compiendo cospicui investimenti per l'acquisto di nuove navi che, peraltro, dovranno essere conformi agli indici *Eexi (Energy Efficiency Existing Ship Index)* nonché, dal 1° gennaio 2023, all'indice dell'intensità di carbonio (CII). Tali standard navali sono finalizzati a ridurre le emissioni gas a effetto serra e, in tale contesto, non è da escludersi l'inclusione del trasporto marittimo nel sistema di scambio di quote di emissione (Ets) dell'Unione Europea».

Il settore della logistica, delle spedizioni e del trasporto marittimo a livello globale ha registrato nell'arco degli ultimi due anni cambiamenti epocali a livello industriale, economico e giuridico. «La guerra in Ucraina paradossalmente è il fattore di incidenza meno rilevante, se non teniamo conto del trasporto del grano e del petrolio», afferma **Andrea Marega**, partner di **Ughi e Nunziante**. «Tutto è cominciato con lo scoppio della pandemia a febbraio-marzo 2020, quando le compagnie marittime hanno deciso di scommettere sulla diminuzione del traffico complessivo. Ciò ha comportato l'impiego di un numero più contenuto di vettori navali per gestire le rotte commerciali





più importanti. Questo si è tradotto in una diminuzione della capacità di trasporto complessiva e di ritardi nella consegna delle merci, mentre i prezzi sono rimasti generalmente inalterati. Data la successiva evoluzione della pandemia, con l'aumento della do-

manda di specifici beni di consumo, in alcuni luoghi la domanda ha iniziato a conoscere una significativa e repentina impennata, che si contrapponeva ad una drastica diminuzione altrove. Questo squilibrio ha comportato, tra la fine del 2020 e l'inizio del 2021 l'insorgenza di due fenomeni: un forte aumento dei prezzi su base parimenti asimmetrica e un'indisponibilità di container sufficienti, essendo tali asset a un certo punto dislocati in gran parte in Cina e negli Usa.

A marzo 2021 si è poi verificato il blocco del canale di Suez a causa dell'incaglio della nave portacontainer Ever Green, che ha comportato la deviazione delle rotte mercantili e un ulteriore riflesso sui ritardi nelle consegne. Questa crisi ha indotto le autorità antitrust in Europa e negli Usa ad adottare deroghe alla normativa contro i cartelli, consentendo così alle compagnie marittime di allearsi. In questo quadro i prezzi del trasporto e della logistica sono aumentati di 10-15 volte, con un impatto notevole sul costo complessivo dei beni. Quest'aspetto sta rimettendo in discussione la delocalizzazione della produzione, frutto dell'economia globalizzata, indicando alcune realtà a rilocalizzare gli investimenti, in modo tale da benefi-

ciare in prospettiva non solo di prezzi di trasporto, spedizione e logistica forse inferiori, ma anche e soprattutto per contenere il rischio dell'incertezza sui tempi di consegna delle merci. Su quest'ultimo aspetto la crisi Ucraina ha avuto forse una qualche incidenza, almeno dal punto di vista psicologico».

«È un settore che ha visto la crisi della crocieristica, che solo in parte è stata recuperata, ma anche la crescita dei noli a livelli mai raggiunti prima», dice **Francesco Sciaudone**, managing partner di **Grimaldi Studio Legale**, «Impennata dei costi, forza maggiore, eccessiva onerosità sopravvenuta e ritardi dei tempi di esecuzione sono solo alcune delle patologie che hanno afflitto i contratti in materia».

Secondo **Mascia Cassella**, partner di **Masotti Cassella** «nonostante le difficoltà in cui oggettivamente versa il comparto dei porti, da ultimo aumentate a causa degli eventi straordinari di questo ultimo biennio, sembra ci sia fermento negli investimenti portuali: nuovi investitori si affacciano per recuperare porti malmessi, in disuso o solo parzialmente utilizzati. L'Italia, con la sua ricchezza di terreni costieri e di porti storici, può garantire un'operatività commerciale potenzialmente straordinaria. Se ne stanno accorgendo nuovi investitori stranieri sia dell'est Europa sia del Far East. Sono opportunità importanti in quanto lo sviluppo dei porti comporta un indotto di attività, dalle infrastrutture ai trasporti, dalla movimentazione allo stoccaggio, che potrebbe rilanciare un settore di dimensioni notevoli».





Il comparto della logistica e dei trasporti stava fronteggiando, già prima dell'invasione dell'Ucraina, una serie di problematiche, tra cui reiterate interruzioni del traffico marittimo, disfunzioni nelle catene di distribuzione, carenza o ritardi nell'approvvigionamento di alcuni prodotti e, in generale, un aumento esponenziale dei costi. «Il settore è oggi fortemente destabilizzato e caratterizzato da profonda incertezza», spiega **Davide Magnolia**, partner di **Lea Studio Legale**. «Pur navigando a vista, si intravedono all'orizzonte tre questioni che potrebbero avere degli impatti nel breve-medio periodo.

La prima riguarda la congestione delle infrastrutture portuali, già ampiamente stressate dall'onda lunga del covid e dall'incidente nel canale di Suez. L'arrivo della peak season, il ritorno alla normalità del porto di Shanghai con il paventato «effetto ketchup» ed il probabile nuovo lockdown cinese potrebbero portare nuovi blocchi e intasamenti nei porti europei ed americani. Questa situazione dovrebbe spingere gli operatori della logistica verso politiche di nearshoring e modelli di gestione del magazzino just in case. Il secondo tema è la ormai atavica mancanza di marittimi europei disponibili all'imbarco su traghetti che svolgono servizi di cabotaggio. Il rischio, qualora non si consenta di imbarcare anche personale extracomunitario, è che l'operatività nella stagione di punta venga fortemente compromessa. Infine, ci sono le sanzioni alla Russia. Qualora il conflitto dovesse durare

ancora a lungo, le sanzioni sul petrolio potrebbero far diminuire ulteriormente la disponibilità del carburante incrementandone il costo. Questo scenario, che nell'immediato potrebbe creare ulteriori disagi nei trasporti, potrebbe però spingere gli armatori e gli operatori della logistica ad accelerare il processo di transizione dai fuel convenzionali verso i carburanti alternativi (o vettori energetici) come il gas naturale liquefatto, l'ammoniaca o l'idrogeno. In ogni caso il panorama dello shipping dei prossimi mesi non potrà non essere

influenzato dall'aumento dei tassi di interesse, dall'inflazione globale, dall'incremento generalizzato dei costi e dai sovrapprezzi del carburante».

Poi c'è il Pnrr, che tenta di intervenire sul gap di competitività e attrattività dei porti italiani rispetto quelli nord-europei «facendo emergere una concezione delle infrastrutture logistiche come un unicum di nodi e reti che devono essere adeguatamente interconnesse e dimensionate al fine di garantire una movimentazione dei carichi quanto più possibile fluida e priva di colli di bottiglia». È quanto sostiene **Fabio Angelini**, founder dello studio **Parola Angelini**. «Gli investimenti sulla rete ferroviaria (Missione 3, Componente 1) e lo sviluppo delle Zone Economiche Speciali (Zes) mediante il loro collegamento con la rete nazionale dei trasporti (Missione 5, Componente 3) sono interventi strategici in questa prospettiva in quanto tesi al completamento dei principali assi ferroviari ad alta capacità, alla loro integrazione con





nali. In secondo luogo, il Mims potrà pubblicare il bando ministeriale di accesso ai contributi solo dopo l'autorizzazione della Commissione Ue. Ebbene, da Bruxelles il placet non è ancora arrivato. I ritardi pare debbano essere imputati al fatto che lo stanziamento di risorse, così come concepito, non trova puntuale ed esclusivo ancoraggio nella transizione energetica, unica finalità per il cui perseguimento il Next Gen Eu autorizza misure di sostegno economico. In definitiva: i finanziamenti restano ancora sospesi e il settore del trasporto marittimo attende risposta».

Tra le questioni «difficili» che stanno caratterizzando l'agenda mondiale senz'altro la transizione ecologica impatta sui traffici via mare. «Le emissioni in atmosfera del trasporto marittimo continuano a crescere, anche a livello europeo», spiega **Francesco Munari**, partner di **Deloitte Legal** - head of Ports, Shipping and Transport: «la conversione «sostenibile» della flotta mondiale richiede comunque tempi lunghi, e pare appena iniziata: solo l'1% delle navi utilizza combustibili diversi dal petrolio e derivati. La Commissione europea non è riuscita a inserire il trasporto marittimo all'interno del nostro sistema di scambio di emissioni (Ets) per l'opposizione degli armatori. Essi tuttavia hanno alcune buone ragioni per chiedere scelte più meditate a livello regionale (Ue) in un settore invece globale: le scelte di transizione energetica vanno assunte considerando i costi, la vita utile e l'impiego geografico di

una nave; parimenti, l'adozione di politiche incentivanti combustibili più «green», come Gnl o idrogeno, richiedono un consenso di policy ampio, perché per il loro successo sono necessarie economie di scala e infrastrutture portuali ad hoc a livello globale; quindi, livelli decisionali ben più ampi della scelta del singolo armatore».

Certamente, tuttavia, la transizione ecologica presuppone un aumento dei costi del trasporto marittimo, e richiede di ripensare il modello globalizzato del commercio che ha caratterizzato gli ultimi quarant'anni, nel quale tali costi apparivano «trascurabili» rispetto ai vantaggi della delocalizzazione. Per contro, essendo tuttora il trasporto marittimo quello di gran lunga il meno impattante rispetto agli altri a parità di merci trasportate, restano molto forti le ragioni di puntare a uno shift che ne favorisca l'incremento tutte le volte che esso possa essere alternativo ad altri modi. A livello Imo si sta lavorando per rendere i trasporti marittimi più sostenibili: forse è quella la sede più adatta per imporre indirizzi commisurati alla dimensione geografica del settore, purché si faccia presto e si assumano scelte coraggiose. Per diversi motivi, soprattutto geopolitici, il momento non sembra purtroppo propizio».

— © Riproduzione riservata —

Supplemento a cura
di **Roberto Miliacca**
rmiliacca@italiaoggi.it
e **Gianni Macheda**
gmacheda@italiaoggi.it





Francesco Dialti



Andrea Marega



Cristiano Cerchiali



Mascia Cassella



Michele Borlasca

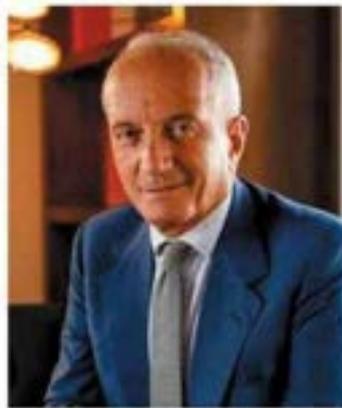


Francesco Sciaudone





Fabio Angelini



Gianluca Brancadoro



Francesco Munari

