

Msc e Maersk: «Garantita solo la consegna di cibo e medicinali». **Coeclerici**: «Mancano i convogli». Il caso alluminio

Merce bloccata nei porti, Mosca isolata

Gli armatori fermano crociere e cargo

IL CASO

Francesco Margiocco
Monica Zunino/GENOVA

Il primo operatore container al mondo, Msc, interrompe le spedizioni merci e sul fronte delle crociere sospende gli scali delle navi passeggeri a San Pietroburgo. La guerra Russia-Ucraina arriva inevitabilmente a toccare il traffico merci, da Msc a Maersk ed Hapag Lloyd allineate nella sospensione dei servizi, ma lambisce pure le crociere proprio nella fase della lenta ripresa post Covid anche nel Nord.

Da ieri e con effetto immediato la compagnia interromperà tutte le prenotazioni di trasporto merci da e per la Russia, includendo anche tutte le aree di accesso fra cui Baltico, Mar Nero ed Estremo Oriente russo. Continuerà ad accettare prenotazioni, come le altre compagnie, solo per «la consegna di beni essenziali come cibo, attrezzature mediche e aiuti umanitari». Sul fronte delle crociere per ora saltano tutti gli scali previsti dalla fine di maggio a ottobre a San Pietroburgo di quattro navi di Msc crociere: Preziosa, Grandiosa, Poesia e Virtuosa «per assicurare la salute e sicurezza dei passeggeri e dell'equipaggio».

Per il porto di Genova i riverberi del conflitto non sembrano allarmare troppo dal punto di vista dei traffici. La voce più consistente nelle relazioni fra la Russia e lo scalo è concentrata sull'import di prodotti petroliferi, con quantità da tempo trascurabili rispetto al traffico complessivo del Porto

Petroli. Nel 2021 a Multedo sono arrivate solo tre navi (su 300 totali) dal porto di Novorossiysk, quello da cui provengono le maggiori quantità,

che si trova sul Mar Nero, nella regione russa di Krasnodar fra il Donbass e la Georgia, una zona di guerra. Fra gli scali di Genova e Savona il greggio importato dalla Russia ammontava l'anno scorso a 1,2 milioni di tonnellate, la maggior parte appunto attraverso Porto petroli, di cui è una quota trascurabile rispetto a quello che arriva da altre parti del mondo.

L'altra voce, ma molto residuale, del traffico merci che unisce il porto di Genova con la Russia è quella dei metalli e materie prime. Dalla Steinweg-Gmt operatore nella logistica dei metalli in Italia che gestisce Gmt, Genoa Metal terminal nello scalo ligure, cercano di capire se potrebbero scattare blocchi. «Abbiamo finito di sbarcare una nave a Trieste con materiale che arrivava dalla Russia, mentre in questo momento su Genova non abbiamo nulla in arrivo», commenta Andrea Bartolini, amministratore delegato di Steinweg-Gmt. Non c'è una linea che colleghi regolarmente il terminal di Genova con un porto russo, a scalare sono navi tramp, traffico occasionale, e ad oggi non ci sono stati blocchi per nessun tipo di merce in arrivo, ma l'allerta c'è.

Rusal, il più grande esportatore d'alluminio della Russia, copre il 6% del mercato mondiale e vende ogni anno all'Europa due milioni di tonnellate di pani di alluminio allo stato puro, da rifondere e lavorare. È uno dei fornitori del gruppo genovese Cauvin. «Noi non

siamo troppo coinvolti, perché Rusal copre il 6% soltanto delle nostre forniture, ma è il mercato mondiale a essere in difficoltà», avverte Mattia Marconi, amministratore delegato di Cauvin Alluminio di qualità, una delle due società del gruppo. «Il porto di Novorossiysk, dove partono le navi di Rusal, è fermo perché in zona di guerra. C'è già carenza

di alluminio, ce ne sarà ancora di più. I prezzi schizzeranno». Rusal è di proprietà dell'oligarca Oleg Deripaska, che nel 2018 fu colpito da sanzioni degli Stati Uniti. Anche in quell'occasione, il prezzo dell'alluminio fece un balzo.

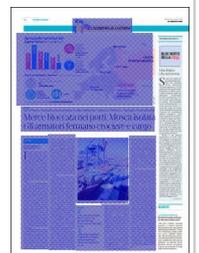
È molto legata alla Russia la

Coeclerici, azienda nata a Genova nel 1895 e proprietaria di una miniera in Siberia, a Novokuznetsk, dove estrae carbone a bassa volatilità che vende all'industria siderurgica e chimica europea. «La nostra attività prosegue», dice il presidente **Paolo Clerici** che però ammette «difficoltà sul fronte logistico, sia interno, per la mancanza di convogli, sia esterno, per la disponibilità di navi per il trasporto marittimo».

Spedizionieri e agenti marittimi non pensano a rimbaldi che possano toccare in modo pesante la portualità di Genova e Savona. Per gli scali dell'Autorità del Mar ligure occidentale i traffici via mare con l'Ucraina rappresentano solo il 2% del totale, una quota attorno a 166 mila tonnellate divise fra metalli e cereali. E con la Russia, come detto, le relazioni passano dall'import di prodotti petroliferi. «Il traffico con la Russia passa soprattutto dai porti del Nord Est italiano», dice Giampaolo Botta, segretario generale di Spedito. «I problemi potrebbero derivare da misure restrittive sulle rotte nel Mediterraneo del Sud Est. Inoltre a livello di traffici marittimi, a parte i riflessi economici legati alle sanzioni e ai divieti di volo, molti si stanno organizzando». «Per ora non ci sono complicazioni di sorta – ribadisce anche Paolo Pessina, presidente di Assagenti, l'associazione degli agenti marittimi genovesi e consigliere delegato agente raccomandataro di Hapag-Lloyd –. Siamo più preoccupati per i nostri colleghi nell'ufficio di Odessa in Ucraina».

3 navi arrivate nel 2021 da Novorossiysk al Porto Petroli di Genova su 300 totali

2 milioni di tonnellate, l'alluminio venduto dalla russa Rusal all'Europa ogni anno



na».—

© RIPRODUZIONE RISERVATA

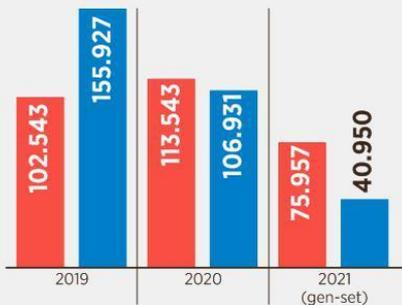


Container al terminal Sech, sullo sfondo la Lanterna di Genova

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato

Gli scambi commerciali

Liguria-Russia ● Export ● Import



Principali tipologie di prodotti importati: **materie prime da miniere e cave**



Principali tipologie di prodotti esportati: **macchinari e apparecchiature**

PORTI DI GENOVA E SAVONA I traffici con Russia e Ucraina



Quota volumi rispetto al totale nazionale: **2% (166.000 tons)**



Attività estrattive di metalli e trasformazione



Cereali

Import prodotti petroliferi: **1,2 milioni di tonnellate**

