



## ***Economia - MS Ever Given: Allianz Global Corporate & Specialty monitora costantemente gli scenari di rischio nel settore dello shipping***

**Roma - 26 mar 2021 (Prima Pagina News) L'ingorgo arriva in un momento particolarmente delicato per le linee di approvvigionamento globali.**

Come sicuramente noto, una grande nave portacontainer, MS Ever Given, si è incagliata nel Canale di Suez e ha portato il traffico sulla rotta di navigazione centrale tra l'Europa e l'Asia pressochè ad un punto morto. Tra i principali assicuratori marittimi, Allianz Global Corporate & Specialty monitora e analizza costantemente gli scenari di rischio nel settore dello shipping e pubblica annualmente il Safety & Shipping Study. Allianz fornisce il seguente supporto di ricerca, oltre a fatti e cifre sull'attuale incidente: Situazione del rischio marittimo nel Canale di Suez - Circa il 10% del commercio globale passa attraverso il canale di Suez, che collega il Mediterraneo al Mar Rosso e fornisce il collegamento marittimo più breve tra l'Asia e l'Europa. Le navi devono affrontare deviazioni lunghe e costose se il canale non viene aperto presto. Le navi risparmiano 9.000 km o 10 giorni usando il canale di Suez. - Osservatori di traffico navale navi e broker hanno detto che c'erano più di 100 navi in attesa di transitare nel canale. L'ingorgo arriva in un momento particolarmente delicato per le linee di approvvigionamento globali. I produttori di auto e computer sono in difficoltà a causa di una carenza globale di chip, esacerbata da un incendio in una grande fabbrica di chip in Giappone la scorsa settimana. Le case automobilistiche hanno chiuso gli impianti dopo che un'ondata di freddo in Texas che all'inizio degli scorsi mesi ha colpito la produzione di plastica e i porti della California sono stati colpiti da fermi e ritardi. - Quasi 19.000 navi sono passate attraverso il canale nel 2020, secondo la Suez Canal Authority - una media di 51,5 navi al giorno. Il Canale di Suez ha un eccellente record di sicurezza generale con incidenti di navigazione estremamente rari. Ci sono stati 75 incidenti di navigazione segnalati in totale nel canale negli ultimi dieci anni, secondo l'Allianz Global Corporate & Specialty Safety & Shipping Review 2020. Più di un terzo ha coinvolto navi container (28). - Tra il 2013 e il 2016 c'è stata una media di 12 incidenti di navigazione all'anno, ma i numeri sono diminuiti da allora. La media di 10 anni è di 8 incidenti all'anno.- Tuttavia, gli incagli (come l'incidente della Ever Given) sono la causa più comune di incidenti di navigazione nel canale - 25 negli ultimi 10 anni o 1 su 3 di tutti gli incidenti di navigazione nel canale. Insieme agli incidenti di incaglio, collisione e contatto rappresentano la metà di tutti gli incidenti di navigazione nel Canale di Suez negli ultimi 10 anni (38 in totale). - I guasti alle macchine sono l'altra causa principale degli incidenti di navigazione nel Canale di Suez, con 21 incidenti in 10 anni. - C'è stata solo una perdita totale di una nave riportata nel Canale di Suez negli ultimi dieci anni - nel 2010. La perdita totale nel Canale di Suez è stata una nave da carico chiamata Maryam che è affondata dopo aver caricato del bitume. Statistiche generali di navigazione su mega-navi e incagli:-



Un'altra statistica rilevante - la capacità di trasporto dei container delle navi è aumentata di circa il 1.500% negli ultimi 50 anni ed è quasi raddoppiata nell'ultimo decennio - E' possibile uno scenario di perdita potenziale e i costi coinvolti in caso di un grave incidente che coinvolga una nave container (anche se la situazione di Suez non è paragonabile) - Nell'ultimo decennio sono stati segnalati oltre 200 incidenti di incaglio di navi container in tutto il mondo, che rappresentano circa 1 su 10 di tutti gli incidenti che coinvolgono navi container. - I valori assicurati di queste navi (solo lo scafo) dipendono da molti fattori, come l'età, ma vanno da 70 milioni di dollari per una nave più vecchia (diciamo del 2012) a 150 milioni di dollari per una nuova. - Altri rischi principali associati alle meganavi sono la capacità di spegnimento degli incendi, lo stoccaggio sicuro del carico e l'errata dichiarazione del carico; nonché le difficoltà di salvataggio date le loro dimensioni. Inoltre, il capitano Rahul Khanna, Global Head di AGCS of Marine Risk Consulting, esamina alcune delle potenziali implicazioni di questo incidente e mette in evidenza alcune delle sfide di rischio poste dalle sempre crescenti dimensioni delle navi nel seguente Q&A. Come affrontano gli operatori il recupero di una nave così grande? Quali sono le sfide? La capacità di trasporto di container sulle navi è aumentata del 1.500% negli ultimi 50 anni ed è raddoppiata nell'ultimo decennio e una nave di 224.000 tonnellate e 400 metri di lunghezza che può trasportare fino a 20.000 container come la MS Ever Given è nel top 1% in termini di dimensioni delle navi in oceano. Ovviamente, le dimensioni di queste navi rendono un'operazione di salvataggio un'impresa significativa. Da qualche tempo molti nell'industria del salvataggio hanno avvertito che le navi container stanno diventando troppo grandi perché situazioni come questa possano essere risolte in modo efficiente ed economico. Dislocare una "mega nave" in uno spazio ristretto come il canale di Suez sarà impegnativo e richiederà la competenza di una compagnia di salvataggio specializzata - non tutti hanno l'esperienza per trattare queste navi. Il loro primo compito è quello di valutare il grado di incaglio della nave e quale potrebbe essere il modo più sicuro e veloce per rimetterla a galla. Nel migliore dei casi, una combinazione di alta marea e rimorchiatori adeguati potrebbe liberare la nave. Tuttavia, se la nave è fortemente incagliata, l'alleggerimento della nave potrebbe essere l'unica opzione e i container potrebbero dover essere rimossi dalla nave. Questo ritarderà il processo di salvataggio/risollevamento e renderà l'operazione molto più costosa. Supponendo che l'incaglio della Ever Given continuerà, quali sono i potenziali scenari di reclami in portata da un punto di vista assicurativo? È ancora troppo presto per commentare le cause di questo incidente, dato che nei rapporti sono stati citati diversi fattori che hanno contribuito all'incidente. Tuttavia, i potenziali scenari di reclamo potrebbero includere danni allo scafo e al motore della nave (se c'è stato un problema di guasto ai macchinari - una causa frequente di reclami assicurativi marittimi); danni all'elica e al suo albero, se anche la poppa si è incagliata; costi di salvataggio e rimozione della nave - che possono aumentare rapidamente soprattutto in caso di rimozione del relitto; reclami di responsabilità civile soprattutto per quanto riguarda i danni al canale; perdita di qualsiasi merce deperibile nel carico; e interruzione dell'attività e reclami per perdita di entrate a seguito di questo blocco. Qual è il probabile impatto sulla supply chain globali? Quali beni possono essere colpiti? Questi incidenti mostrano l'impatto immediato che può avere il blocco di una delle principali rotte marittime del mondo e mettono in evidenza quanto il commercio globale sia diventato dipendente dalle mega navi. Tra il 10-12% del



commercio globale passa attraverso il canale di Suez, con più di 50 navi che vi transitano ogni giorno. Lloyd's List ha stimato che circa 10 miliardi di dollari di traffico marittimo giornaliero potrebbero essere fermati da questo blocco e questo arriva in un momento particolarmente delicato per le linee di approvvigionamento globale. I produttori di auto e di computer sono in difficoltà a causa di una carenza globale di chip, esacerbata da un incendio in una grande fabbrica di chip in Giappone. Le case automobilistiche hanno chiuso gli impianti dopo che un'ondata di freddo in Texas all'inizio del mese scorso ha colpito la produzione di plastica, e i porti della California sono stati colpiti da blocchi e ritardi. Il canale è una via importante per trasportare petrolio e gas naturale liquefatto dal Medio Oriente all'Europa e c'è anche il rischio potenziale di ritardo nelle spedizioni in ritardo per le aziende di tecnologie avanzate e automobilistiche.

*(Prima Pagina News) Venerdì 26 Marzo 2021*