

Quanto costa all'Italia la crisi di Suez: i rischi sull'export, in ballo scambi per 154 miliardi di euro

di Valentina Iorio

Le tariffe di spedizione dei container sono schizzate in una settimana: il costo del trasporto da Shanghai a Genova è aumentato del 114% a 4.178 dollari per un container da 40 piedi, quello da Shanghai a Rotterdam, secondo gli indici Drewry, è balzato del 115% a 3.577 dollari. Le tensioni nel Mar Rosso, a seguito degli attacchi da parte dei miliziani sciiti Houthi, alleati di Teheran, hanno fatto crollare i transiti commerciali nel canale di Suez.



Msc, Maersk e gli altri cambiano rotta

Oltre 18 compagnie di navigazione, tra cui Msc e Maersk, hanno già dirottato le loro navi verso il Sudafrica per evitare di passare attraverso il Golfo di Aden, un'alternativa che rende i viaggi tra l'Asia e l'Europa molto più lunghi e costosi. Il colosso danese della logistica venerdì ha fatto sapere che non farà passare le sue navi dalla regione del Mar Rosso per il «prossimo futuro» in risposta ai rischi per la sicurezza «significativamente elevati». Un'affermazione che fa crescere il timore che la deviazione attorno al Capo di Buona Speranza non sia solo temporanea, con tutto ciò che ne conseguirebbe per i porti mediterranei, a partire da quelli italiani.

Le conseguenze per i porti italiani

«Per Trieste, ci saranno almeno un paio di settimane di sosta a causa dei problemi a Suez -dice Zeno D'Agostino, presidente Espo (European Sea Ports Organization) e del porto di Trieste, primo in Italia per volume complessivo di merci in transito - Ma il problema non è tanto nel breve periodo. Se questa situazione dovesse protrarsi, le compagnie potrebbero decidere di cambiare rotta in modo strutturale a discapito del Mediterraneo. Una nave che circumnaviga l'Africa, che interesse avrebbe a raggiungere il Mediterraneo orientale o l'Adriatico? Il rischio è che una volta circumnavigata l'Africa le navi puntino direttamente sui porti del Nord Europa. In una fase in cui gli operatori del Nord stanno investendo su Trieste, riconoscendo il ruolo globale del Mediterraneo e dell'Adriatico, questo scenario ci preoccupa».

Fino a un milione di dollari in più per viaggio

Ridisegnare le rotte, in ogni caso, comporta un aumento dei costi. «Per ogni nave che decide di percorrere la rotta del Capo di Buona Speranza il viaggio si allunga di 14-15 giorni. Se le navi

sono impiegate per più tempo, consumano di più e quindi aumentano i costi di trasporto - spiega Alessandro Pitto, presidente di Fedespediti, la Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali - Il solo costo del carburante per circumnavigare l'Africa è fra i 650.000 e il milione di dollari». Freightos, piattaforma online di prenotazione e pagamento per il trasporto internazionale, calcola che trasportare merci in un container da 40 piedi dall'Asia al Nord Europa in questa fase costa oltre 4.000 dollari, con un aumento del 173% rispetto a metà dicembre, mentre i prezzi Asia-Mediterraneo sono saliti a 5.175 dollari. E alcuni gruppi hanno annunciato tariffe superiori ai 6.000 dollari entro la metà del mese.

Made in Italy: in ballo 154 miliardi di import-export

La crisi nel Mar Rosso rischia di avere pesanti ricadute sulle supply chain internazionali e le forniture energetiche. Da Suez, infatti, transitano il 10% dei prodotti petroliferi raffinati, l'8% del gnl e il 5% del greggio. Per l'Italia si tratta di una rotta strategica: da lì passa il 40% del nostro import-export marittimo per un totale di 154 miliardi di euro, secondo un'analisi di Srm, centro studi collegato al gruppo Intesa Sanpaolo pubblicata a fine dicembre. Perdere questa rotta sarebbe un duro colpo non solo per i nostri porti - oltre a Trieste, potrebbero perdere traffico anche Genova, Gioia Tauro e La Spezia che sono i principali scali container e prodotti petroliferi - , ma anche per gran parte del Made in Italy, dalla moda, all'alimentare, dalle automobili ai macchinari.

Ritardi sulle consegne e rincari sui trasporti

L'aumento dei costi di trasporto avrà ricadute sulle merci e a cascata potrebbe far lievitare i prezzi anche per i consumatori. L'intensificarsi degli attacchi dei ribelli Houthi negli ultimi giorni ha spinto sempre più compagnie a deviare su Buona Speranza, con conseguenti ritardi sulle consegne e rincari. «Tutte le compagnie di navigazione, operanti sia nel mercato delle materie prime solide e liquide, sia sul mercato dei contenitori e quindi dei prodotti semilavorati o finiti stanno adeguando le proprie linee e la geografia dei propri servizi, su basi 'spot', valutate giorno per giorno, in funzione dell'evolversi della situazione: questo comporta un aumento dei costi di trasporto, almeno nel breve termine. Per quanto riguarda i costi delle compagnie stesse, il più ingente è quello dell'impiego giornaliero della nave a causa di tratte più lunghe, che comporta maggiori consumi di carburante e spese connesse alla navigazione», sottolinea il presidente di Assarmatori, Stefano Messina.



Il traffico merci a Suez è in forte calo

Secondo un report Srm, aggiornato al 3 gennaio, tra il 28 dicembre e il 1° gennaio il totale dei transiti giornalieri attraverso il Canale di Suez è crollato del 38% rispetto alla prima metà di dicembre. Si è passati da 72 navi al giorno a 55 navi al giorno. A diminuire sono stati

soprattutto i passaggi di portacontainer, con un calo del 72% mentre quelli delle portarinfuse e delle navi cisterna sono rimasti quasi invariati.

Costi assicurativi alle stelle

Ma anche chi continua ad attraversare Suez deve fare i conti con maggiori costi legati all'impiego di guardie armate e ai costi assicurativi, che sono aumentati anche fino al 400-500% secondo le stime di Assarmatori. «Le polizze assicurative sono quadruplicate. Noi abbiamo attraversato il Canale mercoledì con due navi, scortate dalla Marina militare italiana. Fortunatamente non ci sono stati problemi di sicurezza, ma bisogna capire come evolverà la situazione. Laddove abbiamo delle attività spot abbiamo sospeso i transiti per il Mar Rosso, ma se le navi sono noleggiare con contratti a lungo termine non possiamo deviarle - racconta Paolo d'Amico, ceo di d'Amico International Shipping (Dis) - Sia la missione internazionale a guida statunitense, sia la presenza della nostra Marina Militare sono molto importanti per il presidio dell'area».