

La guerra in Medio Oriente

La rotta dei soldi

Il traffico nel Canale di Suez è calato del 60% in un mese
La via di approvvigionamento è sotto attacco, adesso l'Europa trema
Costi già alle stelle: sempre più merce arriverà via treno e aereo



IL CASO

Simone Gallotti / GENOVA

Container, greggio e automobili. Ma persino le mele. Quelle del Trentino, ad esempio, stanno già avendo maggiori difficoltà a raggiungere i mercati dell'export perché il Canale di Suez è sotto attacco. L'Europa adesso trema perché la via fondamentale di approvvigionamento della sua industria, ha perso il 60% del traffico in un mese. Gli effetti della guerra che ormai si è allargata anche allo Yemen sono imprevedibili nella durata, non per gli impatti economici. I bombardamenti inglesi e americani in risposta ai razzi sparati contro le portacontainer, complicano ulteriormente la crisi di Suez. E alzano i prezzi del commercio mondiale, con l'Europa in prima linea. Le compagnie di trasporto container avevano già messo la prua verso Sud, in direzione del Capo di Buona Speranza proprio per colpa dei missili che gli Houthi sparavano alle navi delle compagnie occidentali: Maersk, Cma Cgm, Hapag-Lloyd e Msc. Non tutto il traffico era stato però dirottato, ma adesso la situazione è insostenibile.

LE CONSEGUENZE

Hapag-Lloyd ha già messo in conto decine di milioni di extra costi «ma accogliamo con favore le misure che renderanno di nuovo sicuro il passaggio attraverso il Mar Rosso» spiega un portavoce della compagnia tedesca. I rincari arriveranno dall'allungamento delle rotte e i ritardi nella catena logistica sono mostruosi: si va da 10 giorni in più per gli Usa ai 18 per raggiungere il Mediterraneo Orientale.

Per l'armatore tedesco l'impatto va calcolato su una flotta di 183 navi che ogni mese costano decine di milioni in più, destinati a incidere sul portafoglio delle aziende logistiche e su quello dei consumatori, compresi quelli italiani.

Continuare a navigare nel Mar Rosso è possibile perché Suez non è stato chiuso, però ora il rischio non riguarda solamente l'integrità della nave, ma anche i costi che sono superiori persino al periplo dell'Africa. Le assicurazioni di guerra sono infatti schizzate alle stelle: «Gli incrementi delle rate di nolo del traffico container sono dovuti alla necessità

La crisi di Suez



ZENO D'AGOSTINO Il presidente di Espo, l'associazione europea degli scali «Forti rischi per i nostri porti Pagheranno i consumatori»

L'INTERVISTA

GENOVA

«È difficile non essere preoccupati per le conseguenze.

Questi extra costi alla fine saranno pagati dai consumatori. E i porti italiani dell'Adriatico subiranno un impatto pesante da questa crisi di Suez». Zeno D'Agostino guida l'Authority di Trieste, il principale scalo italiano sulla sponda adriatica ed è presidente dell'associazione europea dei porti.

La situazione è così grave?

«Mi pare evidente. Anche perché non passerà tanto in fretta. Serviranno almeno altri sei mesi per un ritorno alla normalità dei costi del trasporto marittimo, sempre che nel frattempo non succeda altro. L'oligopolio che co-



66

ZENO D'AGOSTINO
PRESIDENTE
ESPO E PORTO DI TRIESTE

Genova potrebbe subire un impatto minore, ma arriveranno navi più piccole

stituisce il rischio delle compagnie marittime, necessiterà di tempo per rimettersi sulla rotta delle normalità. E questo inciderà parecchio sui consumi e sul costo del prodotto finale, in un quadro già toccato pesantemente dall'inflazione».

E perché il Mediterraneo è destinato a pagare il prezzo più alto?

«Perché Suez è la sua arteria principale e attualmente è tagliato fuori. Non solo: qui scontiamo anche la politica degli Ets (la tassa sulle emissioni di CO2 imposta dall'Europa, ndr). Non tutto il Mediterraneo comunque sarà tagliato fuori».

Cioè?

«Tangeri ad esempio è in posizione strategica. Mi spiego: la nave ha compiuto il periplo dell'Africa e arriva a Gibilterra. I porti del Nord Europa sono favoriti per accogliere direttamente le portacontainer. Certi mercati che pe-

raltro potevamo contendere proprio noi di Trieste, rischiano di andare direttamente nel Northern Range. Ma le altre navi, quelle dirette nel Mediterraneo Occidentale, è molto probabile che scaleranno a Tangeri, in Marocco. Da lì con i feeder (le navi più piccole, ndr) arriveranno anche negli scali italiani».

Ma i porti italiani sono l'anello debole della catena?

«Sì, ma non sono i soli però. Buona parte del Mediterraneo andrà in sofferenza. La zona dell'Adriatico è la più esposta a questa crisi».

E Genova?

«Beh Genova può contare su un mercato di riferimento che è in grado di servire quasi esclusivamente e non ci sono alternative. Magari arriveranno le navi più piccole proprio da Tangeri, ma l'impatto sarà minore rispetto al Mediterraneo orientale».

E voi a Trieste come farete?

«Avremo problemi. Per fortuna il reshoring che è un fenomeno che si è parzialmente verificato, ha portato più vicine alcune industrie. E i nuovi servizi che sono stati lanciati da Trieste proprio all'interno dell'area del Mediterraneo, ci potranno dare una mano».

SIGAL

L'arteria marittima
Il Canale di Suez è la via d'acqua fondamentale per i porti dell'Europa

66

STEFANO MESSINA
PRESIDENTE
DI ASSAMATORI

Il costo per assicurare una nave che transita da Suez è schizzato del 500%

di recuperare i maggiori costi per le rotte più lunghe - spiega Stefano Messina, presidente di Assamatori - Per le compagnie che continuano a transitare da Suez invece, i forti incrementi dei costi sono per il necessario aumento delle misure di sicurezza e specialmente per le polizze assicurative per il rischio guerra: in pochi giorni sono lievitati di oltre il 500%. In questo quadro c'è un anello debole: «L'Italia è il Paese che ha più da perdere - spiega Alessandro Santi, presidente di Federagenti - Il 40% dell'interscambio marittimo dell'Italia passa dal Canale di Suez. Non solo i container, ma anche le materie prime indispensabili per il nostro sistema produttivo».

I RIVALI STELLE

Così in pochi giorni le rate di nolo (il costo del trasporto del container) sono schizzate in alto, in linea con il trend delle ultime settimane; ieri tra Shanghai e l'Europa servivano più di 3.100 dollari per un teu (container da 20 piedi, ndr). Quasi 4 mila dollari invece per la West Coast americana. In definitiva ci saranno ripercussioni pesanti sui tempi (più lunghi) e sui costi (più alti) per tutta l'Europa. Ecco perché già ieri è partita la caccia all'alternativa alla nave: Dba ha ripristinato un servizio di treno merci per la Cina con Treviso per riempire 50 vagoni. Mentre Schenker, colosso tedesco delle spedizioni, si prepara a un boom del traffico cargo aereo.

GLI ARMATORI

Per gli armatori una parte degli extra costi è anche un'occasione per tornare a guadagnare. Ma il rischio è alto per le compagnie occidentali. La minaccia principale arriva dalla Cina: se infatti Maersk, Msc e Cma Cgm hanno subito attacchi e per loro Suez rappresenta un pericolo, per i cinesi di Cosco il Canale potrebbe essere più facile da attraversare. Le navi di Pechino non sono nella black list degli Houthi e potrebbero avvantaggiarsi della situazione. In questo conflitto, va in scena anche la guerra commerciale tra colossi.