

La nuova rotta senza Suez: ora da Shanghai a Genova un container costa il doppio

Le tariffe sono schizzate in una settimana: il costo del trasporto da Shanghai a Genova è aumentato del 114 per cento a 4.178 dollari per un container da 40 piedi. Le tensioni nel Mar Rosso hanno fatto crollare i transiti nel canale di Suez: oltre 18 compagnie di navigazione, tra cui Msc e Maersk, hanno già dirottato le loro navi verso il Sudafrica. Il colosso danese della logistica venerdì ha fatto sapere che non farà passare le sue navi dal Mar Rosso se non per il «prossimo futuro». Un'affermazione che fa crescere il timore che la deviazione non sia temporanea, con tutto ciò che ne con-

seguirebbe per i porti italiani. «Per Trieste, ci saranno almeno un paio di settimane di sosta — dice Zeno D'Agostino presidente del porto di Trieste, primo in Italia per volume di merci in transito —. Se la situazione dovesse protrarsi, il rischio è che le navi, una volta circumnavigata l'Africa, puntino direttamente sui porti del Nord Europa a discapito del Mediterraneo».

Ridisegnare le rotte comporta un aumento dei costi. «Passando per il Capo di Buona Speranza il viaggio si allunga di 14-15 giorni — spiega Alessandro Pitto, presidente di Fedespedi —. Solo per il

carburante ci vogliono fra i 650 mila e il milione di dollari a viaggio». Una situazione che rischia di avere pesanti ricadute sulle supply chain. Da Suez transitano il 10 per cento dei prodotti petroliferi raffinati, l'8 per cento del gnl e il 40 per cento del nostro import-export marittimo per un totale di 154 miliardi di euro, secondo Srm, centro studi collegato al gruppo Intesa Sanpaolo. Perdere questa rotta sarebbe un duro colpo per moltissimi settori del Made in Italy. «Le compagnie stanno adeguando le proprie linee, su basi spot valutate giorno per giorno: questo comporta un aumento dei costi di tra-

sporto, almeno nel breve termine», sottolinea il presidente di Assarmatori, Stefano Messina. Anche chi continua ad attraversare Suez deve fare i conti con maggiori costi legati all'impiego di guardie armate e alle assicurazioni, che sono aumentate fino al 400-500 per cento. «Le polizze sono quadruplicate — conferma Paolo d'Amico, ceo di d'Amico International Shipping —. Abbiamo attraversato il Canale mercoledì con due navi, scortate dalla Marina militare italiana. Non ci sono stati problemi, ma va capito come evolverà la situazione».

Valentina Iorio

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il percorso

Il viaggio per mare da Singapore a Rotterdam è quasi il 40% più lungo passando da Città del Capo rispetto al Canale di Suez

