

MOLTE COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE SCELGONO DI CIRCUMNAVIGARE L'AFRICA EVITANDO SUEZ. EFFETTI PESANTI SULLA CATENA LOGISTICA E SUI COSTI

# Crisi Mar Rosso, scaffali vuoti

Gli attacchi Houthi mandano in tilt i grandi gruppi commerciali: merce in ritardo, produzioni a rischio stop

La crisi sul Mar Rosso rischia di interrompere la catena logistica marittima e di svuotare non solo gli scaffali ma anche gli stabilimenti italiani ed europei. Oltre l'impennata dei costi, pesa il fattore tempo dettato dalle rotte più lunghe. Diversi gruppi hanno sospeso alcune produzioni e quasi tutti, da Ikea a Danone, stanno correndo ai ripari per evitare di restare senza scorte. Il picco è atteso ad aprile, dopo le festività cinesi. Intanto, i raid sulle forze Houthi si sono ulteriormente intensificati.

MARGIOCCO, QUARATI, SEMPRINI E SIMONI  
/PAGINE 2-3

## Senza rifornimenti

La crisi sul Mar Rosso interrompe la catena logistica via mare: effetti immediati. Oltre all'impennata dei costi ora pesa il fattore tempo, produzioni a rischio stop. Da Ikea a Danone, corsa dei grandi gruppi per evitare di finire con gli scaffali vuoti.

Per effetto dei ritardi delle navi e delle feste in Cina il picco sarà fra aprile e maggio

Rispetto al post-Covid l'attuale maggiore offerta di stiva potrebbe mitigare la situazione

### ALBERTO QUARATI

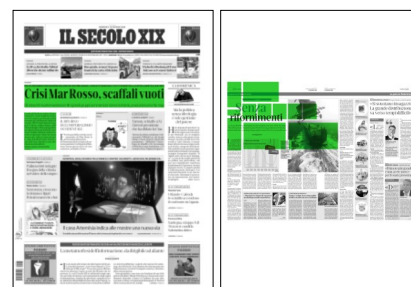
La crisi nel Mar Rosso, con gli attacchi dei ribelli Houthi dello Yemen alle navi commerciali che fanno la rotta tra Oriente e Occidente, e la conseguente scelta da parte di molte compagnie di navigazione di circumnavigare l'Africa piuttosto che passare attraverso il Canale di Suez, non avrà solo effetti sui costi della merce al consumatore, ma anche sulla sua stessa disponibilità sul mercato, con alcune produzioni, specie nel settore auto, già in sofferenza oggi.

Insomma, il rischio è che si riproponga almeno in parte lo scenario post-Covid, quando il mondo era ripartito e la Cina no, con ritardi di mesi sulle forniture industriali e i prodotti al consumo.

### IL MECCANISMO

Mediamente, se una nave che fa la spola tra i porti orientali e quelli occidentali evita il Canale di Suez per passare dal Capo di Buona Speranza, allunga la sua rotta di 10 giorni all'andata e altri 10 al ritorno. Questo già di per sé comporta-

rà un ritardo, ma in importazione dall'Oriente verso l'Europa c'è un'aggravante: il 10 febbraio, tra meno di un mese, le fabbriche cinesi chiuderanno i battenti per due settimane, in occasione del Capo-



Superficie 107 %

danno lunare cinese. La crisi del Mar Rosso è quindi capitata, forse non a caso, proprio in uno dei momenti di massima richiesta del mercato, quando l'Occidente ha già abitualmente fretta di creare scorte a magazzino.

Ora, la rotta completa di una nave giramondo (poniamo da Shanghai a Shanghai) è di circa 40 giorni passando da Suez, che quindi diventano 60 passando dal Capo all'andata e al ritorno. Questo significa che nessuna delle navi che stanno arrivando in Europa questa e la prossima settimana riusciranno a tornare in Cina prima del Capodanno lunare: in piccolo succederà quello che si è già visto con la chiusura dei porti cinesi. Tante navi in ritardo che arrivano tutte insieme nei porti congestionandoli, difficoltoso rientro dei container vuoti verso Oriente, dove ci sarà quindi penuria di mezzo per imbarcare la merce. Quindi inflazione e noli alle stelle: non a caso Goldman Sachs in questi giorni caldeggia più che mai l'acquisto di azioni della Maersk, che tra le compagnie di portaccontainer è la più grande di quelle quotate in Borsa, e ha visto in un mese il suo listino crescere del 30%. Nello stesso periodo le azioni della Hapag-Lloyd, primo cliente del porto di Genova, sono cresciute quasi il 50%. Gli effetti di questo meccanismo, con la mancanza di beni sul mercato, dovrebbe farsi sentire in Occidente fra aprile e maggio, una volta esaurite le residue scorte a magazzino, è la stima di una ricerca della Reuters consultando sei retailer statunitensi ed europei.

#### LE AZIENDE

Chi deve ricevere la merce, ha già cominciato a fare i conti. Dall'Ikea hanno fatto sapere che la situazione potrebbe causare carenze su alcuni prodotti. Il marchio di abbigliamento statunitense Abercrombie & Fitch comunicato

ai suoi ai fornitori che sta valutando la possibilità di utilizzare il trasporto aereo, che è molto più costoso delle navi mercantili, per evitare interruzioni. Il problema, viene rilevato da Bloomberg, riguarderà un po' tutto il settore del fast-fashion, la moda usa e getta che vive di catene commerciali in Occidente e manodopera a basso costo in Bangladesh, Vietnam, India: la Inditex, il cui marchio più famoso è Zara, assembla il 60% dei suoi capi in Spagna, con semilavorati provenienti da tutto il mondo. Ma qualche problema potrebbe averlo anche la moda di qualità, come quella italiana, che al contrario ha nell'Oriente un mercato di esportazione e potrebbe patire un incremento dei costi di inoltro della merce. Nei prossimi giorni Confindustria Moda avrà dati più precisi per poter valutare la reale entità di questo rischio. Anche in Amazon, riferiscono fonti di settore, si stanno preparando a gestire una situazione per molti versi simile a quella già patita durante il Covid (in allora il primo operatore mondiale dell'e-commerce noleggiò, come del resto Ikea, delle navi per potersi accaparrare la stiva necessaria per importare merce da Oriente a Occidente). Dal gruppo lattiero-caseario Danone stimano che se gli attacchi continueranno oltre i prossimi due o tre mesi, saranno cercate rotte alternative in mare o anche via terra, benché allo stato attuale non c'è alcun impatto significativo a breve termine sull'attività. Una delle più grandi aziende produttrici di elettrodomestici al mondo, Electrolux, prevede che le consegne saranno limitate, ma intanto cercherà percorsi alternativi e darà priorità a determinate consegne. Fra le case automobilistiche, Tesla e Volvo hanno deciso di interrompere la produzione di auto in Europa. La società di Elon Musk chiuderà i battenti dello stabilimento di Berlino dal 29 gen-

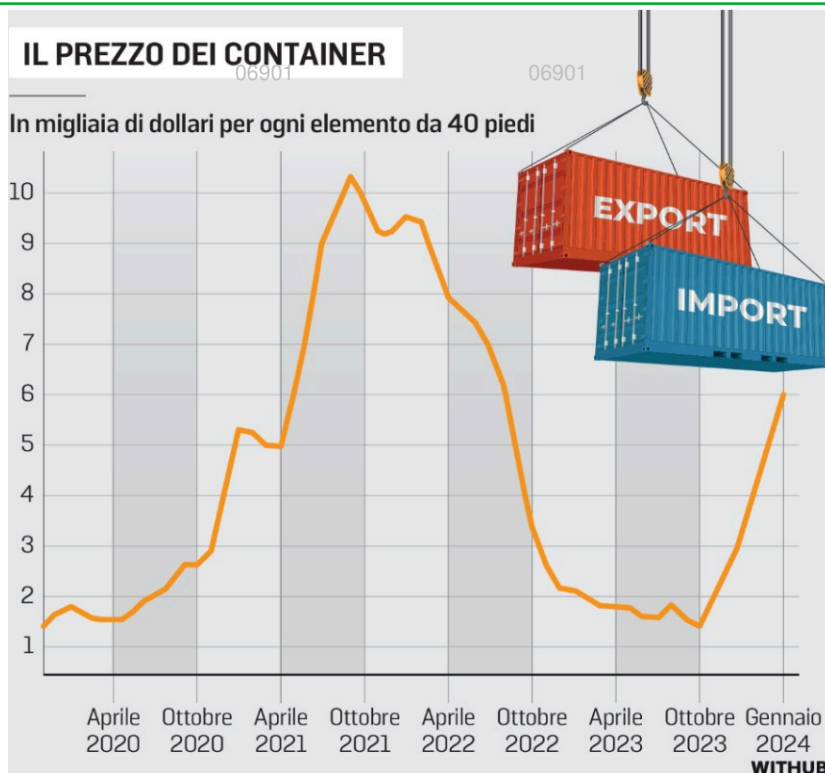
naio e l'11 febbraio. Anche lo stabilimento della Volvo in Belgio resterà chiuso per tre giorni la prossima settimana a causa di una carenza di scatole del cambio, la cui consegna è stata ritardata da «aggiustamenti nelle rotte di trasporto», ha dichiarato il produttore sino-svedese.

#### EPOIC È PANAMA

Ad acuire la crisi del Mar Rosso, aggiungono gli analisti della società di brokeraggio marittimo online Freightos, ce n'è un'altra in corso da tempo, quella del Canale di Panama, la cui Autorità ha da tempo limitato i passaggi per effetto della scarsità d'acqua dovuta alla siccità. Come conseguenza, negli scorsi mesi molte compagnie avevano dirottato le loro navi in servizio tra la Costa Orientale degli Usa all'Estremo Oriente dal passaggio nel Canale di Panama a quello via Suez (può sembrare incredibile, ma sono i vantaggi di vivere su un pianeta rotondo, non ce ne vogliono i terrapiattisti) fattore che sta ulteriormente incidendo sui ritardi della catena logistica globale.

#### SPALLE PIÙ LARGHE

«Tuttavia - nota Judah Levine, capo della ricerca di Freightos - anche con la minaccia di una certa congestione e carenza di container, le compagnie sono comunque in una posizione molto migliore per far fronte operativamente a queste deviazioni rispetto alle interruzioni osservate durante la pandemia. Nel 2021 e nel 2022 un'impennata estrema della domanda di beni che ha travolto i porti è stata la principale causa di interruzioni e dei picchi dei noli». Nel solo 2023 sono state consegnate 350 navi per una capacità di 2,2 milioni di container. Altre 478 ne arriveranno quest'anno, per 3,3 milioni di teu: tutta stiva aggiuntiva che potrà mitigare i ritardi prodotti dalla crisi del Mar Rosso. —



L'AZIENDA LIGURE LEADER PER TUTE E CASCHI SPORTIVI

«A Racing Force i depositi sono pieni ma alla lunga sarebbe un problema»

GENOVA

Paolo Delprato si è messo al riparo per tempo. L'amministratore delegato di Racing Force Group, mini-multinazionale con sede a Ronco Scrivia, leader nella produzione di tute, caschi e altri dispositivi di sicurezza per la Formula 1 e per le corse in auto in genere, ha i magazzini pieni. «Il nostro è un settore particolare, ad altissima stagionalità. Dipendiamo molto

dalle gare e dobbiamo essere pronti ogni anno con le forniture entro novembre», quando finisce il campionato mondiale e le scuderie si preparano per quello successivo. «Al momento il grosso della merce è arrivato», prosegue Delprato. «Certo se la situazione dovesse proseguire a lungo non potremo che risentirne - spiega l'amministratore delegato di Racing Force Group - come è stato in passato per i problemi nel



Uno dei caschi di Racing Force

canale di Suez», che nel marzo del 2021 rimase bloccato per sei giorni a causa dell'incagliamento di una nave portacontainer lunga 400 metri, la Ever Given. —

F. MAR.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LE ESPORTAZIONI DEL MADE IN ITALY

### Frutta e verdura, fresco impossibile In bilico un affare da mezzo miliardo

La crisi del Mar Rosso colpisce anche le esportazioni dei prodotti italiani all'estero. È a rischio circa mezzo miliardo di esportazioni di frutta e verdura made in Italy dirette in Medio Oriente, India e Sudest asiatico. È quanto stima la Coldiretti: «L'allungamento delle rotte marittime ha portato ad aumenti vertiginosi del costo dei trasporti e dei tempi di percorrenza. Per portare l'ortofrutta nazionale in India attraverso lo stretto di Suez il tempo impiegato

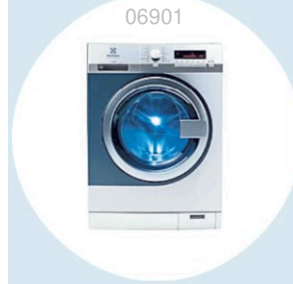
era di circa 28 giorni, ora, dovendo circumnavigare il continente africano si arriva a più di 40 giorni con l'allungamento dei tempi che potrebbe creare problemi di conservazione del prodotto fresco». Inoltre si registra un aumento dei costi stimabile in 6-7 centesimi per ogni chilogrammo di merce trasportata, che incide sulla competitività delle esportazioni nazionali. «In gioco c'è un mercato verso il quale l'Italia - conclude la Coldiretti - ha esportato



**Mele: 182 milioni di kg esportati**

oltre 217 milioni di chili di frutta, di cui oltre 182 milioni di chili mele, con principali destinazioni l'Arabia Saudita (oltre 66 milioni di chili di mele), l'India (oltre 51 milioni di chili di mele) e gli Emirati (oltre 15 milioni di chili di mele), secondo i dati 2022».

## I PRODOTTI E I MARCHI



**Elettrodomestici** L'allarme è già arrivato da Electrolux



**Abbigliamento** Problemi segnalati da Abercrombie



**Automobili** Volvo ha già sospeso alcune produzioni



**Magazzini** Rifornimenti in crisi pure per la catena di Zara



**Arredamento** Ikea ha già messo in conto forti ritardi



**Hi-Tech** Tesla, la prima a fermare alcune produzioni



**Alimentari** Immediati i rischi per la catena di Danone