

La minaccia ai container

06901

06901

Benzina e alimentari perché la crisi di Suez incide sul portafogli delle famiglie italiane

di Eugenio Occorsio

ROMA - Spedire da Shanghai a Genova un container da 40 piedi (12 metri di lunghezza, 2,13 di larghezza, 2,35 di altezza, 27 tonnellate di capienza) costava 1600 dollari il 19 novembre 2023, data dell'assalto degli Houthis al mercantile Galaxy Leader, dirottato nel porto yemenita di Salif. Oggi, 28 assalti dopo, la quotazione per la stessa tratta è di 5200 dollari. Sempre più spesso il viaggio non richiede più 28/30 giorni bensì 41/45 (dipende dalla velocità della nave) perché si sceglie di circumnavigare l'Africa con un aggravio di carburante di un milione di dollari, in ascesa perché il petrolio aumenta proprio per gli attacchi Houthis (+4% venerdì scorso fino a 80 dollari al barile). I costi delle assicurazioni presso i Lloyds di Londra sono raddoppiati, ma se l'armatore è israeliano il rincaro è del 250% e oltre.

Con questa realtà devono fare i conti esportatori e importatori piccoli e grandi. Tesla, Ikea e Volvo (oggi dei cinesi di Geely), che hanno importanti centri produttivi in Asia, hanno avvertito che le consegne conosceranno forti ritardi. I settori interessati all'import dei semiconduttori, dall'elettronica di consumo agli elettrodomestici fino alle auto elettriche, preavvertono rinvii e rincari. Le quotazioni del grano (9 milioni di tonnellate passano

per Suez) si mantengono per ora stabili, ma altri comparti hanno problemi specifici nella direzione nord-sud: l'export agroalimentare dell'Italia verso l'Asia è di 3,8 miliardi l'anno, di cui mezzo miliardo di ortofrutta. «Con quest'aggravio di costi finiamo fuori mercato», dice Lorenzo Bazzana, economista di Coldiretti. L'Italia esporta 217 milioni di chili di frutta, fra cui 51 milioni di mele in India, 15 milioni negli Emirati, 66 milioni in Arabia Saudita. Provengono dalle coltivazioni Melinda (Val di Non, Trentino), Vip e Marlene (Val Venosta, Alto Adige), e dai produttori veneti. «Arrivare in India impegna 28 giorni - spiega Stefano Faedo, capo dell'Associazione ortofrutta veneta - ma se ci vuole quasi il doppio, a parte il costo è impossibile mantenere la qualità».

Paura in Coldiretti anche per il vino, con il Made in Italy che vale 112 milioni in Cina, dove fra i rossi l'Italia è tra i primi tre Paesi fornitori. Nel complesso, transita da Suez il 40% del nostro import-export marittimo.

A rendere perfetta la tempesta che si profila sull'economia globale restano però i contraccolpi sul mercato petrolifero e quindi sull'inflazione che sembrava domata, mentre le banche centrali esitano sui ribassi. Per la banca d'investimenti Schroders i prezzi del petrolio possono arrivare a 120 dollari. Da Bab El-Mandeb passa il 14-15% del greggio (e il 10% del gas liquefatto fra cui quello per noi cruciale del Qatar), ma va tenuto d'occhio anche l'altro punto nodale, lo stretto di Hormuz controllato dall'Iran, dove la quota del traffico mondiale di petrolio sale oltre

il 35%: 15 milioni di barili al giorno su un commercio di 40-45. «Se si tiene sotto controllo la situazione a Hormuz le conseguenze sul greggio possono essere contenute perché esiste un surplus di offerta con i nuovi giacimenti in Brasile, Guyana, Usa», spiega Davide Tabarelli, presidente di Nomisma Energia. «Ma lo sconfinamento delle navi da guerra iraniane nel Golfo di Aden, con il sequestro di una petroliera turca, è un segnale allarmante». Secondo alcuni analisti, il Pianeta è più esposto che nel 1973 a crisi energetiche, peggiori anche di quella ucraina. Non a caso le navi delle compagnie petrolifere (le prime sono state Bp e la norvegese Equinor) hanno optato per la rotta "lunga" via Capo di Buona Speranza. L'Assoutenti ha ipotizzato per l'Italia uno scenario: un aumento del 10% porterebbe il prezzo della benzina verde a 1,950 euro al litro e una maggiore spesa annua di 213 euro. Quanto al gas, è aumentato del 4% la settimana scorsa: una risalita delle tariffe analogo, dice Gabriele Melluso che di Assoutenti è presidente, «avrebbe un impatto sulle bollette di 200 euro».

Gli unici a cui le cose non vanno male sono gli spedizionieri: una volta acquisita la sicurezza che

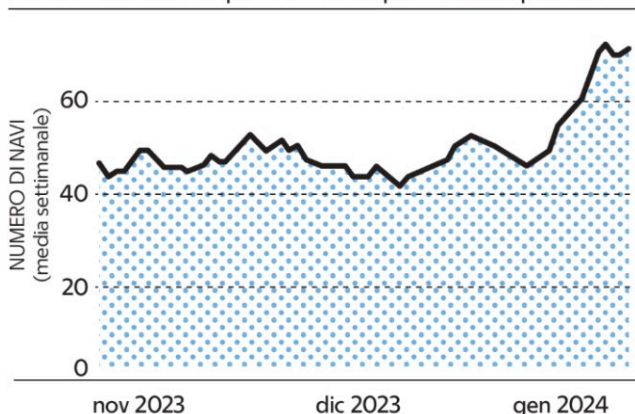


Superficie 74 %

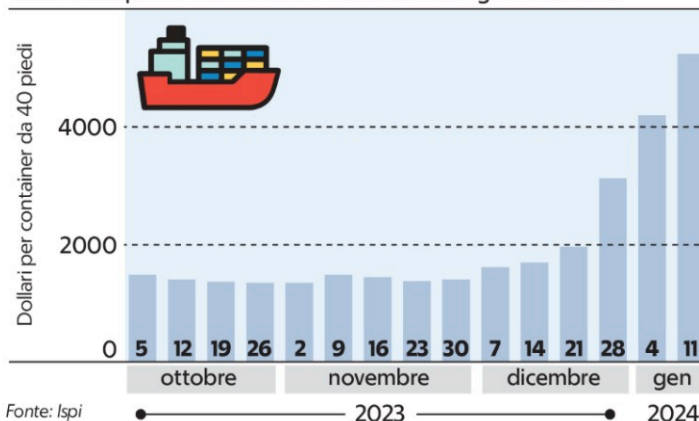
non ti spareranno addosso, un viaggio più lungo migliora il fatturato e i titoli in Borsa reggono. Sette "sorelle" dominano lo shipping: la Msc (basata a Ginevra ma fondata nel 1970 dall'armatore napoletano Gianluigi Aponte), la tedesca Hapag-Lloyd, la francese Cma Cgm, la danese Maersk, la taiwanese Evergreen, le cinesi Cosco e Yang Ming. La maggiore, Msc, fattura 29 miliardi e ha 500 navi più le crociere. Anche gruppi così potenti preferirebbero navigare in acque più sicure. © RIPRODUZIONE RISERVATA

Gli effetti degli attacchi Houthi nel Mar Rosso

Traffico marittimo nei porti vicini al Capo di Buona Speranza




Costi di trasporto medi di un container da Shanghai a Genova




Fonte: Ispi

I numeri



+10%

La benzina verde
Può arrivare da noi a 1,95 euro al litro




5200

Un container
Spesa in dollari da Genova a Shanghai



3,8

Gli alimentari
Dall'Italia all'Asia in miliardi di euro



40%

L'export italiano
La quota di beni che passa per Suez

