

Se la chiusura dovesse prolungarsi il prezzo delle merci decollerà
Cina e Russia spingono per la rotta artica. Porto di Genova a rischio

Tra Mar Rosso e Mediterraneo il 12% del commercio globale La metà è dentro un container

IL CASO

Alberto Quarati / GENOVA

In questo momento, ferme alla fonda del Canale di Suez ci sono, tra le altre, 32 petroliere, 65 navi cariche di carbone, grano o minerale di ferro, 17 navi-garage cariche di auto, otto navi dedicate al trasporto di animali vivi, ma soprattutto oltre 50 portacontainer. Un campione di quel 12% di commercio globale che transita ogni anno per questa infrastruttura. I container furono inventati nel 1956, anno del primo blocco di Suez a seguito dell'occupazione del Canale da parte dell'Egitto. Nel 1967, quando l'Egitto promise che avrebbe sgombrato i rottami della guerra dei Sei giorni in pochi mesi (ci vollero otto anni), i container erano ancora considerati un metodo di trasporto di nicchia.

Oggi la metà del traffico che passa da Suez è costituito da container, mentre greggio, derivati e altri carichi liquidi rappresentano meno di un terzo del totale. I container si sono affermati negli ultimi 30 anni come la principale modalità di trasporto per le merci a valore

aggiunto, perché permettono di caricare la merce davanti alla fabbrica che l'ha prodotta, e scaricarla a pochi chilometri da dove sarà venduta. In mezzo, il container può passare per camion, navi, porti, interporti senza mai essere aperto o anche solo toccato da una persona.

Secondo il centro studi Srm (Intesa Sanpaolo) da Suez passa il 40% del commercio complessivo dell'Italia, per 82,8 miliardi di euro. Dentro ai container si trova, in estrema sintesi, tutto quello che è possibile incontrare in un qualunque negozio (dall'abbigliamento al ferramenta, dal supermarket alla concessionaria di auto di lusso o moto, dal negozio di elettronica al meccanico) e che risulti importato da un Paese al di là del Mar Rosso.

Oggi il mercato è sbilanciato per effetto della pandemia: l'Asia, che è tornata a produrre prima dell'Europa, ha bisogno di container: i noli da inizio anno sono schizzati alle stelle perché la merce deve pagare non solo il viaggio del container pieno dalla produzione al luogo di consumo, ma anche il viaggio che il container vuoto deve fare per arrivare al luogo in cui va riempito.

Tutto il mondo dei trasporti è alla finestra, in attesa di sape-

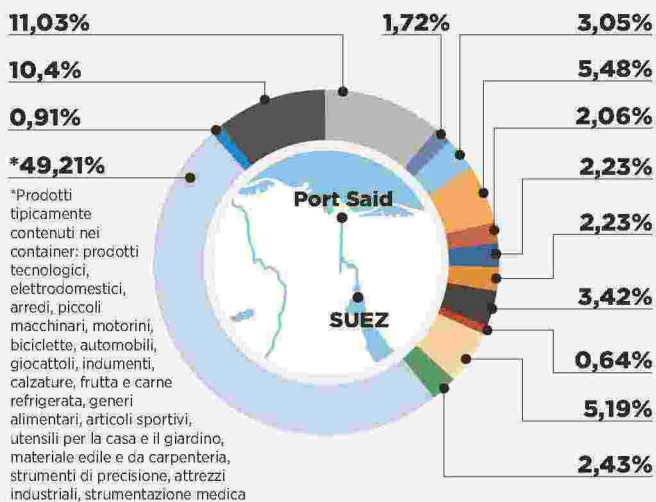
re a grandi linee quanto tempo sarà necessario per sbloccare la "Ever Given". Saputo questo, ognuno fisserà il suo prezzo. Se la crisi durerà i tre (ormai due) giorni promessi dall'Egitto, tutto si riassorbirà in breve tempo, a partire dall'attuale ingolfamento del Canale. Se dovesse durare di più, gli effetti sarebbero fuori scala: il presidente del porto di Genova, Paolo Signorini ha sottolineato che le rotte internazionali rimarrebbero fuori dal Mediterraneo. «La merce spiega Gian Enzo Duci, vicepresidente di Contrasporto - arriverebbe con servizi feeder o dal Nord Europa». La preoccupazione è alta tra gli spedizionieri: Fedespedi sottolineava come in un momento di noli già schizzati del 200% rispetto agli anni passati, 10 giorni di navigazione in più significa sottrarre altri container dal mercato: un incremento di prezzi che alla lunga arriverà anche al consumatore finale.

«Se le cose dovessero andare per le lunghe - dice Ennio Palmesino, decano dei broker genovesi - ci sarà una crescita dei noli, ma non va dimenticato che a differenza delle precedenti crisi, oggi c'è l'oleodotto Sumed, che passa a fianco del Canale. Il greggio ha insomma una strada alternativa». I

broker inoltre ricordano che andando verso la stagione calda, anche i consumi energetici per riscaldamento ed elettricità potrebbero calmierare la crisi, anche se indubbiamente i costi saliranno (ieri il prezzo del petrolio è cresciuto oltre il 4%, sia Brent che Wti) con effetti sul carburante usato per auto e camion.

Il settore che dovrebbe registrare un rialzo più ritardato è quello delle materie prime: carbone e grano hanno tempi di reazione più lunghi, ma certamente anche in questo caso ci sarà meno stiva disponibile per effetto dei viaggi più lunghi delle navi, e quindi il prezzo delle materie prime salirà, come già segnalato da molti comparti industriali in Italia. Ci sono poi gli aspetti geopolitici, sottolineato da Luigi Merlo, presidente di Federlogistica: «Quanto accaduto nel Canale di Suez sarà utilizzato in particolare da Cina e Russia per promuovere la Rotta Artica. Una scelta molto pericolosa dal punto di vista della sostenibilità ambientale, ma altrettanto pericolosa perché da un lato tenderebbe a isolare il Mediterraneo, dall'altro favorirebbe le ambizioni della Cina di controllo monopolista sui traffici e quindi sull'interscambio mondiale via mare». L'aiuto offerto dagli Usa va visto anche in quest'ottica. —

Cosa passa attraverso Suez



Dati in tonnellate	Da nord a sud	Da sud a nord	TOTALE
● Greggio	59.062.000	48.136.000	107.198.000
● Lubrificanti	5.471.000	22.738.000	28.209.000
● Gasolio	1.176.000	32.930.000	34.106.000
● Benzina	27.533.000	3.240.000	30.773.000
● Nafta	15.100.000	140.000	15.240.000
● Gas propano liquido (Gpl)	5.114.000	245.000	5.359.000
● Altri carichi liquidi	13.766.000	3.942.000	17.708.000
● Gas naturale liquefatto (Gnl)	8.113.000	23.312.000	31.325.000
● Cereali	53.043.000	1.092.000	54.135.000
● Fertilizzanti	16.783.000	4.440.000	21.223.000
● Semilavorati	10.558.000	12.402.000	22.960.000
● Prodotti chimici	7.867.000	15.112.000	22.979.000
● Carbone e coke	24.931.000	10.343.000	35.274.000
● Generi alimentari	1.867.000	472.000	2.339.000
● Macchinari	2.823.000	3.756.000	6.579.000
● Minerali e metalli	48.699.000	4.767.000	53.466.000
● Olio di semi	5.908.000	1.892.000	7.800.000
● Olii vegetali	4.790.000	12.394.000	17.184.000
● Container*	256.294.000	251.112.000	507.406.000
● Altro	3.128.000	6.256.000	9.384.000

Fonte: Autorità del Canale di Suez, su dati 2019

L'EGO - HUB



Una petroliera nel Canale di Suez

