

ROTTE SEMPRE PIÙ A RISCHIO
Per il commercio globale
una tempesta perfetta

Raoul de Forcade — a pag. 5

Il commercio globale nella tempesta perfetta

I costi sugli scambi. Secondo uno studio Hsbc quasi 90 attacchi Houthi hanno coinvolto navi nel Mar Rosso da novembre 2023 a luglio 2024

Tajani parla con Teheran: appello alla moderazione

Scambio su Libano e Mar Rosso
Colloquio telefonico fra il ministro degli Esteri, Antonio Tajani, e il neo-ministro degli Esteri iraniano, Abbas Araghchi. «Alla luce degli sviluppi di ieri ho fatto appello alla moderazione e

ad adottare un approccio costruttivo, per interrompere il ciclo di azioni militari nella regione» ha dichiarato Tajani. «È importante che l'Iran eserciti una funzione moderatrice nei confronti di Hezbollah per

scongiurare una escalation al confine tra Libano e Israele e nei confronti degli Houthi per evitare un aumento delle tensioni nella zona del Mar Rosso». (nella foto, la petroliera greca colpita dagli Houthi il 23 agosto)

L'inasprimento in atto del protezionismo rappresenta l'altra pericolosa mina per gli scambi commerciali

Il continuo aumento dei costi di spedizione fa salire i prezzi dei beni e mette a rischio la disinflazione

Raoul de Forcade

L'inasprirsi della crisi in Medio Oriente, che si aggiunge alla preoccupante situazione geopolitica in Europa, con la guerra in corso tra Russia e Ucraina, stanno portando il commercio globale ad affrontare una tempesta perfetta.

È quanto ipotizza, sia pure aggiungendo un cauto punto di domanda, Shanella Rajanayagam, trade economist di Hsbc, commentando i risultati di un report stilato dal colosso bancario.

Per il trading mondiale, sottolinea, «le sfide sembrano certamente aumentare, se si considera che le problematiche dei trasporti e la forte domanda si combinano con il crescente protezionismo».

A giugno 2024, si legge nello studio

di Hsbc, si sono verificati 17 incidenti dovuti ad attacchi che hanno coinvolto navi mercantili nel Mar Rosso, un numero superiore a quello registrato in tutti gli altri mesi di quest'anno.

Aumentano gli attacchi

Al momento della stesura della ricerca (il 24 luglio scorso), inoltre, altri sette incidenti si sono verificati nel mese di luglio, per un totale di quasi 90 dal novembre 2023, «il che suggerisce - dice Rajanayagam - che i disagi non accennano a diminuire, nonostante l'Onu abbia recentemente approvato una risoluzione che chiede la cessazione degli attacchi in questa via d'acqua critica».

La conseguenza di questa situazione, rileva ancora il report, è che i costi

dei trasporti continuano ad aumentare. Allo stato attuale, chiarisce Hsbc, la spedizione di un container di 40 piedi dall'Asia al Nord Europa costa più di 8mila dollari e 9.600 dollari la tratta Asia-Costa Est del Nord America.

Costi continuano a salire

«Una domanda fondamentale, al



momento - afferma Rajanayagam - è se l'aumento dei costi di spedizione possa far salire i prezzi dei beni, ostacolando i progressi della disinflazione. Sebbene molto dipenda dalla volontà dei produttori di trasferire i maggiori costi dei fattori produttivi sui consumatori (e i prezzi dei fattori produttivi stanno attualmente crescendo a un ritmo più rapido, rispetto ai prezzi della produzione), il presidente della Bce, Christine Lagarde, ha di recente avvertito (6 giugno 2024, ndr) che l'acuirsi delle tensioni geopolitiche «potrebbe far aumentare i costi dell'energia e dei trasporti nel breve termine».

A parere del gruppo Maersk, secondo operatore al mondo nel trasporto container, che il 17 luglio ha pubblicato il Maersk Asia Pacific market update, l'interruzione del trasporto marittimo nel Mar Rosso sta avendo un impatto anche su altre rotte commerciali.

La congestione nei porti del Sud-est asiatico sta avendo un impatto sul commercio dell'Oceania, mentre le rotte intrasiatiche stanno registrando carenze di equipment, soprattutto in uscita dalla Cina.

Sempre a luglio, poi, Pepco (la catena di abbigliamento, con sede a Londra, proprietaria di Poundland)

ha notato che le interruzioni dei trasporti hanno contribuito a ritardare il ricevimento delle scorte estive e l'azienda sta cercando di trasportare i prodotti più celermente e attraverso rotte diverse.

Il peso del protezionismo

«L'inasprimento del protezionismo, inoltre - commenta Rajanayagam - rischia di perturbare ulteriormente gli scambi commerciali. Il Governo cinese prepara una stretta sulle esportazioni di metalli di terre rare, a partire dal 1° ottobre 2024; mentre gli Stati Uniti hanno imposto nuove tariffe sull'alluminio e sull'acciaio spediti attraverso il Messico. La Cina ha anche sollevato una controversia, in sede di Wto, contro i crediti d'imposta statunitensi per i veicoli elettrici e sta indagando se, le recenti indagini dell'Ue sulle sovvenzioni alle imprese cinesi, costituiscano barriere commerciali».

Nel frattempo, prosegue Rajanayagam, «l'Ue ha reintrodotto contingenti tariffari sulle uova e sullo zucchero ucraini, in seguito all'aumento delle importazioni, dopo che il blocco europeo ha liberalizzato le importazioni dall'Ucraina, in seguito all'invasione della Russia. Anche l'esito delle elezioni presidenziali statunitensi incombe, con Trump che ha recentemente ribadito il suo

piano di imporre tariffe fino al 200% sulle auto prodotte da aziende cinesi in Messico, se riletto».

Transiti in calo a Suez

A confermare la complessità della situazione in cui versa il commercio mondiale arrivano anche i dati recentemente presentati da Srm, centro studi che fa capo a Intesa Sanpaolo, da cui emerge che, tra gennaio e giugno 2024, i transiti medi giornalieri nel Canale di Suez si sono ridotti a 37 passaggi dai 71 dell'anno precedente (-48% sullo stesso periodo del 2023).

Le più colpite sono le navi container (-69% dei passaggi), le car carrier (-84%) e le Lng (-93%). Attraverso Buona Speranza, invece, tra gennaio e giugno 2024, sono passate, in media, 99 navi al giorno. Ed è tornata anche a farsi sentire la mancanza di container (container shortage), a causa del re-routing, che determina una necessità di maggiore capacità del 7 per cento.

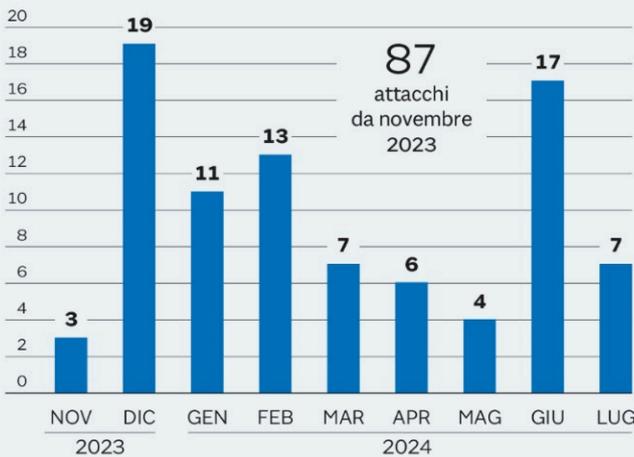
La carenza si fa sentire in molti porti dell'Asia, dove tutti i nuovi container, rileva Srm, sono prenotati. E la scarsità di capacità potrebbe durare fino a ottobre 2024.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I costi per l'economia

GLI ATTACCHI DEGLI HOUTHIS NEL MAR ROSSO

Numero di navi colpite dal 19 novembre 2023 al 20 luglio 2024



Fonte: Joint Maritime Information Centre

IL CROLLO DEI CONTAINER SPEDITI

Numero settimanale di navi portacontainer movimentate



Fonte: Kiel Institute