

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Allarme di Assofermet Acciai sulla crisi di Suez: +150% per i costi del trasporto marittimo

Nicola Capuzzo · Tuesday, March 12th, 2024

La crisi dei trasporti che coinvolge il Mar Rosso e i trasporti marittimi sta costando caro alla logistica dell'acciaio. L'allarme è stato lanciato dall'associazione Assofermet Acciai che rileva come, dopo le speculazioni del mese di gennaio che avevano portato il costo del trasporto a un aumento del 500% rispetto ai valori di dicembre, risulta attualmente in calo costante il prezzo dell'acciaio trasportato attraverso il canale di Suez ma il rincaro è ancora molto elevato.

In una nota l'associazione sottolinea che, a distanza di mesi dall'inizio della crisi di Suez, è ancora evidente l'aumento dei costi di trasporto dell'acciaio, +150% rispetto al periodo prima della crisi. Per l'acciaio che tradizionalmente passava per il Mar Rosso, il prezzo medio del trasporto in navi portacontainer è passato da 1.200 dollari per Teu (dicembre 2023) a circa 3.000 dollari per Teu – l'unità di misura del trasporto in container, che corrisponde a 25 tonnellate di acciaio. Tutte le principali compagnie di navigazione di navi portacontainer continuano a scegliere di aggirare Suez passando dal Capo di Buona Speranza. Il picco di 5.300 dollari per Teu è stato raggiunto a fine gennaio e nel corso del mese di febbraio il costo è costantemente diminuito.

“È stato soprattutto l'effetto speculativo delle compagnie di trasporto, oggi notevolmente ridimensionato, a giustificare gli aumenti visti per tutto il primo mese dell'anno” ha dichiarato Gian Pietro Alberti, membro del Comitato Tecnico di Assofermet Acciai. “La situazione continua comunque a essere fortemente volatile e imprevedibile, perché i prezzi dei noli cambiano repentinamente e rendono impossibile ipotizzare l'evoluzione dei costi da un giorno all'altro”. Sempre l'associazione spiega che uno degli elementi più concreti che giustificano gli aumenti è che una giornata in mare di una nave portacontainer ha un costo che va dai 150mila ai 200mila dollari (costo tipo di una mega-nave portacontainer, che trasporta dai 10.000 ai 24.000 container Teu). All'effetto sui prezzi si aggiunge l'aumento dei tempi di trasporto: per trasportare acciaio dai Paesi extra-UE dell'Estremo Oriente sono necessari dai 15 ai 25 giorni in più rispetto ai 30 giorni di prima dell'inizio della crisi.

“Situazione molto diversa – continua Gian Pietro Alberti – per le navi break bulk, vale a dire le imbarcazioni che trasportano acciaio sfuso e non in container. Generalmente, per queste navi continua a essere più conveniente passare per Suez”. I costi principali del Mar Rosso per la tratta Estremo Oriente – Mar Mediterraneo sono il pedaggio dovuto all'autorità dell'Egitto e l'aumento del premio assicurativo. Indicativamente per una nave di 50.000 tonnellate di portata il

pedaggio si aggira intorno ai 190.000 dollari per ogni passaggio e il premio assicurativo è di circa 150.000 dollari per ogni nave. Tuttavia per le imbarcazioni break bulk passare dal Capo di Buona Speranza implicherebbe costi ancora maggiori.

La maggior parte dell'acciaio esportato in Italia e in Europa passa proprio attraverso il canale di Suez. Nel corso del 2023, in linea con gli anni precedenti, alcuni dei Paesi che hanno esportato più acciaio in Italia e nella UE sono stati India, Cina, Vietnam, Giappone, Taiwan e Corea del sud: tutti Paesi che tradizionalmente transitavano per il Mar Rosso. Complessivamente nel 2023 hanno esportato 5,48 milioni di tonnellate di acciaio, vale a dire il 73,8% del totale dell'acciaio importato in Italia da Paesi extra-UE (7,42 milioni di tonnellate). Una tendenza simile è valida per l'intera Unione europea: dagli stessi sei Paesi sono arrivati 16,14 milioni di tonnellate su 29,3 milioni di import globale complessivo (dati Eurometal-Assofermet). La maggior parte dell'acciaio esportato in Ue e in Italia, dunque, transita proprio per Suez. Con 1,3 milioni di tonnellate, in particolare, è l'India il Paese ad aver esportato più acciaio in Italia lo scorso anno, seguita dalla Cina con 1,1 milioni di tonnellate. Complessivamente, nel 2023 c'è stata un'impennata del 62% rispetto al 2022: due anni fa, i sei Paesi analizzati hanno esportato nella Penisola 3,3 milioni di tonnellate di acciaio.

“La situazione del Mar Rosso mette in crisi rotte commerciali fondamentali per l'intera manifattura italiana ed europea. Considerando l'utilizzo strategico dell'acciaio nei settori dell'automotive, delle costruzioni e dell'ingegneria meccanica, i flussi di acciaio sono un affidabile termometro per misurare l'impatto della crisi sul sistema economico nel suo complesso” conclude Assofermet Acciai.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, March 12th, 2024 at 10:58 am and is filed under [Economia](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.