



ASSOFERMET - Crisi di Suez, acciaio: +150% per i costi del trasporto marittimo, picco raggiunto a gennaio

Dopo le speculazioni del mese di gennaio, che avevano portato il costo del trasporto a un aumento del 500% rispetto ai valori di dicembre, è in calo costante il prezzo dell'acciaio trasportato attraverso il canale di Suez

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

Milano, 11 marzo 2024 - Per l'acciaio che tradizionalmente passava per il Mar Rosso, il prezzo medio del trasporto in navi portacontainer è passato da 1.200\$ per TEU (dicembre 2023) a circa 3.000\$ 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\$ 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". A livello generale, 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). 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 mt di portata il pedaggio si aggira intorno ai 190.000\$ per ogni passaggio e il premio assicurativo è di circa 150.000\$ per ogni nave. Tuttavia, per le imbarcazioni break bulk passare dal Capo di Buona Speranza avrebbe dei 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 hanno esportato nel 2023 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 arrivate 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.