

Ecco la Crisi del Canale di Suez

Data: Invalid Date | Autore: Marco Rispoli



La guerra tra Israele e Hamas blocca il Canale di Suez, facendo triplicare il costo delle merci in Italia. I primi effetti negativi a causa della guerra in Medio Oriente sono sul commercio, circa il 12% del traffico commerciale del pianeta passa dal Mar Rosso che ora viene evitato dagli armatori che scelgono rotte marittime più sicure, come la circumnavigazione dell'Africa, facendo triplicare i costi. Il commercio marittimo italiano soffre infinitamente da tale situazione, poiché il 40% del traffico nazionale passa da Suez. Il crollo drastico del commercio di adesso non si era visto nemmeno durante il lockdown totale del 2020. I porti di Trieste, e Gioia Tauro hanno le banchine vuote e fanno i conti con gli effetti della guerra che causa nel Mediterraneo un crollo di passaggi delle navi e i loro container del 35-40%. Il mare Adriatico un tempo percorso commerciale, florido e diffuso ora è una landa desolata a causa dei continui attacchi ai convogli commerciali da parte del gruppo armato dello Yemen: gli Huthi.

Dal 28 dicembre il porto di Trieste è vuoto. Le navi porta container non attraccano più e lentamente si assiste al rincaro delle poche merci che arrivano e che costringono a fare la scelta: quali prodotti comprare per primi. Cosa pensano le autorità? Bisogna correre hai ripari? Il presidente dell'autorità portuale del Friuli Venezia Giulia Zeno D'Agostino lancia il suo allarme: «È grazie alla nostra posizione rispetto a Suez - spiega - che abbiamo conquistato fette di mercato importanti in Europa settentrionale e centrale. Se la crisi dovesse durare uno o due mesi sarebbe risolvibile. Altrimenti molto meno. Se le navi, come accade ora, scelgono la rotta che prevede di doppiare il Capo di Buona Speranza in Sudafrica, è ovvio che una volta dirette in Europa finiscono per scegliere il porto di Amburgo e non Trieste».

Per semplificare se una nave arriva da Gibilterra non sceglierà lo scalo in Friuli, poiché troppo distante, favorendo altri porti e altri stati vicini. Si cercano accordi con i porti della costa del Nord Africa per cercare delle vie alternative al commercio nel caso in cui la crisi di Suez non sia breve come molti sperano. Non v'è dubbio alcuno che il tratto di mare comprendente lo Stretto di Bab el Mandeb nella zona sud e il Canale di Suez a nord che collega Oceano Indiano e Mediterraneo sia uno snodo strategico per i flussi commerciali del pianeta e non solo. Per comprendere il valore strategico-commerciale del canale basti pensare che da esso passano tonnellate di carichi commerciali quali ad esempio: il Greggio dall'Arabia e decine di milioni di tonnellate all'anno di cereali, minerali e metalli che consentono alle economie Europee di andare avanti. Transita il 10% delle merci mondiali e il 30% dei container, nonché quasi il 10% del petrolio e circa l'8% del GNL (gas naturale liquido) a livello globale. Con la crisi derivante dalla guerra in Ucraina possiamo permetterci una nuova crisi economica a causa di Israele? Vorrei semplicemente ricordare che nel non molto lontano 2021, una porta-contenitori di 400 metri la "Ever Given" si incagliò nel canale di Suez provocando ritardi nelle consegne, aumento dei prezzi e perdite milionarie a causa dell'incapacità di trasporto via nave mediante il canale.

Molti Stati tra cui l'Egitto temendo di perdere i propri partner commerciali offrono sconti sulle merci che transitano verso l'Europa pur di farle passare da Suez e non dal Capo di Buona Speranza, che sia la fine del commercio che transita nel canale? I massimi operatori del commercio occidentale – la svizzera MSC, la francese CMA CGM, la danese Maersk e la tedesca Hapag Lloyd – hanno scelto di circumnavigare il Continente Nero, piuttosto che affrontare il rischio dei pirati provenienti dallo Yemen. Il solo Stato che continuerà ad usufruire di Suez sarà la Cina che non appartiene alla coalizione occidentale conta o spera di non essere attaccata, assaltata o bersagliata nel Mar Rosso. L'impossibilità di poter navigare in sicurezza attraverso il canale di Suez, nonostante l'imponente operazione internazionale guidata dagli USA e dalla Gran Bretagna comporterà che gli altri snodi mondiali quali lo Stretto di Malacca (nel Sud-Est Asiatico), lo Stretto di Hormuz (fra Golfo Persico e Golfo di Oman) e il Canale di Panama, che taglia l'America Centrale saranno potenziati e che altri stretti meno importanti a livello commerciale attualmente, ritorneranno in auge Stretto di Gibilterra, Bosforo e Dardanelli, Stretto di Bab-el-Mandeb e Capo di Buona Speranza. Il peso maggiore di tale crisi sarà sopportato dai consumatori finali delle merci, poiché le grandi multinazionali per sopportare il rincaro dei costi di trasporto saranno costrette a rialzare i prezzi dei prodotti. Si determinerà così un drastico rialzo di pane, grano, pasta, olio e minerali e metalli necessari alla produzione, costringendo al cambio di vita di molte persone nel mondo? Queste due guerre sono davvero necessarie? Le forze internazionali quale l'Onu che dovrebbero perseguire la pace nel mondo sono impotenti di fronte agli Stati? Non sarebbe meglio unirsi in un grido di protesta comune per far cessare le guerre che insanguinano il mondo e comportano morti dirette e indirette? Forse la Pace è un concetto troppo lontano e difficile da comprendere per la mente umana.

Marco Rispoli (Davoli)