

Pensieri indipendenti – Quarto trimestre 2023

DAL CONFLITTO FRA ISRAELE ED HAMAS ALLE TENSIONI NEL MAR ROSSO

Circa il 12% del commercio mondiale passa attraverso il Mar Rosso che è delimitato dal Canale di Suez a nord e dallo stretto di Bab-el-Mandeb a sud.

Il canale di Suez, che gestisce anche il 30% del traffico di container globale con un valore annuale di circa un trilione di dollari, sta pagando le conseguenze della guerra tra Hamas ed Israele e dell'escalation che ha portato Stati Uniti ed Inghilterra ad attaccare le basi degli Houthi, milizie sostenute dall'Iran.

Ritardi nelle consegne, diminuzione dei container e cargo disponibili, aumento delle tariffe di spedizione e trasferimento dei maggiori costi di trasporto ai consumatori finali sono alcune delle conseguenze.

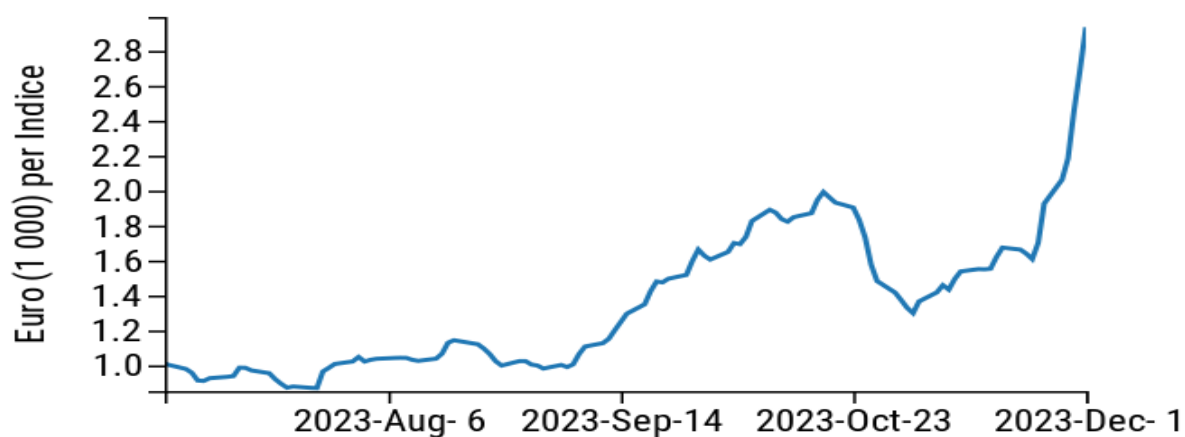
I costi di trasporto attraverso Suez come si evince dal grafico seguente stanno aumentando esponenzialmente, anche a causa della crescita dei premi assicurativi.

Andamento dell'indice Baltic Dry dei noli delle navi



Dati Giornalieri, in Euro

■ I - Valore - Baltic Dry Index (BDI)

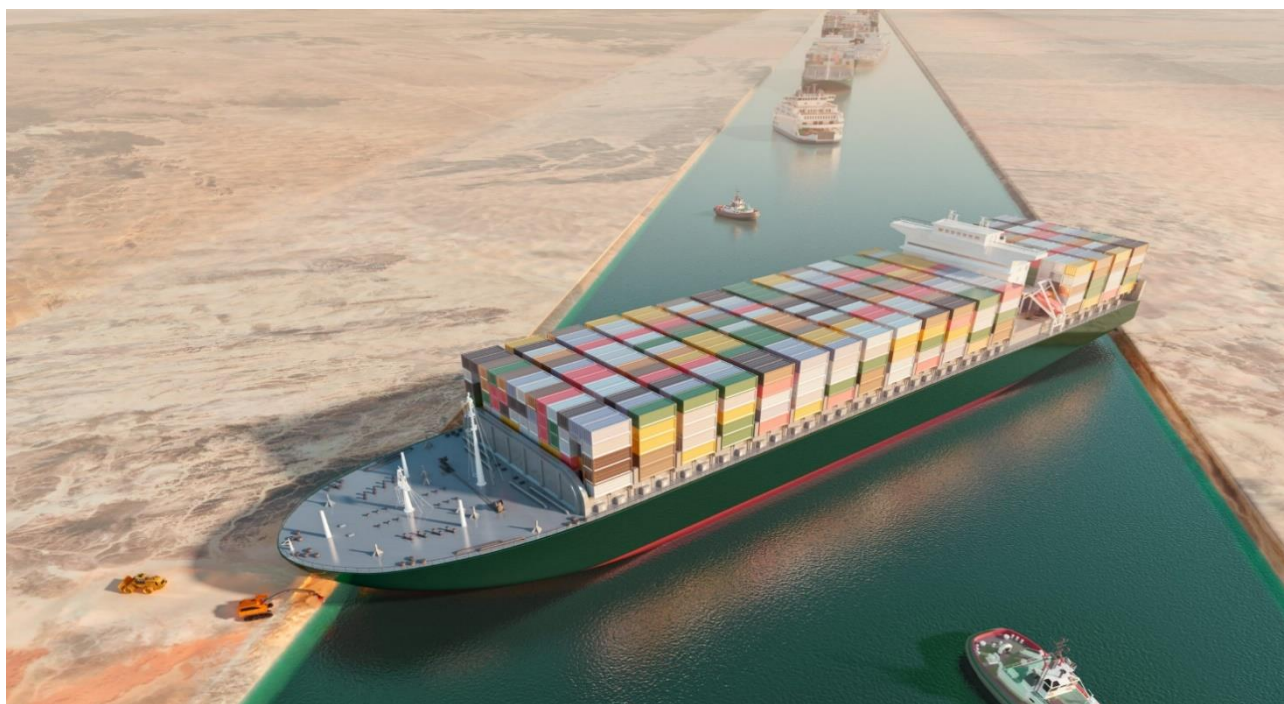


Fonte: PricePedia

La deviazione delle navi e la relativa circumnavigazione del continente africano è uno dei fattori che, se proseguirà per i prossimi mesi, potrà contribuire all'aumento del costo del petrolio e del gas.

L'ultimo grande evento legato al canale di Suez ad aver causato enormi disagi e ritardi nei trasporti marittimi a livello globale fu l'incagliamento della nave Ever Given nel marzo del 2021. È stato calcolato che le perdite

economiche nei sei giorni in cui la nave rimase incagliata siano state di circa 9 miliardi di dollari al giorno.



La nave Ever Given

Fonte: Industriaitaliana.it

Nel canale non transitano solo container ma anche **flussi rilevanti di grano e prodotti petroliferi**: 80 milioni di tonnellate di grano all'anno, 7 milioni di barili di greggio al giorno, praticamente raddoppiato dopo l'invasione russa dell'Ucraina.

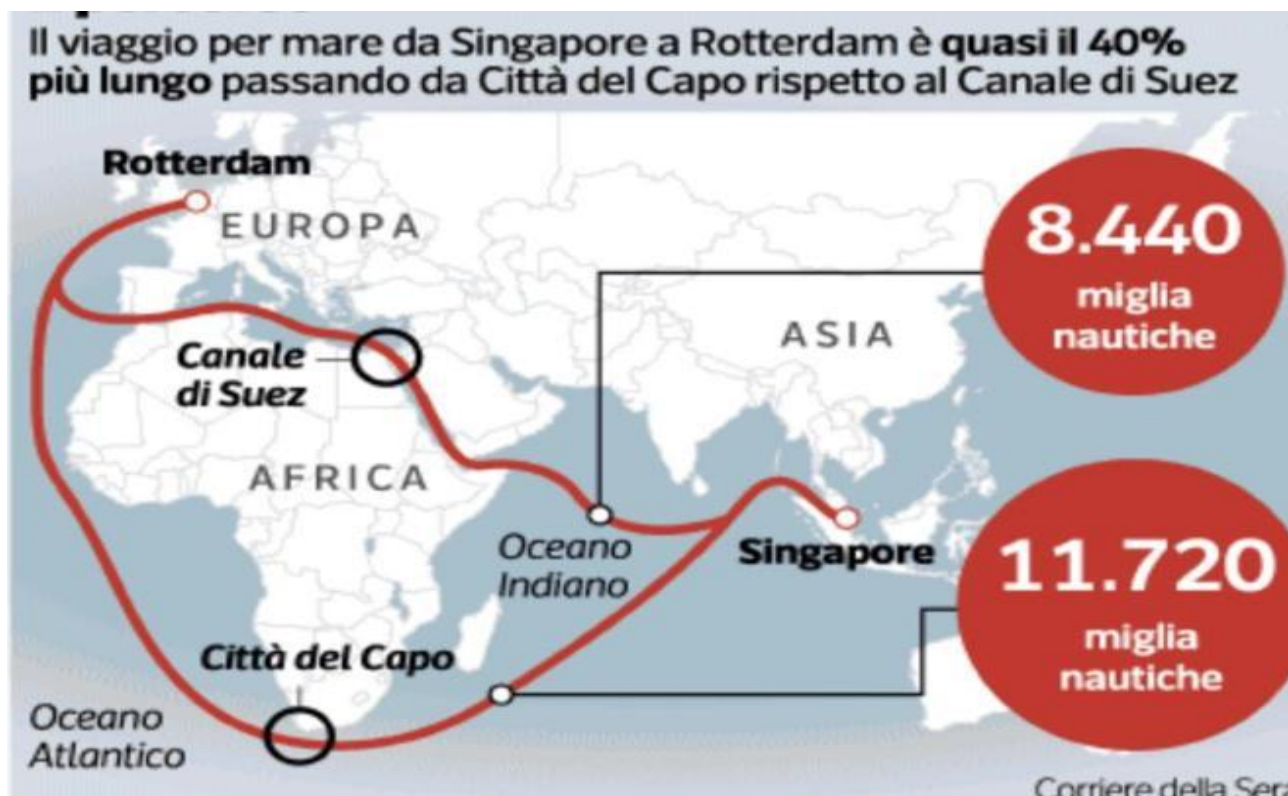
Le forze yemenite stanno continuando ad impedire la navigazione delle navi dirette in Israele e, in una dichiarazione, hanno affermato che continueranno a

farlo fino a che non sarà consentito l'ingresso di cibo e medicine nella Striscia di Gaza.

I vettori prevedono che le interruzioni nei passaggi dal canale avranno un impatto importante sul tempo di transito delle navi: **occorreranno mediamente dieci giorni in più per raggiungere l'Asia dall'Europa attraverso il Capo di Buona Speranza circumnavigando il continente africano.**

È molto probabile che il persistere di questa situazione andrà ad impattare direttamente sulle tariffe di trasporto e sull'offerta di stiva. Le ricadute per i caricatori e gli spedizionieri che operano lungo le rotte tra l'Asia e l'Europa potrebbero essere pesanti.

Dopo i problemi dovuti alle riaperture post covid, le oscillazioni della catena di approvvigionamento sono tornate: mentre si sono esauriti gli effetti degli arretrati dell'era pandemica e delle chiusure dei porti, due passaggi marittimi continentali, **i canali di Suez e Panama, soffrono di ostruzioni al traffico commerciale.**

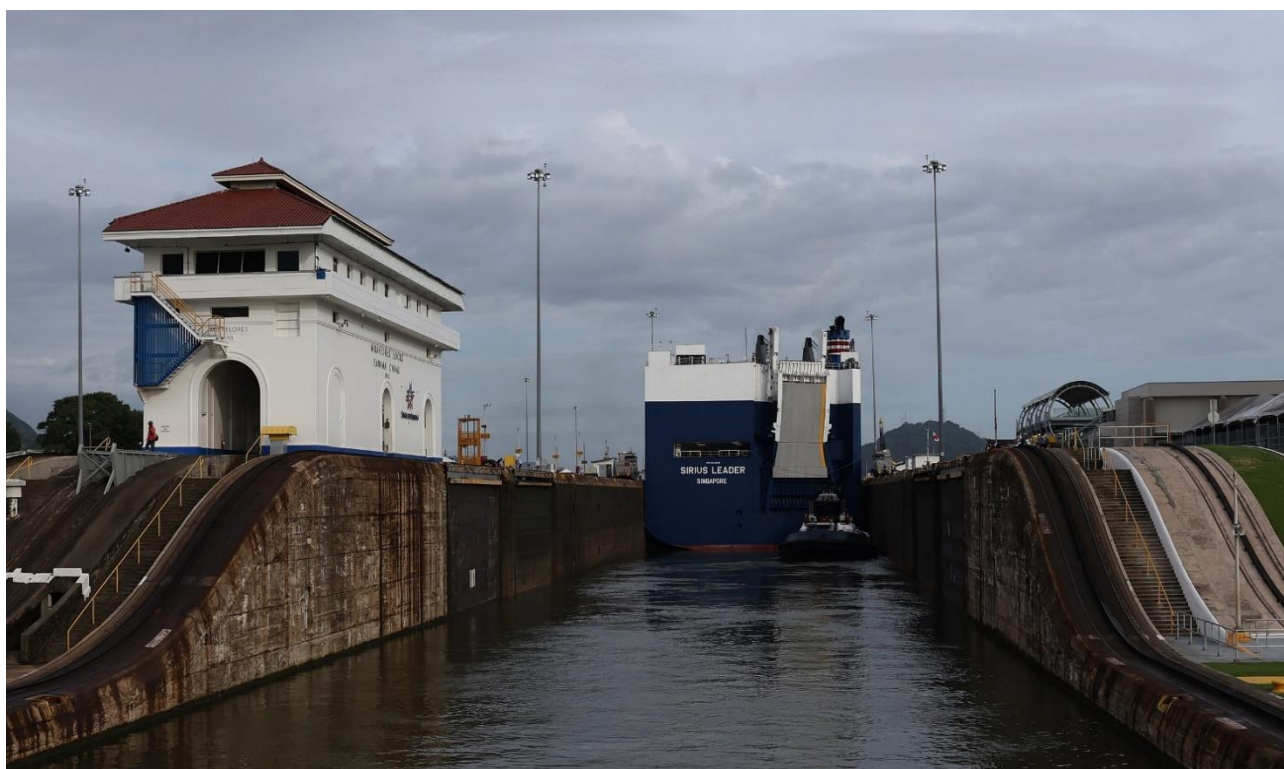


Fonte: Corriere della Sera

Riguardo a Panama i problemi arrivano dal lato climatico. Tra il 24 maggio e il 21 giugno, per esempio, il pescaggio massimo consentito per attraversare l'istmo che collega l'oceano Pacifico con quello Atlantico era stato abbassato prima a 13.56 metri, poi a 13.41 e infine a 13.26 metri. Il 30 luglio la capacità media di transito era stata ridotta a un numero massimo di 32 navi al giorno. Questa situazione è dovuta alla mancanza di precipitazioni, ma anche agli effetti di El Niño ed alla temperatura più elevata registrata dell'acqua dell'Oceano Pacifico centrale e orientale. Anche i livelli dell'acqua nel lago Gatun, ovvero il principale bacino idrico che fa galleggiare le navi attraverso il

sistema delle chiuse, da sempre alimentato dalle precipitazioni sono crollate nel 2023 a livelli mai rilevati da quando sono in vigore le misurazioni.

Secondo Capital Economics, il canale tra l'Oceano Pacifico e l'Oceano Atlantico funziona solo al 55% della sua capacità. I transiti sono stati limitati per i prossimi mesi e i prezzi sono aumentati. Il canale trasporta normalmente il 5% del commercio marittimo, in particolare carburanti e cereali statunitensi diretti in Asia.



Il canale di Panama

Fonte Justin Sullivan

Tornando ai problemi di Suez, gli Stati Uniti hanno deciso di lanciare la missione “Prosperity Guardian”, nel tentativo di proteggere i commerci marittimi nel Mar Rosso con la presenza delle proprie navi militari. Alla missione potrebbero partecipare navi britanniche e francesi anche se gli analisti militari sono concordi sul fatto che il dispiegamento della flotta militare nell’area non rappresenti una soluzione nel lungo periodo. In primo luogo, perché ci vorrà del tempo prima che tali convogli diventino operativi oltre al fatto che la loro presenza potrebbe avere ricadute importanti sul transito delle navi e generare nuovi colli di bottiglia.

Le implicazioni a catena per l’inflazione globale dipendono dalla durata dei due blocchi e dall’eventuale sommarsi di altri shock oltre che dalle possibili escalation militari.

Di questi primi giorni di gennaio, difatti, i raid aerei e missilistici di **Stati Uniti** e **Gran Bretagna** sono contro diversi obiettivi **Houthi** nelle aree dello **Yemen**. I bombardamenti sono una risposta agli attacchi che il gruppo filoiraniano ha scatenato contro le navi nel **Mar Rosso** come “vendetta” contro Israele per la sua campagna militare a Gaza e un tentativo di acquisire legittimità in patria e nella regione.

Per contenere le ricadute economiche è essenziale portare rapidamente la protezione navale nel Mar Rosso ed evitare che i conflitti si accendano fra loro. **I mercati finanziari al momento sono focalizzati sulle notizie riguardanti su quando e quanto le Banche Centrali taglieranno i tassi durante il 2024.**

“Mr. Market”, come da definizione di Ben Graham l’ispiratore di Warren Buffett che vedeva i mercati come personaggio umorale, a volte bipolare, dovrebbe invece tener conto delle notizie provenienti dal conflitto Ucraino – Russo e da tutto il Medioriente, magari tutelando i portafogli con delle protezioni...