

Petroliere ferme e voli paralizzati L'ansia delle imprese

Stretto di Hormuz chiuso, colpite due navi. Incognita mercati De Ruvo (Confetra): "Catena di approvvigionamento a rischio"

LUCA MONTICELLI
ROMA

Navi bloccate a Hormuz, caos nei trasporti, prezzo del petrolio in risalita e alta tensione sui mercati. La guerra contro l'Iran rischia di creare una tempesta perfetta in grado di destabilizzare l'economia mondiale.

Nello stretto di Hormuz, nel golfo tra il Sud dell'Iran, gli Emirati Arabi Uniti e l'Oman, ieri erano ferme almeno 150 navi cariche di petrolio e gas naturale liquefatto. Due petroliere sono addirittura state colpite da proiettili che hanno provocato incendi. Msc, una delle più grandi compagnie di navigazione, ha adottato misure di emergenza nel golfo Persico per proteggere imbarcazioni ed equipaggi e ha virato verso porti sicuri. Msc ha inoltre sospeso le prenotazioni per le merci destinate al Medio Oriente fino a nuovo avviso. Anche il colosso francese Cma Cgm, la compagnia tedesca Hapag-Lloyd e i giganti giapponesi della navigazione hanno preso misure analoghe a quelle di Msc.

Dallo stretto di Hormuz passa un quinto dell'offerta globale di greggio e Gnl e per scongiurare un rialzo del prezzo dell'oro nero, l'Opec+, l'orga-

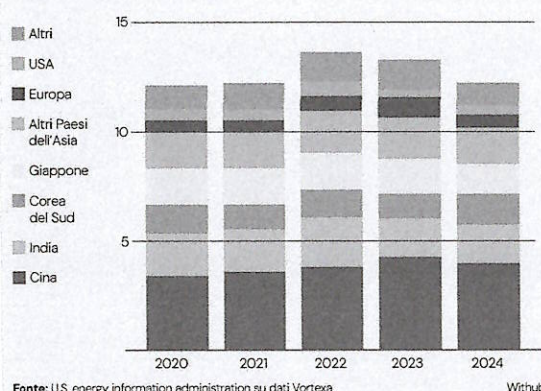
Alta tensione sul prezzo dell'oro nero e sui listini azionari dopo gli attacchi

nizzazione dei Paesi esportatori di petrolio, ha annunciato un aumento della produzione ad aprile di 206 mila barili al giorno. Per alcuni analisti la mossa potrebbe non essere sufficiente, qualora il greggio non riuscisse a transitare per un lungo periodo nel mare Arabico. Il prezzo del Brent, il benchmark internazionale per il petrolio, aveva già tenuto conto di un crescente premio di rischio geopolitico prima del conflitto, superando i 72 dollari, e potrebbe accelerare oggi alla riapertura delle Borse. Negli scambi *over the counter*, al di fuori del mercato regolamentato, il greggio ha già registrato un'impennata del 10% salendo a 80 dollari al barile, mentre gli esperti già pronosticano un avvicinamento ai 100 dollari, se non oltre.

La paralisi dei trasporti dovuta all'offensiva di Stati Uniti e Israele contro l'Iran, e gli attacchi incrociati con i Paesi del golfo Persico, coinvolge anche il traffico aereo. Sono

CHI BENEFICIA DELLO STRETTO DI HORMUZ

Le destinazioni del petrolio attraverso il Mar Arabico
In milioni di barili al giorno



Fonte: U.S. energy information administration su dati Vortexa

Pericoli
Lapetroliera Skylight, colpita dai missili iraniani nell'area dello stretto di Hormuz, di fronte alle coste dell'Oman. Due feriti tra il personale a bordo

migliaia di voli cancellati negli hub di Iran, Iraq, Israele, Siria, Kuwait, Qatar ed Emirati Arabi Uniti. L'Agenzia europea per la sicurezza dell'aviazione ha emesso una raccomandazione a tutte le compagnie perché evitino di operare nello spazio aereo interessato almeno fino ad oggi. Emirates, Etihad, Air France, British Airways, Air India, Turkish Airlines e Lufthansa hanno dunque cancellato e sospeso i collegamenti con il Medio Oriente. Lo stesso hanno fatto molte compagnie aeree del Nord America. Lo stop riguarda sia

i viaggiatori sia le merci. La paura di ripercussioni sul commercio internazionale e sui costi dell'energia attanaglia le imprese. Tutto dipenderà da quanto durerà la guerra e se Hormuz tornerà a funzionare. Un eventuale blocco imposto dai pasdaran può essere rimosso dalla superiorità militare americana, inoltre non è da sottovalutare il fatto che l'export del greggio rappresenta una delle poche entrate del regime iraniano. Il precedente rassicurante è la guerra dei 12 giorni tra Israele e Iran del giugno scorso: lo stretto di Hormuz continuò a funzionare e gli effetti sul prezzo dei barili furono limitati.

Carlo De Ruvo, presidente di Confetra, la confederazione italiana dei trasporti e della logistica, teme però che il conflitto metta in difficoltà le catene di approvvigionamento e che i viaggi degli spedizionieri diventino sempre più complessi e più costosi. «Avremo una situazione di tempi di transito più lunghi e di difficoltà nei porti perché le navi non arriveranno più con cadenze regolari. È presto per dirlo, ma il rischio concreto c'è».

De Ruvo paragona questa crisi a quella passata da Suez sotto il fuoco degli Houthi, il gruppo armato dello Yemen che durante la guerra a Gaza attaccava quotidianamente le imbarcazioni nel Mar Rosso. «Per evitare le zone belliche le navi fanno il periplo dell'Africa passando per il Capo di Buona Speranza per poi entrare nel Mediterraneo dallo stretto di Gibilterra. Questo significa viaggi più lunghi di 15 giorni». C'è un altro elemento di criticità per l'Europa del Sud: «I porti del Mediterraneo potrebbero essere bypassati dai porti del Nord che quindi diventerebbero più competitivi. Passando intorno all'Africa le navi potrebbero far approdare le proprie merci direttamente a Rotterdam o ad Anversa, per poi distribuirle su tutto il resto d'Europa con i camion», sottolinea il presidente di Confetra. Il quadro è ulteriormente complicato dai rialzi degli assicuratori e dei noli marittimi che potrebbero subire «un'impennata nei prossimi giorni».

Daniel Yergin Vicepresidente di S&P: "Il passaggio via mare non è più così cruciale"

"Il rialzo del greggio sarà passeggero Usa e Cina hanno accumulato riserve"

IL COLLOQUIO

ALBERTO SIMONI
CORRISPONDENTE DA WASHINGTON

Daniel Yergin, vicepresidente di S&P Global, consigliere di quattro presidenti statunitensi sull'energia e vincitore di un Premio Pulitzer con il libro *The Prize: The Epic Quest for Oil, Money and Power*, non scorge segnali apocalittici - ovvero una spinta verso l'alto dei prezzi del petrolio e del gas liquido e dinamiche recessive - legati al conflitto in Iran. «Il mercato ha già iniziato a scontare i rialzi, dallo scorso mese le quotazioni del greggio sono salite del 12% proprio in virtù dell'elaborazione di diversi scenari attorno al destino dello Stretto di Hormuz», snoda chiave da dove passano 21 milioni di barili di greggio e derivati al giorno.

È una partita complessa che alla Casa Bianca ha trovato particolare attenzione. Anche perché, osserva Yergin, quest'anno, per la prima volta, i costi delle bollette elettriche delle famiglie, cresciute del 6,1%, sono tema di campagna elettorale delle Midterm.



“

Daniel Yergin

Oscillazioni sul prezzo ci saranno, ma tutto dipenderà dall'intensità e dalla durata del conflitto

Ieri Trump ha annunciato l'affondamento di 9 navi iraniane. «La US Navy da 50 anni si prepara a questo scenario, sanno esattamente come impedire la chiusura dello Stretto di Hormuz», spiega Yergin, confermando che la mossa degli Usa, nel secondo giorno del conflitto con Teheran, ha la valenza di rendere più complicato per l'Iran bloccare il

collo di bottiglia fra Golfo di Oman e Golfo Persico. «Oscillazioni sul prezzo ci saranno, ma dipenderà tutto dalla durata e intensità del conflitto, sono propenso a considerare il rialzo passeggero, i mercati infatti sono abituati da decenni ad affrontare le incertezze nel Golfo, mentre non erano preparati all'impatto del blitz in Venezuela di gennaio».

Non si tratta però solo di adottare misure militari preventive per evitare choc energetici e ripercussioni sull'economia e la domanda globale. Ci sono Paesi nella regione che possono bypassare lo Stretto, altri che ne sono dipendenti in toto. I sauditi - spiega Yergin - hanno la Saudi Aramco East-West Pipeline che consente di collegare i siti produttivi di petrolio e le raffinerie con lo snodo sul Mar Rosso di Yanbu. C'è una grande quantità di greggio convogliata lì, anche se non può assorbire tutto l'export. L'oleodotto ha una capacità di 6 milioni di barili al giorno, ma sta già rifornendo Yanbu con 800 mila barili al giorno ed è probabile stia alimentando sei raffinerie di Aramco nel centro e nell'Ovest dell'Arabia con circa 1,8 milioni di barili. Resterebbero solo 2,4 mi-

lioni di barili di capacità inutilizzata, rispetto ai 6 milioni di barili al giorno esportati dai terminali del Golfo.

Gli Emirati Arabi Uniti possono reindirizzare il flusso del loro export via oleodotto al porto di Fujairah nel Golfo dell'Oman bypassando così Hormuz. A Fujairah arriva già un terzo delle forniture emiratine, 3,2 milioni di barili. Circa un milione di barili rimarrebbe legato a Hormuz. Non per tutti però è possibile sfruttare anche se parzialmente le vie alternative: Iraq, Kuwait, Bahrein e Qatar hanno una dipendenza per il loro export energetico dallo Stretto fra il 97% e il 100%, da cui passano i loro 7,2 milioni di barili al giorno.

Discorso diverso, sottolinea Yergin, meritano Cina e Usa. E su questi mercati - imensi - che si giocano le oscillazioni di prezzo. Ebbene la Cina, «ha riempito i suoi centri di stoccaggio negli ultimi tempi, siano questioni economiche e geopolitiche non sappiamo». Gli Stati Uniti invece da «Paese importatore ora grazie allo shale sono un esportatore e le riserve sono ancora ricche da poter assorbire una crisi nel Golfo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA