

## Quanto ci costa Hormuz

***Solo a causa del rincaro delle bollette energetiche l'Europa ha già speso circa 42 miliardi di euro in tre mesi***

*di Valentina Iorio*

Se lo Stretto di Hormuz dovesse rimanere chiuso fino ad agosto, l'economia mondiale rischia di precipitare in una recessione paragonabile alla crisi finanziaria del 2008. Secondo un'analisi della società di consulenza Rapidan Energy Group, ripresa da Bloomberg, se lo stretto non dovesse riaprire fino a luglio, si prevede una riduzione della domanda di petrolio di 2,6 milioni di barili al giorno e un aumento del prezzo del Brent a 130 dollari al barile. Mentre la chiusura di Hormuz fino ad agosto potrebbe determinare un aumento del deficit di offerta di petrolio a 6 miliardi di barili al giorno nel terzo trimestre dell'anno.

La guerra in Iran sta causando quella che l'Agenzia internazionale dell'energia definisce «la più grande crisi energetica della storia». Per l'Europa parliamo di un costo che supera i cinquecento milioni di euro al giorno, come aveva spiegato ad aprile la presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen. Considerando che sono già passati 84 giorni dall'inizio del conflitto, significa che finora sono stati spesi circa 42 miliardi di euro, solo per l'energia. Le quotazioni del Brent sono arrivate a superare i 118 dollari a marzo. E tuttora viaggiano sopra i 100 dollari.

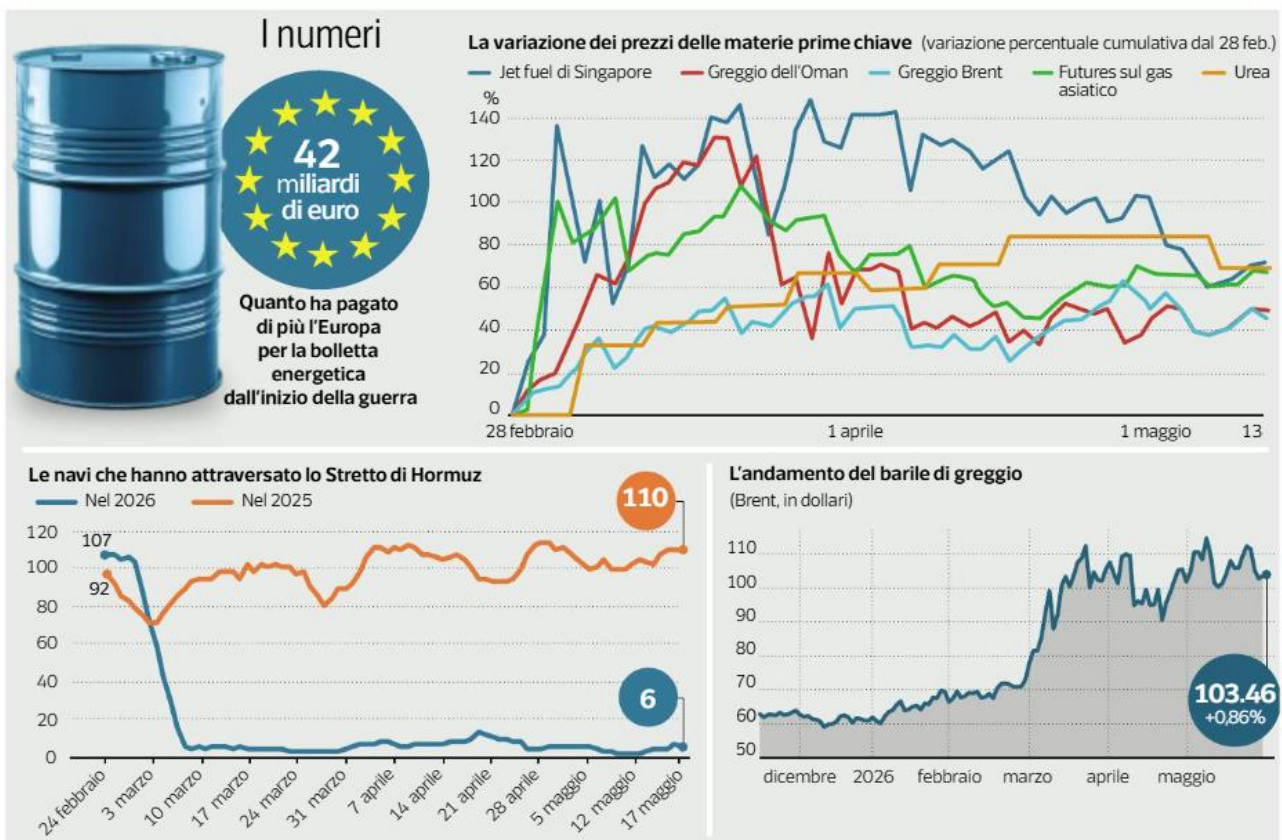
Ma il blocco di Hormuz non colpisce solo petrolio e gas, sta generando uno choc che coinvolge tantissimi settori dalla logistica, all'industria petrolchimica alla filiera agroalimentare. Nello Stretto sono ferme circa duemila navi con a bordo 20 mila marittimi. Prima del blocco, da Hormuz transitavano in media più di 90 navi al giorno. Oggi nessun armatore è disposto a correre il rischio di navigare in quell'area. E buona parte della grandi compagnie stanno utilizzando corridoi alternativi via terra. Questa situazione si ripercuote sui costi del trasporto marittimo. L'Intra-Asia Container Index (IACI) di Drewry, una media ponderata delle tariffe spot settimanali su 18 principali rotte commerciali all'interno dell'Asia, è aumentato quasi del 75% rispetto a livelli pre-guerra.

Hormuz è un collo di bottiglia critico per i fertilizzanti e di conseguenza per l'agricoltura mondiale. Da lì prima del blocco transitavano circa un terzo dell'urea, quasi metà del fertilizzante azotato e quote molto importanti del fosfato di ammonio. A fine aprile il prezzo dell'urea era aumentato di quasi il 70%, ora è sceso leggermente ma il rincaro rimane comunque superiore al 50%. Attualmente, secondo le stime di Assofertilizzanti, il prezzo dell'urea si aggira intorno ai 680-700 dollari FOB. Nei giorni scorsi la Fao ha avvertito che la scarsità di fertilizzanti causata dal blocco di Hormuz comporterà rese inferiori e un'ulteriore contrazione delle disponibilità alimentari nella seconda metà del 2026 e nel corso del 2027. Secondo la Fao lo choc agroalimentare sistemico, determinato da questa situazione, potrebbe innescare una grave crisi globale dei prezzi alimentari nel giro di sei o dodici mesi.

Il blocco di Hormuz mette a rischio prodotti indispensabili per settori come la chimica, le costruzioni, l'agricoltura e persino la gioielleria. Secondo un'analisi di Barclays, il Medio Oriente fornisce il 62% del calcare ad alta purezza utilizzato per produrre cemento, calcestruzzo e altri materiali edili e ha quote di mercato importanti di alluminio grezzo (18,4%), ammoniaca (17,2%), cavi in alluminio (16,1%), pelli conciate di pecora e agnello (11,4%), oro grezzo o semilavorato (10,4%). Il Golfo, inoltre, fornisce il 70-80% della nafta destinata all'Asia.

Gli effetti di questo choc iniziano a farsi sentire anche sui conti pubblici. Giovedì la Commissione europea ha rivisto al ribasso le previsioni di crescita dell'Unione europea, mentre l'inflazione sale rispetto alle stime macroeconomiche dello scorso autunno.

Secondo gli analisti gran parte dell'impatto della chiusura di Hormuz deve ancora manifestarsi. «Le ultime navi cariche partite dal Golfo sono arrivate solo poche settimane fa e, considerando che il transito verso l'Europa richiede circa un mese, questo ci dice che la carenza fisica di beni non si è ancora trasmessa all'economia reale», ha dichiarato all'Ansa Martina Daga, Macro economist di AcomeA Sgr, «L'Europa inoltre importava dal Golfo il 60% del jet fuel e si registra un rincaro dei noli marittimi: tutte queste pressioni impiegheranno più tempo a scaricarsi sui prezzi al consumo».



Fonti: Commissione europea, Fondo monetario internazionale, Bloomberg, Banca Mondiale

Corriere della Sera