

IL PREZZO MAGGIORE PER L'APPROVVIGIONAMENTO DI ENERGIA E MATERIE PRIME. MODA E MECCANICA I SETTORI PIÙ COLPITI

Suez, conto da 100 milioni al giorno

FABRIZIO GORIA

La crisi del Mar Rosso può costare 36 miliardi di euro annui all'Italia, 100 milioni al giorno. Il blocco della navigazione delle navi cargo nel Canale di Suez dopo i ripetuti attacchi dei ri-

belli yemeniti Houthi è una situazione da monitorare. Secondo Confartigianato, lo stop vale 35 milioni di euro al giorno per mancate o ritardate esportazioni e 60 milioni per l'import. **CORBI, LOMBARDO - PAGINA 67**

L'ANALISI

100 milioni al giorno

È quanto paga l'Italia il ritardo nelle importazioni ed esportazioni per la chiusura di Suez. Il costo del trasporto marittimo è aumentato del 120%: si allungano i tempi di navigazione

L'impatto più forte ricade sul settore manifatturiero e sulle Pmi

FABRIZIO GORIA

La crisi del Mar Rosso può costare fino a 36 miliardi di euro annui all'Italia, quasi 100 milioni al giorno. Il blocco della navigazione delle navi cargo nel Canale di Suez dopo i ripetuti attacchi dei ribelli yemeniti Houthi è una situazione da monitorare con estrema attenzione. Secondo l'ultimo studio di Confartigianato, lo stop vale 35 milioni di euro al giorno per mancate o ritardate esportazioni e 60 milioni ogni giorno per l'import. A patirne saranno di più le micro e piccole imprese, che hanno una quota di export manifatturiero pari al 32,7% del totale europeo, circa il doppio rispetto alle controparti tedesche. I settori più colpiti sono la meccanica, l'industria pesante e la moda.

Il primo attacco di marcata rilevanza è stato il 19 ottobre, dodici giorni dopo l'azione militare condotta da Hamas in Israele. Poi è aumentata la portata dei lanci missilistici dallo Ye-

men verso lo Stretto di Bab el-Mandeb. Fino al blocco totale del transito da parte dei colossi dello shipping marittimo, come Msc, Maersk e Cma Cgm. Gli effetti della crisi si manifestano con l'allungamento dei tempi di consegna delle merci, dovuto all'utilizzo di rotte che circumnavigano l'Africa, e all'aumento dei prezzi dello shipping. Basti dire che l'indice del costo del trasporto marittimo dalla Cina nella settimana terminante al 12 gennaio 2024 è aumentato del 120,6% rispetto alla settimana precedente all'inizio degli attacchi alle navi occidentali. Dirette sono le implicazioni sugli scambi per l'Italia.

Il passaggio a Sud, ovvero per il Capo di Buona Speranza in Sudafrica, è obbligato per tutte le tratte che dall'Asia virano verso il Mar Mediterraneo. I prezzi dei noli dei container da 40 piedi (i più comuni) aumentano con variazioni a doppia cifra mese su mese. Allo stesso tempo, salgono i costi delle assicurazioni per le imbarcazioni, oltre che i tempi di consegna. A seconda del meteo, dai 21 ai 35 giorni in più rispetto allo stesso periodo dell'anno

scorso, quando il Mar Rosso era sicuro da transitare. I calcoli degli esperti di Allianz sono esemplificativi della vulnerabilità dell'economia di Italia e Spagna verso il Mar Rosso. In entrambi i casi ci si attende una flessione a doppia cifra per le importazioni di beni sia a gennaio sia a febbraio.

La scorsa settimana la Banca d'Italia ha evidenziato che ci sono «rischi al ribasso» nel suo ultimo Bollettino. Il trasporto navale attraverso il Mar Rosso riguarda quasi il 16 per cento delle importazioni italiane di beni in valore, in prevalenza dalla Cina. E, rimarca Palazzo Koch, a metà gennaio «l'indicatore composito World container index elaborato da Drewry era più che raddoppiato rispetto a novembre, pur restando di poco superiore alla metà della me-



Superficie 50 %

dia eccezionalmente elevata del biennio 2021-22». Traduzione: le merci tardano ad arrivare e costano di più. Nuova inflazione in arrivo nei porti italiani, da Genova a Trieste, passando da Gioia Tauro.

Non c'è solo la manifattura in pericolo, bensì anche la logistica. Secondo Confartigianato, «la crisi investe anche le piccole imprese del settore trasporti». Nelle quattordici province italiane «in cui sono localizzati i 15 maggiori porti con almeno un milione di tonnellate di merci movimentate attraverso il Mar Rosso, sono a rischio 2,5 miliardi di euro di fatturato del sistema di trasporto e logistica, che conta complessivamente 13.000 imprese, di cui 7.979 imprese nell'autotrasporto merci, 1.136 imprese nel trasporto marittimo di merci e 5.683 imprese nei servizi della logistica». Numeri che potrebbero peggiorare qualora la crisi duri fino all'estate.

A subire il colpo sarà anche l'export delle singole Regioni. Secondo le stime di Confartigianato, il valore più alto di prodotti trasportati via mare attraverso il Mar Rosso è quello della Lombardia, pari a 12,9 miliardi di euro, seguita da Emilia-Romagna con 9,4 miliardi, Veneto con 5,7 miliardi, Toscana con 4,7 miliardi, Piemonte con 4,2 miliardi e Friuli-Venezia Giulia con 2 miliardi. Una grana che peggiora di giorno in giorno. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'escalation degli attacchi
Da metà ottobre si sono intensificate le aggressioni dei ribelli Houthi verso le navi occidentali nel Mar Rosso

REUTERS