

GranMilano

A CURA DI MAURIZIO CRIPPA

Il peso di Suez

Quanto impatta (tanto)
la crisi del Mar Rosso
sull'economia lombarda

C'è grande preoccupazione tra le nostre imprese sulla crisi che si è venuta a creare lungo le rotte del Mar Rosso", dice il presidente di Assolombarda Alessandro Spada. "Siamo un paese che punta sulla trasformazione, le nostre aziende hanno fatto risultati importanti ma il blocco, il ritardo e la crescita dei prezzi delle materie con la crisi di Suez ci crea grandi problemi. Potremmo non poter contare sui beni a noi necessari e poi i prezzi rischiano di non essere più competitivi. Il tema del Mar Rosso ci preoccupa e molto". I dati in effetti sono preoccupanti. La crisi è tra i fattori di rischio al ribasso della crescita economica globale per quest'anno. Nell'outlook appena pubblicato, il Fmi avverte sulla possibilità di nuovi shock lato offerta, considerata la strategicità di Suez, che gestisce il 12 per cento del traffico merci globale e il 30 per cento del traffico di container globale, e il sommarsi di nuove tensioni e frammentazioni geopolitiche, dalla situazione in Medio Oriente che rimane volatile alla persistente guerra in Ucraina. Per l'Italia da Suez transita il 40 per cento dell'import-export marittimo nazionale, cioè circa 154 miliardi di dollari di scambi commerciali, in parte rilevante provenienti dalla Lombardia. Per le aziende lombarde si è verificato un nuovo consistente aumento del costo del trasporto merci: il costo di un container da 40 piedi sulla rotta Shanghai-Genova si è impennato a partire dalla seconda metà di dicembre 2023 ed è continuato a salire senza interruzioni, raggiungendo secondo i dati più recenti di fine gennaio i 6.365 dollari (al 25 gennaio 2024), un livello più che quadruplicato (+358 Shanghai)

rispetto al minimo mensile dal 2020, pari a 1.391 dollari, raggiunto lo scorso ottobre. Da registrare anche un allungamento dei tempi delle consegne negli scambi fra i porti italiani e i paesi asiatici, ora di circa 10-15 giorni di navigazione in più rispetto al programmato, ma con un possibile ulteriore inasprimento secondo gli operatori nelle prossime settimane.

Da una ricerca promossa da Promos (Camera di commercio) su 200 piccole e medie imprese il 66,9 per cento ritiene che il "blocco" avrà ripercussioni immediate, il 24,8 per cento non nel breve periodo, mentre il restante 8,3 sostiene che non ci saranno conseguenze. Tra le principali ripercussioni, il 33,6 per cento teme disordini di mercato, e interruzioni e ritardi nelle catene produttive; si temono poi una riduzione di import-export e un'altra fase inflativa. Sembrano certe anche le ricadute sul fatturato del 2024, l'82 per cento delle imprese che hanno partecipato alla survey prevede un impatto inferiore al 25 per cento del fatturato annuo. Secondo una elaborazione di Promos Italia sui dati Istat sui primi nove mesi del 2022 e del 2023, valgono 154 miliardi gli scambi tra Italia e Asia, e 39 miliardi gli scambi tra Italia e Medio Oriente, di cui 22 miliardi sono di import e 17 miliardi di export. Negli scambi la Lombardia vale 46 miliardi, di cui circa 19 nell'export.

Anche Confartigianato segnala la situazione critica di molte Pmi. La Lombardia è la regione più esposta d'Italia alle conseguenze sul commercio dell'allargamento al Mar Rosso della crisi in Medio Oriente. La re-

gione esporta infatti via Suez e Mar Rosso merci per 12,9 miliardi di euro l'anno, il valore più alto d'Italia. A livello provinciale la maggiore esposizione alla crisi, con l'export trasportato via mare attraverso il Canale di Suez in rapporto al valore aggiunto superiore o uguale al valore regionale (3,5 per cento), si osserva per Monza e della Brianza (4,9 per cento), Varese (4,8), Lecco (4,2), Bergamo (3,8) e Milano (3,7). "L'escalation della crisi in Medio Oriente penalizza il sistema del made in Italy e l'approvvigionamento di prodotti essenziali per la trasformazione della nostra manifattura, aggravando la frenata del commercio internazionale", commenta il presidente di Confartigianato Lombardia, Eugenio Massetti. La crisi del Mar Rosso sta creando anche un forte squilibrio nei flussi commerciali a vantaggio della Cina. Infatti gli attacchi degli Houthi evitano il naviglio cinese, che ne trae vantaggio attraverso gli scambi coi porti che controlla nel bacino del Mediterraneo e oltre. Obiettivo sfruttare gli spazi lasciati vacanti dalle linee di trasporto marittimo internazionale di container oggetto degli attacchi Houthi, per conquistare fette significative di mercato. (Da.Bo.)

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS6901 - S.30532 - L.1620 - T.1745



Superficie 18 %