

LA RICERCA **CONFCOMMERCIO**

La polveriera Mar Rosso danneggia il made in Italy

VIAGGI ALLUNGATI

**La rotta Genova-Shanghai
dura 12 giorni in più**

Il nolo dei container +129%

■ Quanto ci costa la crisi del Mar Rosso? Molto, moltissimo. I ritardi nei rifornimenti delle merci e l'incremento dei costi impattano sul sistema dei trasporti e sul commercio internazionale delle imprese italiane. Con gli Houthi in agguato, le navi merci devono circumnavigare l'Africa con tempi più lunghi di 10-12 giorni e un aumento netto del costo dei noli, che per esempio sulla tratta Shanghai-Genova passa, per un container da 40 piedi sono accresciuti del 129 per cento rispetto al 2023.

I conti li fa la **Confcommercio**, in un'indagine ad hoc. «I transiti delle navi - si legge - attraverso il canale di Suez, da cui passa circa il 40 per cento del nostro interscambio commerciale marittimo (154 miliardi di euro), si sono ridotti di oltre un terzo con forte penalizzazione sia per i porti nazionali, specialmente quelli nell'Adriatico, come Trieste e Venezia, maggiormente interessati da traffici internazionali che, in generale, per il sistema Italia».

Sul commercio internazionale delle imprese italiane i maggiori problemi riguardano soprattutto l'import. «Attraverso il Canale di Suez si stima che passi, infatti, il 16 per cento delle importazioni italiane di beni in valore e il mancato arri-

vo delle merci importate espone, in molti casi, le imprese italiane a forti penali in quanto fornitori di una filiera. Automotive, moda e alcuni comparti dell'alimentare (ad esempio, riso, oli vegetali, tè e caffè) sono i settori che soffrono di più per i rallentamenti nell'import e la riduzione dei traffici marittimi via Suez».

Confcommercio dà anche alcune indicazioni su come superare questa costosissima impasse. «Ferma restando la necessità di ripristinare la sicurezza e la praticabilità della rotta attraverso il canale di Suez - si legge nell'indagine - sul fronte dei trasporti e della logistica occorrono, dunque, interventi immediati come la sospensione del sistema di negoziazione

delle emissioni (ETS) per i traffici destinati ai porti di trasbordo europei (ad esempio Gioia Tauro) e la deroga alle limitazioni del transito dei mezzi pesanti attraverso i valichi alpini (Brennero). Dal lato import-export bisogna da subito predisporre forme di tutela contrattuale o coperture assicurative ad hoc per le imprese costrette a pagare penali ai clienti per ritardi o mancati arrivi delle merci importate».

Ieri il ministro degli Esteri e vicepremier Antonio Tajani (*nella foto*) era proprio in visita al porto di Trieste. «Proteggeremo le nostre navi - ha detto - non ci faremo intimidire e ci auguriamo che si possa presto arrivare a una soluzione positiva in quell'area».

