

Stop alle navi cargo nel Mar Rosso In allarme le filiere produttive

Logistica

Dopo l'attacco alla Koi fase di grande incertezza Parte dei volumi su treno e aereo

■ Rispetto al 2023 raddoppiato il costo per un container da Shanghai

■ Le compagnie hanno riorientato le rotte sull'Africa meridionale

La portacontainer Koi, attaccata dalle milizie Houthi nello Yemen, è da giorni attraccata al Pireo e non sarà una sosta breve, serve tempo per verificare le condizioni dello scafo e gli eventuali danni subiti dalla merce. Tra le aziende direttamente coinvolte nella vicenda c'è come noto un'impresa comasca di spedizioni - la Alix International di Montano Lucino - che a bordo ha quattro container di merce (schede elettroniche e pompe idrauliche).

Tutto il settore della logistica sta attraversando una fase di estrema incertezza. Il gruppo marittimo Cma Cgm ha sospeso tutti gli attraversamenti da parte delle sue navi dello stretto di Bab al-Mandab in entrata e in uscita dal Mar Rosso a causa dei rischi per la sicurezza.

Di fatto tutte le compagnie hanno riorientato i servizi di linea intorno all'Africa meridionale, con relativo aumento dei costi e dei tempi necessari per movimentare le merci. Mentre parte dei volumi si è trasferita su treni e trasporto aereo. «Si è in una fase di attesa - dice Alice Arduini, titolare di Alix International - siamo ancora nei giorni di festa per il Capodanno, sarà da verificare il recupero dell'economia cinese che arriva da un periodo di grande difficoltà».

Le tensioni sul Mar Rosso hanno forti ricadute sul sistema economico nazionale. Nei gior-

ni scorsi il tema è stato al centro di un'articolata analisi di **Con-**
fcommercio. Secondo l'associa-
zione, i tempi di navigazione nei
traffici con l'estremo Oriente si
allungano di 10-12 giorni per via
della circumnavigazione del
Continente africano. I costi dei
noli per un container di 40 piedi
sulla rotta Shanghai-Genova
sono più che raddoppiati
(+129%) rispetto al 2023. I tran-
siti delle navi attraverso il cana-
le di Suez, da cui passa circa il
40% del nostro interscambio
commerciale marittimo (valore
stimato intorno ai 150 miliardi),
si sono ridotti di oltre un terzo
con forte penalizzazione sia per
i porti nazionali, specialmente
quelli nell'Adriatico, come Trie-
ste e Venezia, maggiormente in-
teressati da traffici internazio-
nali che, in generale, per il siste-
ma Italia. Sul commercio inter-
nazionale delle imprese italiane
i maggiori problemi riguardano
soprattutto l'import.

Attraverso il Canale di Suez si
stima che passi, infatti, il 16%
delle importazioni italiane di
beni in valore e il mancato arri-
vo delle merci importate espo-
ne, in molti casi, le imprese ita-
liane a forti penali in quanto for-
nitori di una filiera. Automotive,
moda e alcuni comparti del-
l'alimentare (ad esempio, riso,
oli vegetali, tè e caffè) sono i set-
tori che soffrono di più per i ral-
lentamenti nell'import e la ri-
duzioni dei traffici marittimi via
Suez.



La nave mercantile attaccata dagli Houthi

