

Crisi del Mar Rosso grossisti alimentari tra ritardi e rincari

Lo scenario. Il 70% delle imprese denuncia criticità Fusini ([Confcommercio](#)): «Rallentamento già in atto per la consegna merci, a breve l'aumento dei prezzi»

Impatti minori per il settore del vino e bevande più legati alle produzioni locali

La crisi generata dagli attacchi dei ribelli Houti alle navi nel Mar Rosso sta impattando negativamente sulle economie mondiali. In particolari a risentirne sono alcuni settori vitali per l'approvvigionamento, come le filiere della distribuzione di prodotti alimentari (in particolare le società di vendite all'ingrosso). Le importazioni hanno infatti subito un rallentamento che prelude a un aumento dei costi verso il consumatore finale.

Una recente ricerca di [Confcommercio](#) fa luce sugli impatti di questa crisi: una quota significativa di navi impegnate nei traffici con l'estremo Oriente ha infatti dovuto abbandonare la rotta attraverso il Canale di Suez, in favore della più lunga e onerosa circumnavigazione del Continente africano. Si tratta di un allungamento dei tempi di navigazione nell'ordine di 10-12 giorni, che impatta sulla regolarità dei rifornimenti del sistema produttivo e sul costo dei noli. Secondo il centro di ricerca Drewry, già da fine gennaio, i noli per un container di 40 piedi nella rotta Shanghai-Genova si sono attestati, in media, su 6.300 dollari, registrando un +129% rispetto allo stesso periodo del 2023. I transiti delle navi attraverso Suez si sono ridotti di oltre un terzo e ciò rappresenta un duro colpo per il sistema Italia, visto che, attraverso questa

infrastruttura, transita circa il 40% del nostro interscambio commerciale marittimo (154 miliardi di euro).

Un sondaggio lanciato da [Confcommercio Milano](#), Lodi, Monza e Brianza, ma che fotografa la situazione anche in Bergamasca, rileva come la crisi del Mar Rosso stia provocando problemi a circa il 70% delle imprese, in particolare con ritardi nelle consegne, aumento dei costi e difficoltà di approvvigionamento. Le imprese stanno già mettendo in atto soluzioni logistiche alternative (come il trasporto aereo) contrattuali e assicurative. «Gli effetti della crisi - spiega Oscar Fusini, direttore [Confcommercio Bergamo](#) -, sono già evidenti nelle filiere della distribuzione dei prodotti dell'ingrosso alimentare e non alimentare e si traducono in ritardi delle consegne piuttosto che, per ora, sull'aumento dei prezzi nel commercio finale, sebbene anche in questo ultimo anello della catena i rincari arriveranno presto. Per ora invece il problema della rotta sul canale di Suez sta impattando meno nella filiera del vino e delle bevande la cui produzione è per lo più nazionale ed europea e viaggia verso occidente. Temiamo che la crisi produca a breve aumenti di costi e prezzi e rallentamento gli investimenti. Effetti gravi che rischiano di minare le nostre imprese già stremate dalla pandemia, dai rincari di gas ed energia e dall'aumento dei tassi».

Problema grave e sottovalutato
Per Aurora Minetti, presidente dei Grossisti alimentari [Confcommercio Bergamo](#), «la crisi del Mar Rosso, in aggiunta ai

conflitti in Ucraina e Israele, mostra la nostra dipendenza dai mercati esteri. Un problema è enorme e sottovalutato: gli effetti immediati sono l'incertezza sull'approvvigionamento, sul prezzo, con contratti rivisti, oltre che l'esposizione finanziaria per quantitativi enormi, in presenza di un calo del potere d'acquisto dei consumatori. Nell' lungo termine appare urgente investire in relazioni e capitale umano, a partire dalle produzioni locali. Per le imprese, la maggiore difficoltà è strutturare strategie future, oltre che gestire e tamponare l'emergenza attuale». Meno impattante al momento la situazione per vino e bevande. «Il nostro settore risente di meno - spiega Giampietro Rota, presidente Gruppo Distributori Vino e bevande [Confcommercio Bergamo](#) -, essendo la fornitura su base nazionale o europea per le birre e in gran parte italiana per i vini. Stesso discorso per acque minerali. Diversa la preoccupazione sui consumi e sul potere d'acquisto, oltre che sull'esposizione finanziaria che non risparmia il nostro settore, in un quadro incerto». Problemi invece anche per i grossisti non alimentari: «Prima del Covid - spiega Marina Rodeschini, presidente del Gruppo Grossisti non alimentari [Confcommercio Bergamo](#) - il nolo di un container piccolo, di 20 piedi, era quotato attorno ai 900 dollari, per un container grande, di 40 piedi, si sborsavano dai 1.600 ai 1.800 euro. Ora i noli per un container grande hanno rotto la soglia dei 10mila dollari, quando in tempi post pandemia si erano normalizzati attorno ai 3mila».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Proposte Confcommercio

«Tutelare le imprese colpite dal mancato arrivo di merci»

Circa il 30% del trasporto mondiale di container passa attraverso il Mar Rosso: ma gli attacchi ribelli hanno spinto le compagnie di navigazione a trovare nuove rotte, con però un notevole allungamento dei tempi e conseguente aggravio dei costi. Su questa crisi si è espressa **Confcommercio** con una serie di proposte. La prima è quella di «sospendere il sistema di negoziazione delle emissioni per i traffici destinati ai porti europei e promuovere una riduzione delle tasse e dei diritti marittimi». Poi vanno «potenziati i servizi intermodali su ferro di collegamento con i mercati europei e internazionali». Inoltre, secondo l'associazio-

ne del commercio, sarà importante «promuovere servizi marittimi a corto raggio con la sponda sud del Mediterraneo, attraverso l'intermodalità garantita dai semirimorchi». Per **Confcommercio** inoltre andranno sostenute «le imprese colpite dai minori traffici provocati dall'emergenza, attraverso misure temporanee di riduzione dei canoni delle concessioni portuali. Sarà anche importante predisporre forme di tutela contrattuale o, coperture assicurative ad hoc, per le imprese costrette a pagare penali ai loro clienti a causa di mancato o ritardato arrivo delle merci attraverso il Canale di Suez».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Container fermi: gli attacchi alle navi nel Mar Rosso hanno costretto a deviare gran parte delle merci