

Tratte più lunghe e polizze: costi su del 30%

Attacchi Houthi, Suez verso la paralisi Italia a rischio stangata sulle forniture



ROMA Alta tensione nel Mar Rosso e timori di forti ripercussioni

sull'import in Italia con conseguente aumento dei prezzi delle merci. Le rotte a rischio, a cau-

sa dei crescenti attacchi dei ribelli yemeniti contro i cargo che attraver-

sano il tratto di mare, mettono in pericolo i nostri commerci marit-

timi (per l'Italia stangata di 500 milioni al mese). Le tratte alternative costano il 30% in più.

Di Branco a pag. 8

Suez, stallo dei traffici Per l'Italia una stangata da 500 milioni al mese

►Gli attacchi degli Houthi nel Mar Rosso ►Compagnie costrette a usare rotte più lunghe: rischiano di danneggiare la nostra economia costi per carburante e assicurazioni su del 30%

IL FOCUS

ROMA Una stangata da mezzo miliardo al mese, una spinta al costo dei prodotti petroliferi ed un colpo di acceleratore all'inflazione, con l'aumento dei prezzi di auto, elettronica ed elettrodomestici. Anche se c'è uno squarcio di luce (due colossi della navigazione, la danese Maersk e la francese Cma-Cgm, hanno ripreso le rotte nel Mar Rosso) gli attacchi dei ribelli yemeniti filo-iraniani Houthi contro i cargo nella regione non si fermano e l'economia italiana, se il canale di Suez non torna alla normalità, rischia un bagno di denaro.

Per dare un'idea della situazione, il 40 per cento dei nostri commerci marittimi transita da quei corridoi per un giro d'affari, tra import ed export, di 85 miliardi l'anno. Di cui circa la metà per effetto dei legami commerciali con la Cina. Secondo l'economista Andrea Giuricin «le merci che da oriente arrivano nei nostri porti rischiano, tra caro carburante (dovuto alla necessità di aggirare l'Egitto), aumento del peso

dei noli e stangata sulle polizze di assicurazione, un salasso del 20-30 per cento in fatto di costi». Pari, come detto, a 500 milioni. Una legnata che, avverte l'esperto di trasporti, inevitabilmente, si scaricherebbe sui prezzi di molti prodotti. Primi tra tutti elettrodomestici, auto, beni elettronici.

GUAI SERI

Se la crisi perdura, tra l'altro, i guai per i porti italiani rischiano di essere serissimi. «I problemi al Canale di Suez, dove le navi si rifiutano di transitare perché minacciate da possibili attacchi militari in conseguenza del conflitto in Medio Oriente si scaricheranno su Trieste, Napoli, Genova e La Spezia» spiega il presidente di Federlogistica, Luigi Merlo, aggiungendo che «l'attuale situazione favorisce i porti del Nord Europa, dove finiscono per attraccare le navi una volta circumnavigata l'Africa». Merlo resta comunque fiducioso del fatto che l'intervento degli Stati Uniti potrebbe sbloccare le tensioni, «sperando che questo accada prima dell'inizio del capodanno cinese quando, con il blocco della produzione, rischiamo di restare senza scorte».

ALLERTA MASSIMA

L'allerta è inevitabilmente massima, anche tra gli armatori. «C'è una minaccia da scongiurare - avverte il presidente di Assarmatori Stefano Messina - ed è rappresentata dalla circumnavigazione del Capo di Buona Speranza che farebbe lievitare i costi del trasporto e quindi, se protratta, avrebbe un impatto inflativo sulle economie occidentali. Per chi non è più giovane - ricorda Messina - la prolungata chiusura del canale di Suez a seguito dei conflitti in Medio Oriente è ancora un ricordo vivo. Oggi siamo di fronte ad uno scenario soggetto a cambiamenti repentini, che va monitorato ora per ora e sul quale attivare tutte le contromisure necessarie. L'industria del trasporto marittimo ha mostrato grande capacità di adattamento durante la pandemia, in occasione dell'incaglio della Ever Given nello stesso Canale di Suez e anche a valle delle recenti tensioni geopolitiche. Anche in questo caso continuerà ad essere un'infrastruttura flessibile al servizio del commercio globale».

La speranza è quella di un allentamento delle tensioni. «Siamo di fronte a uno shock inatteso che rischia di avere conseguenze a medio-lungo termine sui traffici via mare» osserva Alessandro Pitto, presidente di Fedespedi (Federazione nazionale imprese di spedizioni interna-

zionali). Da Suez passa infatti il 12% del commercio internazionale, il 10% del petrolio, l'8% di gas naturale. «Difficile stimare quanto potranno cresce-

re i noli - dice Pitta - ma l'impatto in termini di costi di trasporto ci sarà: secondo le nostre previsioni, considerando il solo costo del carburante, il passaggio per il Ca-

po di Buona Speranza in alternativa al Canale di Suez ha un aggravio fra i 650 mila e 1 milione di dollari».

Michele Di Branco

© RIPRODUZIONE RISERVATA

85

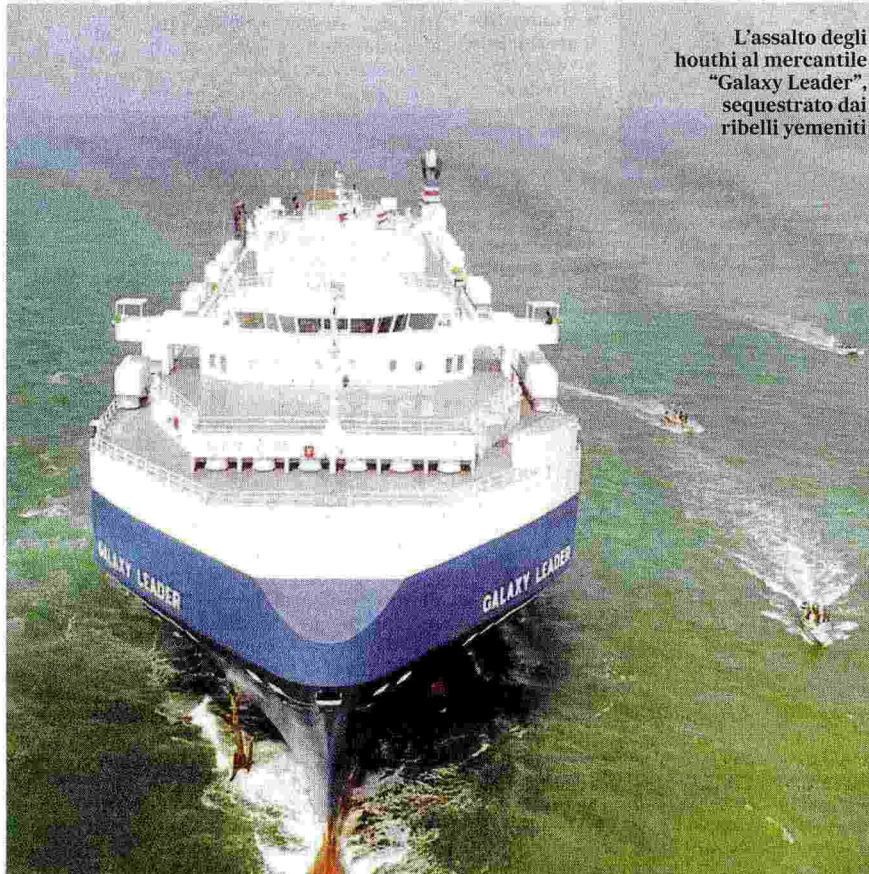
In miliardi. È il valore del nostro traffico marittimo che transita da Suez

40%

Il nostro traffico marittimo (import ed export) che passa dal Mar Rosso

1 mln

Il rincaro per una nave che circumnavighi l'Africa invece di passare dal Mar Rosso



L'assalto degli houthi al mercantile "Galaxy Leader", sequestrato dai ribelli yemeniti

