

IL BUSINESS VIA MARE

Guerre e affari

La crisi del Canale di Suez Mercantili costretti a cambiare rotta A rischio l'8% dell'export

Valgono 13 miliardi i beni lombardi che transitavano dal Mar Rosso ora non più praticabile per via degli attacchi dei ribelli Houthi
L'esperto: «A breve potremo vedere ulteriori effetti negativi»

di **Federica Pacella**
MILANO

È un po' uscita dal radar del dibattito pubblico, ma la crisi di Suez non è ancora finita e le imprese lo sanno bene: a rischio c'è l'8 per cento del valore dell'export lombardo. Valgono infatti circa 13 miliardi le esportazioni lombarde che transitavano per lo più dal Canale di Suez, sotto scacco dopo gli attacchi alle navi mercantili da parte degli Houthi, gruppo di ribelli yemeniti sostenuto dall'Iran. Nei mesi scorsi l'impraticabilità in sicurezza di una delle principali rotte commerciali internazionali - da qui passa il 12% del commercio globale - ha portato a scegliere una rotta alternativa, ovvero il periplo del Capo di Buona Speranza.

«Il cambiamento delle dinamiche commerciali indotto dalla crisi di Suez ha prodotto un effetto-chiave - nota Andrea Muratore, analista di Confapi Brescia - Proprio giovedì l'Organizzazione Marittima Internazionale ha fatto sapere che la rotta del Capo di Buona Speranza è insostenibile, perché mancano servizi essenziali». Intanto però la scelta della rotta del Capo di Buona Speranza da parte di molte compagnie ha movimentato in questi mesi il traffico container intermedio tra i porti del Mediterraneo, con la conseguenza di veder accumularsi tempi e code nei settori del trasporto. Così, se nella prima fase della crisi legata al blocco del traffico per i raid degli Houthi il problema era veder deserto il traffico merci, ora si pone il problema dei lunghi tempi di giacenza delle merci che condizionano diversi scali.

«Algeiras, Barcellona e Tangeri sono stati i primi. Ma presto il problema potrebbe diventare italiano - sottolinea Muratore - Da un lato porti che avevano fatto dell'interconnessione dal Mediterraneo all'Oceano Indiano via Mar Rosso un perno della loro at-



Andrea Muratore è analista della sezione bresciana dell'Associazione delle piccole e medie imprese. È specializzato in questioni economiche e geopolitiche nonché nell'analisi di scenario ed elaborazione di strategie adattative.

tività come Genova, Livorno e Venezia hanno visto un calo degli attracchi; dall'altro scali come Augusta, Cagliari e Napoli, orientati maggiormente all'attrazione di cargo di dimensioni differenti, hanno visto una crescita».

Cosa significa per la Lombardia? Gli ultimi dati dicono appunto che l'8 per cento dell'export lombardo transitava dal Mar Rosso, con Milano al primo posto (6,5 miliardi) seguita da Bergamo, Monza, Varese e Brescia. «Le rotte del Mar Rosso non sono quindi un proxy totale per l'export lombardo - sottolinea Muratore - ma sono legate a determinati settori, in particolare l'edilizia e alcuni tipi di macchinari».

Quello che fa temere conseguenze importanti è però il fatto che nel 2023 l'export verso Arabia Saudita, Singapore ed Emirati Arabi fosse aumentato di oltre un miliardo. «Considerando che nel complesso tutte le esportazioni lombarde sono cresciute di 902 milioni, arrivando a quota 163 miliardi, significa che solo la crescita verso questi tre Paesi ha fatto più dell'aumento globale. Basta prendere una cartina per capire che sono Paesi raggiungibili tramite il Mar Rosso. Questo ci porta a dire che potremo vedere a breve ulteriori effetti negativi di questa crisi».

Il punto

Export Lombardo in transito dal Mar Rosso
ottobre 2022/settembre 2023



Via d'Oriente per edilizia e meccanica Costi maggiori e tempi troppo lunghi

Doppiare il Capo di Buona Speranza è diseconomico mentre sale la richiesta di trasporto aereo

BRESCIA

Costi di trasporto più elevati ma anche tempi più lunghi, circa il 40 per cento in più. La rotta sostitutiva, ovvero quella che passa dal Capo di Buona Speranza, non è a costo zero per le imprese che loro malgrado la stanno utilizzando. Sono soprattutto edilizia e meccanica i settori che hanno dovuto modificare le rotte verso l'Oriente.

«Impensabile che la via aerea possa sostituire il trasporto su navi - sottolinea Andrea Muratore, analista di Confapi Brescia - anche se i dati sui trasporti urgenti, soprattutto sull'asse Europa-Asia, vedono un aumento. C'è una domanda eccezionale di trasporto aereo da e verso l'Europa, da e verso Dubai, Colombo, Bangkok: solo ad aprile parliamo rispettivamente del +162%, +22%, +46%. Però il totale dei volumi è chiaramente inferiore, il cargo aereo non potrebbe arrivare a sostituire realisticamente più di un decimo del trasporto via mare». Dato atto che la Lombardia è la regione più esposta alla crisi di Suez con 12,9 miliardi (dato dell'Osservatorio di Confartigianato), a livel-



Un cargo in navigazione

lo 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, si osserva per Monza e Brianza (4,9%), Varese (4,8%), Lecco (4,2%), Bergamo (3,8%) e Milano (3,7%).

«Nei prossimi mesi vedremo quali saranno state le ripercussioni anche nel primo trimestre 2024, rispetto a un 2023 che aveva visto un aumento importante dell'export - sottolinea Muratore - C'è da dire che questa crisi non va sprecata e deve rappresentare l'opportunità per una seria riflessione su ciò che l'Italia può e vuole essere nel settore della logistica e dei trasporti. La crisi del Mar Rosso può offrire l'opportunità per riconsiderare la necessità di investimenti in intermodalità, retroporti, sviluppo infrastrutturale con ovvi ritorni anche sulle imprese che potranno partecipare a questo sviluppo».

**A LIVELLO PROVINCIALE
Più esposte
alle conseguenze
del blocco navale
sono Monza e Varese
Lecco, Bergamo
e infine Milano**

F.P.