

Per noi lo stop pesa più che per altri

di Luca Sisto

DIRETTORE GENERALE CONFITARMA

L'Italia è l'unico dei grandi Paesi europei che non ha una dimensione atlantica diretta. Siamo immersi nel Mediterraneo e, quindi, qualsiasi criticità coinvolga il nostro mare ci colpisce più forte. Dopo anni di rinnovata centralità del Mare nostrum, oggi il rischio è di isolarlo, come accadde fino all'apertura del canale di Suez. Preservare la centralità del Mediterraneo significa necessariamente preservare i traffici marittimi che lo attraversano. Il valore strategico e l'importanza geopolitica dell'Italia dipendono in buona parte da questo. Secondo il Fmi, rispetto a un anno fa si registra circa il 48% in meno di traffico attraverso Suez e un aumento dell'87% sulla rotta che compie il periplo dell'Africa

Mare insicuro significa mare costoso. Quando un'area diventa insicura i costi delle merci che la attraversano aumentano, *in primis* per i consumatori finali, vale a dire per i cittadini a terra. La logistica internazionale si è profondamente trasformata negli ultimi decenni, passando dalla logica del magazzino a quella della pronta consegna (*just in time*).

critici più sensibili attraverso cui transita, secondo le ultime stime del centro studi Srm, il 40% circa dell'*import-export* marittimo italiano per un totale di 154 miliardi di euro. Secondo gli ultimi dati della Banca d'Italia passano attraverso Suez il 16% di mobili, legno e ceramica; il 24% di metalli e prodotti della metallurgia; il 25% di petrolio e prodotti raffinati; il 33% del tessile e abbigliamento. La fragilità della catena logistica si è palesata anche di recente, nel marzo 2021, con l'incaglio della nave Ever Given, una portacontainer lunga 400 metri, che ha bloccato il canale per diverse settimane. Le attuali vicende nel mar Rosso – porta di accesso al canale di Suez e, quindi, al Mediterraneo – stanno riproponendo le stesse conseguenze. L'intensificarsi degli attacchi Houthi ha determinato un'impennata dei noli marittimi (il corrispettivo pagato per il trasporto della merce) in alcuni segmenti di traffico. A titolo di esempio, la tariffa per il trasporto di un *container* da 40 piedi sulla rotta Asia-Mediterraneo (6.500 dollari) è quadruplicata rispetto a dicembre 2023. Ma non è solo una questione di costi diretti: anche il fattore tempo è rilevante. La

“Nel breve termine, le navi potrebbero non entrare nel Mediterraneo dirigendosi direttamente nel nord Europa. Per tali Paesi e per gli Usa si tratterebbe solo di un ritardo di consegna delle merci; per il Mediterraneo – e per l'Italia – l'impatto potrebbe essere più grave perché le merci potrebbero raggiungere i mercati europei direttamente dal nord”

Ets a pieno regime (una sorta di “tassa sulle emissioni” di CO₂ del trasporto marittimo in vigore da gennaio 2024), gli armatori italiani sarebbero costretti a pagare circa 1,5 miliardi di dollari in più per effettuare il periplo dell'Africa. Secondo il Fmi, rispetto a un anno fa si registra circa il 48% in meno di traffico attraverso Suez e un aumento dell'87% sulla rotta che compie il periplo dell'Africa. I giorni di ritardo incidono sulla ri-schedulazione delle navi e, quindi, sugli arrivi e le partenze anche per i porti italiani tra i quali Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Trieste che sono tra i principali scali *container* ed energetici nel nostro Paese. Nel breve termine le navi potrebbero non entrare nel Mediterraneo dirigendosi direttamente nel nord Europa. Per tali Paesi e per gli Usa si tratterebbe solo di un ritardo di consegna delle merci; per il Mediterraneo – e per l'Italia – l'impatto potrebbe essere più grave perché le merci potrebbero raggiungere i mercati europei direttamente dal nord Europa e verrebbero poi trasferite nel resto del continente con logistica di terra. Almeno per quanto riguarda i prodotti finiti, quelli che viaggiano in *container*; diverso è il discorso



della Difesa Guido Crosetto hanno ascoltato il nostro appello e confermato l'invio nel mar Rosso della fregata europea multi-missione Virginio Fasan, oggi avvicinata dalla nave Martinengo. In attesa di conoscere gli sviluppi di una probabile missione navale Ue nel mar Rosso, la preziosa presenza della Marina militare italiana sta consentendo alle nostre navi, e ai nostri equipaggi, di operare in sicurezza