

## Articoli Selezionati

			<b>Adige</b>		
26/01/24	CONFARTIGIANATO	5	Missione nel Mar Rosso, nuove regole	Palesse Domenico	1
			<b>Avvenire</b>		
26/01/24	CONFARTIGIANATO	3	Missione nel Mar Rosso, il via libera del governo	L.Liv.	3
			<b>Centro</b>		
26/01/24	CONFARTIGIANATO	10	Missioni all'estero Una nuova normativa	Palesse Domenico	4
			<b>Corriere della Sera Milano</b>		
26/01/24	CONFARTIGIANATO	4	Crisi del canale di Suez A rischio 6 miliardi per l'export cittadino	gp.r.	7
			<b>Corriere dell'Umbria</b>		
26/01/24	CONFARTIGIANATO	6	Miliardi di danni per la crisi del mar Rosso	...	8
			<b>Eco di Bergamo</b>		
26/01/24	CONFARTIGIANATO	9	Trasporti via mare Crisi di Suez Lombardia la più esposta	...	9
			<b>Foglio</b>		
27/01/24	CONFARTIGIANATO	1	Il fascino degli houthi	Peduzzi Paola	10
27/01/24	CONFARTIGIANATO	3	I danni al nostro commercio estero causati dalla crisi del MarRosso	pl	11
			<b>Gazzetta del Mezzogiorno</b>		
26/01/24	CONFARTIGIANATO	4	In fumo 95 milioni al giorno per la crisi nel Mar Rosso	...	12
27/01/24	CONFARTIGIANATO	12	Crisi di Suez, la Marina è pronta a intervenire - Crisi di Suez, la Marina pronta a intervenire con due navi	Massari Maristella	13
			<b>Gazzetta di Mantova</b>		
26/01/24	CONFARTIGIANATO	10	La crisi di Suez pesa: esposizione per 313 milioni	...	15
			<b>Gazzetta di Modena-Reggio-Nuova Ferrara</b>		
26/01/24	CONFARTIGIANATO	9	Al commercio danni giornalieri per 95 milioni	...	17
			<b>Gazzettino Friuli</b>		
26/01/24	CONFARTIGIANATO	2	Export, conto da capogiro per il Friuli - In fumo due miliardi per la crisi di Suez Mazzata sul Friuli	Agrusti Marco	18
			<b>Giornale del Piemonte e della Liguria</b>		
26/01/24	CONFARTIGIANATO	2	Rischio recessione con la crisi di Suez - Crisi Suez, Piemonte a rischio recessione	...	21
			<b>Giornale di Brescia</b>		
26/01/24	CONFARTIGIANATO	4	Il Governo predispone nuove regole per la missione europea nel Mar Rosso	...	22
26/01/24	CONFARTIGIANATO	4	Ogni giorno in Italia danni per 95 milioni	...	23
			<b>Giornale di Sicilia</b>		
26/01/24	CONFARTIGIANATO	4	La deviazione dei traffici marittimi falcia gli affari	...	24
			<b>Giorno - Carlino - Nazione Economia&amp;Lavoro</b>		
29/01/24	CONFARTIGIANATO	19	Sos di Confartigianato Le micro imprese nella crisi del Mar Rosso - «Così rischiamo di affogare nel Mar Rosso»	Perego Achille	25
			<b>Il Fatto Quotidiano</b>		
29/01/24	CONFARTIGIANATO	10	Suez, gli assalti Houthi riaccendono l'inflazione - Bloccare Suez blocca la Bce: il rischio che riparta l'inflazione	Palombi Marco	27
29/01/24	CONFARTIGIANATO	11	Intervista a Luciano Greco - "I trasporti pesano più che in passato: c'è il rischio choc"	Ma. Pa.	30
			<b>La Discussione</b>		
26/01/24	CONFARTIGIANATO	6	Confartigianato: "3 mesi di crisi nel Mar Rosso sono costati all'Italia 8,8 mld"	Romeo Lorenzo	32
			<b>Libero Quotidiano</b>		
28/01/24	CONFARTIGIANATO	9	La crisi di Suez fa male, specie a noi	Castro Antonio	33
			<b>Messaggero</b>		
26/01/24	CONFARTIGIANATO	14	L'effetto Suez sul commercio estero: per l'Italia danni da 95 milioni al giorno	Mancini Umberto	35
			<b>Messaggero Veneto</b>		
26/01/24	CONFARTIGIANATO	10	Missione nel Mar Rosso, nuove regole Ora c'è il sì del Consiglio dei ministri	Palesse domenico	36

		<b>Metro</b>		
26/01/24	CONFARTIGIANATO	2 Crisi nel Mar Rosso per il Made in Italy danni da 8,8 mld	...	38
		<b>Piccolo</b>		
26/01/24	CONFARTIGIANATO	8 Missione nel Mar Rosso, nuove regole Ora c'è il sì del Consiglio dei ministri	<i>Palesse domenico</i>	39
		<b>Quotidiano del Sud L'Altravoce dell'Italia</b>		
26/01/24	CONFARTIGIANATO	2 Export, la crisi in medio oriente ci è già costata 8,8 miliardi - Export, la crisi in medio orieme è già costata all'Italia 8,8 miliardi	<i>Capparelli Anna_Maria</i>	41
		<b>Repubblica Bologna</b>		
27/01/24	STAMPA LOCALE	3 "A rischio merci per 9 miliardi che transitano nel canale di Suez"	<i>m.bett.</i>	43
		<b>Repubblica Torino</b>		
29/01/24	STAMPA LOCALE	8 Suez bloccato Piemonte in apprensione - Il Piemonte in ansia per il blocco di Suez "In ballo 4 miliardi"	<i>Sciullo Massimiliano</i>	44
		<b>Resto del Carlino Ancona</b>		
26/01/24	CONFARTIGIANATO	2 Crisi nel Mar Rosso, l'allarme di Confartigianato «Marche esposte per oltre 900 milioni di euro»	...	47
		<b>Resto del Carlino Modena</b>		
26/01/24	CONFARTIGIANATO	21 Lapam lancia l'allarme sugli effetti della crisi nel canale di Suez	...	48
		<b>Secolo XIX</b>		
26/01/24	CONFARTIGIANATO	2 Lo stop a Suez costa all'Italia 100 milioni ogni giorno - Il Mar Rosso spaventa la Bce. Più lontano il taglio dei tassi. Lagarde: «Rischi sui prezzi»	<i>Goria Fabrizio</i>	49
26/01/24	CONFARTIGIANATO	3 100 milioni al giorno	<i>F.GOR.</i>	52
		<b>Sicilia</b>		
27/01/24	CONFARTIGIANATO	5 Mar Rosso pericoloso per le navi cargo l'export siciliano rischia 975 milioni - Sicilia, export a rischio per 975 milioni a causa delle tensioni nel Mar Rosso	<i>Guccione Michele</i>	53
		<b>Stampa</b>		
26/01/24	CONFARTIGIANATO	7 Suez, conto da 100 milioni al giorno - 100 milioni al giorno	<i>Goria Fabrizio</i>	54
26/01/24	CONFARTIGIANATO	7 Suez, conto da 100 milioni al giorno - 100 milioni al giorno	<i>Goria Fabrizio</i>	56
26/01/24	ATTUALITA'	6 Crisi del Mar Rosso, la Bce allontana il taglio dei tassi. Stangata sull'import e l'export per l'Italia - Il Mar Rosso spaventa la Bce Più lontano il taglio dei tassi Lagarde: "Rischi sui prezzi"	<i>F.Gor.</i>	58
		<b>Tempo</b>		
26/01/24	CONFARTIGIANATO	8 Sanzioni agli Houthi Intanto il Made in Italy perde 95 milioni al giorno	<i>R.C.</i>	61
		<b>Tirreno</b>		
26/01/24	CONFARTIGIANATO	11 Al commercio danni giornalieri per 95 milioni	...	62
		<b>Unione Sarda</b>		
26/01/24	CONFARTIGIANATO	14 Attacchi alle navi, a rischio 740 milioni	<i>Brnaba Frigoli Luigi</i>	63

# Missione nel Mar Rosso, nuove regole

## Cambia la normativa sulle missioni militari

### L'Italia modifica la sua strategia per affrontare le nuove sfide globali

**DOMENICO PALESSE**

ROMA - Agevolare la possibilità di riposizionare uomini e mezzi nelle stesse aree di intervento internazionale e individuare forze ad «altissima prontezza operativa» da impiegare in contesti di emergenza. Con il via libera del consiglio dei ministri al disegno di legge che modifica alcuni passaggi della normativa sulle missioni internazionali, si apre una nuova fase della strategia militare italiana che potrebbe di fatto accelerare la partecipazione alle missioni in quelle aree dove sono già impegnati uomini e mezzi italiani. Come nel caso del Mar Rosso, dove l'Italia è già presente con una fregata e dove - prossimamente - dovrebbe prendere il via la nuova missione europea che nascerà per contrastare gli attacchi degli Houthi.

«Abbiamo lo strumento per rispondere rapidamente alle crisi derivanti dalla crescente instabilità geopolitica - ha commentato il ministro della Difesa, Guido Crosetto -. Questa modifica conferirà maggiore flessibilità nell'impiego delle forze operanti nella stessa area geografica, consentendo una risposta tempestiva». Il disegno di legge approvato da palazzo Chigi prevede, in particolare, la modifica dell'articolo 2 della legge sulla partecipazione italiana alle missioni internazionali, la

145 del 2016. Una norma ritenuta fin troppo rigida dai vertici militari in quanto non consente un riposizionamento in breve tempo su eventuali operazioni nella medesima area su cui ci sta operando.

Opzione, questa, che viene dunque aggiunta nel provvedimento prevedendo la possibilità di impiegare mezzi e personale di una missione anche in «altre missioni nella medesima area geografica». Cosa che, verosimilmente, potrebbe accadere a breve, quando la nascente missione europea Aspides si posizionerà nel Mar Rosso, nella stessa area dove oggi opera la missione Atalanta che, dall'8 febbraio, passerà anche sotto il comando italiano. Ma non solo. Il testo del disegno di legge prevede anche l'aggiunta di un nuovo comma, il 2.1, con il quale si dà potere al governo di «individuare forze ad alta e altissima prontezza operativa da impiegare all'estero al verificarsi di crisi o situazioni di emergenza». Vale a dire, personale militare da inviare in missione nel minor tempo possibile. Si tratta di modifiche che vengono interpretate come «semplificazioni procedurali, nel pieno rispetto del Parlamento». «La modifica - si legge in una nota di via XX settembre - rivisita la procedura di autorizzazione delle missioni all'estero con lo scopo di assicurare maggiore flessibilità d'impiego allo strumento milita-

re, in piena coerenza con la rapida evoluzione degli scenari di crisi».

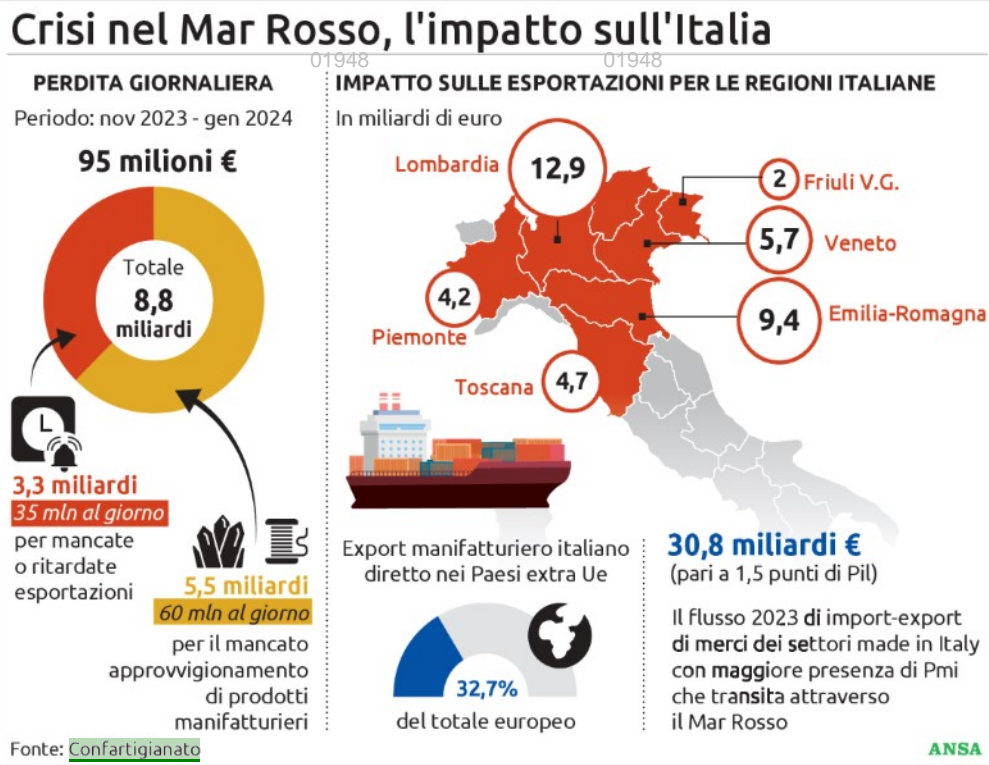
A far discutere, però, è la tempestiva - definita «più rapida» in una nota della Difesa - con cui l'esecutivo potrà trasmettere alle Camere la delibera sull'impiego dei militari in missione. Nel testo del nuovo comma, infatti, si parla di «cinque giorni» e non più del termine «tempestivamente». Il ministro degli Esteri Antonio Tajani già ieri aveva comunque spiegato che l'eventuale nuova missione nel Mar Rosso non ha bisogno del voto parlamentare. «Atalanta - ha detto - ha già regole che permettono di respingere qualsiasi attacco militare utilizzando le armi e la nuova missione ha regole di ingaggio molto simili». La prossima settimana comunque sarà davanti alle commissioni Esteri e Difesa, insieme a Crosetto, per aggiornare il Parlamento sulla situazione, ormai sempre più critica, in Medio Oriente.

Una crisi che, oltre al rischio di un allargamento del conflitto, sta avendo pesanti ripercussioni anche sull'economia italiana. Tra novembre 2023 e gennaio 2024 [Confartigianato](#) ha calcolato in 95 milioni al giorno i danni per il commercio estero italiano a causa della situazione nel Mar Rosso. Numeri che, dicono gli analisti, potrebbero avere «pesanti conseguenze per la crescita dell'economia italiana».

Lo scopo, spiega il ministro Crosetto, è quello di avere uno strumento più rapido ed efficace



Superficie 30 %



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 1948

IL CONSIGLIO DEI MINISTRI HA APPROVATO IL DISEGNO DI LEGGE

# Missione nel Mar Rosso, il via libera del governo

Crosetto: in caso di nuove crisi, si potrà ricorrere al personale impegnato nell'area  
Vicino allo stretto di Bab al-Mandeb è operativa da giorni la nave Martinengo  
I danni economici degli attacchi dallo Yemen

Roma

**L'**Italia parteciperà alla missione navale europea Aspides nel Mar Rosso per la difesa delle navi mercantili, esposte agli attacchi dei ribelli yemeniti Houthi. E proprio in vista dell'impegno italo-franco-tedesco, ieri il Consiglio dei ministri ha approvato il disegno di legge con disposizioni «concernenti la partecipazione dell'Italia alle missioni internazionali». L'iniziativa dovrebbe partire a metà febbraio. Soddisfatto il ministro della Difesa Guido Crosetto: «Il via libera al ddl consente di avere lo strumento - spiega - per rispondere rapidamente alle crisi derivanti dalla crescente instabilità geopolitica». Per il titolare della Difesa la modifica «conferirà maggiore flessibilità nell'impiego delle forze operanti nella stessa area geografica, consentendo una risposta tempestiva». Il ddl

infatti permette di impiegare il personale già impegnato in altre missioni «nella medesima area» in caso di nuove crisi.

Già da diversi giorni in Mar Rosso sta operando la nave Federico Martinengo, fregata multiruolo e multimissione che ha sostituito la gemella Virginio Fasan nell'attività nazionale di sorveglianza marittima nel Mar Rosso. L'area di intervento è in prossimità dello stretto di Bab al-Mandeb. Il Fasan, già impegnato nell'operazione Mediterraneo Sicuro dopo la crisi israelo-palestinese, era stato riposizionato nel Mar Rosso a fine dicembre su disposizione della Difesa. La Martinengo era partita la scorsa settimana da Taranto.

La minaccia degli attacchi yemeniti sta costringendo le compagnie di navigazione a evitare il canale di Suez, per ripiegare sulla circumnavigazione dell'Africa. Una rotta alternativa che fa schizzare tempi e costi.

**Confartigianato** calcola un danno quotidiano di 95 milioni per il commercio estero italiano, accumulati tra novembre 2023 e gennaio 2024 per un totale di 8,8 miliardi. Negli ultimi 3 mesi, l'Italia ha perso 3,3 miliardi, (35 milioni al giorno), per mancate o ritardate esportazioni e 5,5 miliardi (60 milioni al giorno) per il mancato approvvigionamento di prodotti manifatturieri. **Confartigianato** ha calcolato l'impatto del calo di traffico navale tra Oceano Indiano e Mar Rosso sui flussi dell'interscambio commerciale dell'Italia con Asia, Oceania, paesi del Golfo Persico e del Sud-est dell'Africa. «La crisi del Mar Rosso, sommata alla stretta monetaria e alla riattivazione delle regole europee di bilancio, potrebbe avere pesanti conseguenze sulla crescita economica italiana», avverte il presidente di **Confartigianato**, **Marco Granelli**. (**L.Liv.**)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La fregata italiana Federico Martinengo / Marina militare



Superficie 16 %

# 01948 Missioni all'estero 01948 Una nuova normativa

## Il governo approva un cambiamento che si applicherà nel Mar Rosso Crosetto spiega: uno strumento per «rispondere rapidamente alle crisi»

di Domenico Palesse

► ROMA

Agevolare la possibilità di riposizionare uomini e mezzi nelle stesse aree di intervento internazionale e individuare forze ad «altissima prontezza operativa» da impiegare in contesti di emergenza. Con il via libera del consiglio dei ministri al disegno di legge che modifica alcuni passaggi della normativa sulle missioni internazionali, si apre una nuova fase della strategia militare italiana che potrebbe di fatto accelerare la partecipazione alle missioni in quelle aree dove sono già impegnati uomini e mezzi italiani. Come nel caso del Mar Rosso, dove l'Italia è già presente con una fregata e dove - prossimamente - dovrebbe prendere il via la nuova missione europea che nascerà per contrastare gli attacchi degli Houthis. «Abbiamo lo strumento per rispondere rapidamente alle crisi derivanti dalla crescente instabilità geopolitica - ha commentato il ministro della Difesa, Guido Crosetto - Questa modifica conferirà maggiore flessibilità nell'impiego delle forze operanti nella stessa area geografica, consentendo una risposta tempestiva».

Il disegno di legge approvato da palazzo Chigi prevede, in particolare, la modifica dell'articolo 2 della legge sulla partecipazione italiana alle missioni internazionali, la 145 del 2016. Una norma ritenuta fin troppo rigida dai vertici militari in quanto non consente un riposizionamento in breve tempo su eventuali operazioni nella medesima area su cui ci sta operando. Opzione, questa, che viene dunque aggiunta nel provvedimento prevedendo la possibilità di impiegare mezzi e personale di una missione anche in «altre missioni nella medesima area geografica». Cosa che, verosimilmente, potrebbe accadere a breve, quando la nascente missione europea Aspides si posizionerà nel Mar Rosso, nella stessa area dove oggi opera la missione Atalanta che, dall'8 febbraio, passerà

anche sotto il comando italiano. Ma non solo. Il testo del disegno di legge prevede anche l'aggiunta di un nuovo comma, il 2.1, con il quale si dà potere al governo di «individuare forze ad alta e altissima prontezza operativa da impiegare all'estero al verificarsi di crisi o situazioni di emergenza». Vale a dire, personale militare da inviare in missione nel minor tempo possibile. Si tratta di modifiche che vengono interpretate come «semplificazioni procedurali, nel pieno rispetto del Parlamento».

«La modifica - si legge in una nota di via XX settembre - rivisita la procedura di autorizzazione delle missioni all'estero con lo scopo di assicurare maggiore flessibilità d'impiego allo strumento militare, in piena coerenza con la rapida evoluzione degli scenari di crisi». A far discutere, però, è la tempistica - definita «più rapida» in una nota della Difesa - con cui l'esecutivo potrà trasmettere alle Camere la delibera sull'impiego dei militari in missione. Nel testo del nuovo comma, infatti, si parla di «cinque giorni» e non più del termine «tempestivamente». Il ministro degli Esteri Antonio Tajani aveva comunque spiegato che l'eventuale nuova missione nel Mar Rosso non ha bisogno del voto parlamentare. «Atalanta - ha detto - ha già regole che permettono di respingere qualsiasi attacco militare utilizzando le armi e la nuova missione ha regole di ingaggio molto simili». La prossima settimana comunque sarà davanti alle commissioni Esteri e Difesa, insieme a Crosetto, per aggiornare il Parlamento sulla situazione, ormai sempre più critica, in Medio Oriente. Una crisi che, oltre al rischio di un allargamento del conflitto, sta avendo pesanti ripercussioni anche sull'economia italiana. Tra novembre 2023 e gennaio 2024 Confartigianato ha calcolato in 95 milioni al giorno i danni per il commercio estero italiano a causa della situazione nel Mar Rosso.



Superficie 62 %

## Crisi nel Mar Rosso, l'impatto sull'Italia

### PERDITA GIORNALIERA

Periodo: nov 2023 - gen 2024

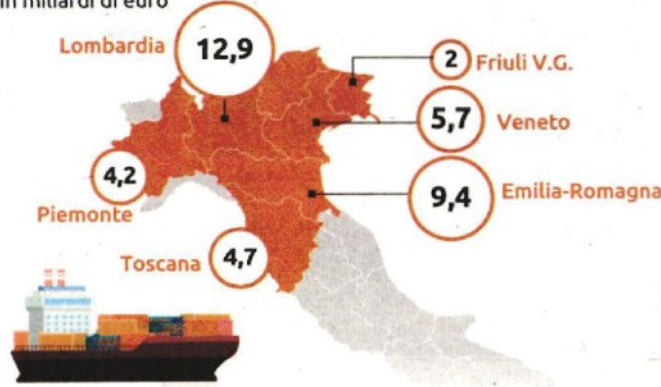
**95 milioni €**



Fonte: [Confartigianato](#)

### IMPATTO SULLE ESPORTAZIONI PER LE REGIONI ITALIANE

In miliardi di euro



Export manifatturiero italiano diretto nei Paesi extra Ue



**30,8 miliardi €**  
(pari a 1,5 punti di Pil)

Il flusso 2023 di import-export di merci dei settori made in Italy con maggiore presenza di Pmi che transita attraverso il Mar Rosso

ANSA

» La norma fornisce maggiore flessibilità: consente un riposizionamento in breve tempo su eventuali operazioni nella medesima area su cui si sta operando

» Il nuovo comma permette al governo di «individuare forze ad alta e altissima prontezza operativa da impiegare all'estero al verificarsi di crisi o situazioni di emergenza»

» Secondo [Confartigianato](#), tra novembre e gennaio i danni al commercio estero italiano a causa della situazione nel Mar Rosso ammonterebbero a 95 milioni al giorno



01948



01948

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 1948



Le stime di Confartigianato

# Crisi del canale di Suez A rischio 6 miliardi per l'export cittadino

## Artigiani



● **Eugenio Masetti**, dal 2018 è presidente di Confartigianato Lombardia, che riunisce circa 95 mila imprese

● In tutta la regione le Mpi sono 794 mila e danno lavoro a circa 2 milioni e 150 mila addetti, il 51,3% del totale. Il solo artigianato rappresenta un'impresa ogni quattro

L'allargamento al Mar Rosso della crisi in Medio Oriente potrebbe costare piuttosto caro a Milano e a tutta la Lombardia. Secondo un'elaborazione dei dati Istat da parte dell'Osservatorio Mpi di Confartigianato Lombardia, il valore dell'export delle aziende milanesi che transita per il Canale di Suez, nel periodo ottobre 2022-ottobre 2023 è stato poco al di sotto dei 6,5 miliardi di euro, con un valore aggiunto in crescita del 3,7 per cento. Ed esteso alla Lombardia, il valore complessivo delle esportazioni destinate alla rotta del Mar Rosso arriva a 12,9 miliardi di euro, con un incremento del 3,5 per cento nei dodici mesi del rilevamento. Per questo i venti di guerra che soffiano sulla regione creano ulteriori incertezze per le imprese votate all'export globale. «L'escalation della crisi in Medio Oriente penalizza il sistema del made in Italy e gli approvvigionamenti per la nostra manifattura – spiega il presidente di Confartigianato Lombardia, Eugenio Masetti – e la nostra regione è la più penalizzata: gli effetti della crisi del Mar Rosso potrebbero avere conseguenze sulla crescita, riducendo fiducia e investimenti delle imprese». (gp. r.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 1948 - L.1673 - T.1673



Superficie 12 %

Ad essere maggiormente compromesse sono le attività che operano sulle rotte asiatiche

# Miliardi di danni per la crisi del mar Rosso

ROMA

■ Ben 95 milioni di euro al giorno di danni per il commercio estero italiano. E' l'effetto devastante di quanto sta accadendo nel mar Rosso che totalizza 8,8 miliardi in 3 mesi, tra novembre 2023 e gennaio 2024. A fare il calcolo è **Confartigianato**: ha stimato l'impatto del calo di traffico di navi mercantili tra l'Oceano Indiano e il Mar Rosso sui flussi dell'interscambio commerciale dell'Italia con Asia, Oceania, paesi del Golfo Persico e del Sud-est dell'Africa. In particolare, negli ultimi 3 mesi, l'Italia ha perso qualcosa come 3,3 miliardi, pari a 35 milioni al giorno, per mancate o ritardate esportazioni e 5,5 miliardi (60 milioni al giorno) per il mancato approvvigionamento di prodotti manifatturieri.

Le conseguenze sulle micro e piccole imprese secondo **Confartigianato** vedono proprio queste realtà del Belpaese a maggiore rischio per la situazione del mar Rosso. La loro quota di export manifatturiero diretto nei Paesi extra Ue è infatti pari al 32,7% del totale

europeo, con un valore addirittura doppio rispetto alle omologhe imprese tedesche. Nel 2023 ammonta a 30,8 miliardi di euro (pari a 1,5 punti di Pil) il flusso di import-export di merci dei settori made in Italy con maggiore presenza di Pmi che transita attraverso il Mar Rosso.

In particolare le esportazioni di prodotti con il maggiore apporto delle nostre piccole imprese si attestano a 10,8 miliardi, con il valore più alto, pari a 4,2 miliardi, riguardante i prodotti alimentari, seguiti dai prodotti in metallo (1,8 miliardi), altri prodotti, tra cui gioielleria e occhialeria, sempre con 1,8 miliardi, moda con 1,5 miliardi e legno e mobili con 1 miliardo. A questi settori si aggiunge anche un comparto chiave dell'export made in Italy verso i mercati dei paesi emergenti dell'Asia, quello dei macchinari e impianti, anch'esso a forte presenza di micro e piccole imprese: nel 2023 è stato di 11,6 miliardi il valore di questi nostri prodotti transitati via mare attraverso il canale di Suez che ora sono messi in crisi.

[LaPresse]

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 1948



Superficie 13 %

## Trasporti via mare

Crisi di Suez  
Lombardia  
la più espostaE lo stoppiù lungo  
da 10 anni: le scelte  
di PeTra, Logimar  
e il «doppio binario»  
di RadiciGroup

La Lombardia è la regione più esposta d'Italia alle conseguenze sul commercio dell'allargamento al Mar Rosso della crisi in Medio Oriente. La regione esporta infatti via Suez e Mar Rosso merci per 12,9 miliardi di euro l'anno, il valore più alto d'Italia. Emerge dai dati Confartigianato, secondo cui la regione figura insieme a Friuli, Toscana e Veneto, tra le più esposte alla crisi di Suez. A livello provinciale la maggiore esposizione alla crisi, con l'export trasportato via mare attraverso Suez in rapporto al valore aggiunto regionale (3,5%), Bergamo si trova leggermente al di sopra della media (3,8%), e ancora di più lo sono Monza (4,9%), Varese (4,8%) e Lecco (4,2%). Per l'Italia si stima che il valore dell'import-export annuale che transita per il Canale di Suez proveniente dai paesi del Medio Oriente, dall'Asia, dall'Oceania e dai paesi del Sud-Est dell'Africa nel 2023 (ultimi 12 mesi a settembre) sia pari a 148,1 miliardi, di cui 93,1 miliardi di importazioni e 55 miliardi di esportazioni, pari al 42,7% del commercio estero dell'Italia trasportato per mare.



Treni fermi a Francoforte come nel resto della Germania per lo sciopero dei ferrovieri tedeschi FOTO ANSA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 1948



Superficie 16 %

## Il fascino degli houthi

01948

01948

**Perché la milizia yemenita riesce a sembrare coraggiosa e indomita e non la dittatura che è**

Milano. Gli houthi, i miliziani che governano in Yemen, hanno lanciato ieri un missile balistico contro l'Uss Carney, il cacciatorpediniere americano che pattuglia il Golfo di Aden e che ha abbattuto il missile. Poi hanno colpito una petroliera britannica, la Marlin Luanda, che avrebbe preso fuoco. Sono gli ultimi attacchi da parte degli houthi che, in nome del loro sostegno alla causa palestinese, ricevono elogi internazionali invero miopi, hanno reso il Mar Rosso non navigabile, con un impatto sul commercio internazionale – in particolare destinato all'Europa – molto costoso.

## Il fascino degli houthi

**La propaganda della milizia va alla grande, tra anticapitalismo e causa palestinese**

Persino la Cina, che pure gode di una specie di lasciapassare da parte degli houthi che tengono al riparo dai loro missili i mezzi russi, cinesi e ovviamente iraniani (l'Iran è il loro principale sponsor), sta facendo pressioni su Teheran per fermare gli attacchi. Una fonte iraniana anonima ha detto alla Reuters che ci sono stati dei colloqui in cui Pechino è stata esplicita con i funzionari della Repubblica islamica: "Se i nostri interessi sono messi a rischio, ne risentiranno i nostri affari con voi. Quindi dite agli houthi di fermarsi". Una delegazione della milizia yemenita è stata anche a Mosca, ma secondo gli scarni resoconti lì non ci sarebbero stati rimproveri da parte del Cremlino, ma conversazioni su come continuare a sostenere Hamas contro Israele. I danni al commercio internazionale sono grandi, **Confartigianato** ha pubblicato delle cifre allarmanti sul commercio italiano, l'Ispi ha valutato che i costi di trasporto di un container "tipico" da Shanghai a Genova sono aumentati del 350 per cento nelle ultime sei settimane: la crisi è considerata per ora regionale e non globale – la regione che soffre è la nostra – ma "gli effetti sull'inflazione potrebbero essere significativi soprattutto per l'Europa", scrive il centro studi, con un aumento generale dei prezzi nel continente dell'1,8 per cento entro 12 mesi e dell'inflazione "core" dello 0,7 per cento "rispetto a uno scenario senza crisi".

Eppure gli houthi raccolgono un grande consenso: sono considerati gli unici che fanno davvero qualcosa per la causa palestinese, capitalizzano sull'ostilità generalizzata nei confronti di Israele e delle sue operazio-

ni a Gaza, producono video e musiche che ammiccano al loro coraggio e alla determinazione ad andare "fino alla fine" nella loro difesa dei palestinesi oppressi. Oltre ai cosiddetti "influencer pro houthi" sui social – il più famoso è Rashed al Haddad, giovane e carino, bandito da TikTok ma rifugiatosi su Instagram e X – ci sono anche i politici yemeniti, come Mohammed al Bukhaiti, che si è messo a postare in inglese con l'obiettivo di raggiungere un pubblico più ampio e che dice: "La vittoria nella battaglia del riconoscimento è più importante della vittoria sul campo di battaglia". Gli esperti raccontano che la macchina della propaganda degli houthi è diventata sofisticata durante la guerra civile iniziata nel 2014 quando la milizia si ribellò al governo – per questo sono ancora definiti ribelli, anche se sono sempre stati una milizia e oggi controllano la maggior parte del paese e le sue istituzioni. Si ponevano come una forza anticapitalista, contro la corruzione e le ingerenze straniere (oggi al Bukhaiti consiglia di leggere Noam Chomsky), nelle piazze urlavano il loro motto: "Morte all'America, morte a Israele, maledetti siano gli ebrei", e sono riusciti a sopravvivere agli attacchi mortali dei sauditi, il che li ha resi ancora più popolari. La guerra civile ha causato la catastrofe umanitaria più grave e meno raccontata del pianeta, l'80 per cento della popolazione ha bisogno degli aiuti internazionali per sopravvivere – aiuti che gli houthi distribuiscono in modo arbitrario e che in grande parte tengono per sé – e una città, Taizz, è sotto assedio e contesa da nove anni, in condizioni spaventose. Ma

come spesso accade con la propaganda, il problema non è soltanto chi la fa, ma anche chi ci crede. Questo presunto romanticismo affascina moltissimo e si salda con il sostegno alla causa palestinese contro Israele e l'America (America che ha reinserito gli houthi nella lista dei terroristi, ha messo delle sanzioni e che, assieme al Regno Unito, ha colpito le basi militari houthi a difesa in particolare degli interessi commerciali europei), al punto che molti dicono: per fortuna che ci sono loro. La fortuna, per gli yemeniti, è questa: oltre alla povertà e alla fame, i bambini vengono arruolati come soldati (secondo il Panel di esperti dell'Onu sullo Yemen redatto l'anno scorso, ne sono morti duemila tra il 2020 e il 2021) oppure indottrinati nelle scuole legate agli houthi perché le famiglie non hanno altri modi di far studiare i loro figli; le donne vengono vendute, muoiono di parto a un tasso straziante, e vengono condannate a morte, come è accaduto a una attivista la scorsa settimana, per "spionaggio". Gli houthi dovrebbero occuparsi del paese che governano ma invece usano i soldi a loro disposizione per attaccare Europa, America e Israele e si beano del sostegno di chi li considera coraggiosi e romantici.

**Paola Peduzzi**



Superficie 16 %

# I danni al nostro commercio estero causati dalla crisi del Mar Rosso

Roma. L'escalation della crisi in Medio Oriente sta penalizzando le esportazioni made in Italy e l'approvvigionamento di prodotti essenziali per la trasformazione della manifattura italiana. L'Ufficio studi di **Confartigianato** ha calcolato che ammontano a 8,8 miliardi (95 milioni al giorno), i danni per il nostro import-export accumulati tra novembre 2023 e gennaio 2024 a causa del calo di traffico di navi mercantili tra l'Oceano indiano e il Mar Rosso sulle rotte dell'interscambio dell'Italia con Asia, Oceania, paesi del Golfo Persico e del sud-est dell'Africa.

In particolare, negli ultimi tre mesi, l'Italia ha perso 3,3 miliardi, pari a 35 milioni al giorno, per mancate o ritardate esportazioni e 5,5 miliardi (60 milioni al giorno) per il mancato approvvigionamento di prodotti manifatturieri.

**Confartigianato** ha misurato anche le conseguenze della crisi sulle micro e piccole imprese italiane che, in Europa, sono quelle a maggiore rischio. La loro quota di export manifatturiero diretto nei paesi extra Ue è infatti pari al 32,7 per cento del totale europeo, con un valore addirittura doppio rispetto alle omologhe imprese tedesche. Nel 2023 ammonta a 30,8 miliardi di euro (pari a 1,5 punti di Pil) il flusso di import-export di merci dei settori made in Italy con maggiore presenza di Pmi che transita attraverso il Mar Rosso.

In particolare, le esportazioni di prodotti delle nostre piccole imprese si attestano a 10,8 miliardi, con il valore più alto, pari a 4,2 miliardi, riguardante i prodotti alimentari, seguiti dai prodotti in metallo (1,8 miliardi), altri prodotti, tra cui gioielleria e occhialeria, sempre con 1,8 miliardi, moda con 1,5 miliardi e legno e mobili con 1 miliardo. A questi settori si aggiunge un comparto chiave dell'export made in Italy verso i mercati dei paesi emergenti dell'Asia, quello dei macchinari e impianti, anch'esso a forte presenza di micro e piccole impre-

se: nel 2023 è stato di 11,6 miliardi il valore di questi nostri prodotti transitati via mare attraverso il canale di Suez. Secondo **Confartigianato**, la crisi investe anche le piccole imprese del settore trasporti. Nelle 14 province in cui sono localizzati i 15 maggiori porti con almeno un milione di tonnellate di mercimovimentate attraverso il Mar Rosso, sono a rischio 2,5 miliardi di euro di fatturato del sistema di trasporto e logistica, che conta complessivamente 13 mila imprese, di cui 7.979 imprese nell'auto-transporto merci, 1.136 imprese nel trasporto marittimo di merci e 5.683 imprese nei servizi della logistica.

Gli effetti della crisi si manifestano con l'allungamento dei tempi di consegna delle merci, dovuto all'utilizzo di rotte che circumnavigano l'Africa, e all'aumento del costo del trasporto marittimo. Basti dire che l'indice del costo del trasporto marittimo dalla Cina nella settimana terminante al 12 gennaio 2024 è aumentato del 120,6 per cento rispetto alla settimana precedente all'inizio degli attacchi alle navi occidentali.

“Gli effetti della crisi del Mar Rosso, sommati alla stretta monetaria in corso e alla riattivazione delle regole europee di bilancio - sottolinea il presidente di **Confartigianato** **Marco Granelli** - potrebbero avere pesanti conseguenze sulla crescita economica italiana. E' indispensabile mettere in campo tutte le misure, a cominciare dall'attuazione del Pnrr, per alimentare la fiducia e la propensione ad investire delle imprese e scongiurare il rischio di una frenata del ciclo espansivo dell'occupazione”.

**Confartigianato** ha calcolato anche l'impatto della crisi di Suez sulle esportazioni delle regioni italiane. Il valore più alto di prodotti trasportati via mare attraverso il Mar Rosso è quello della Lombardia, pari a 12,9 miliardi, seguita da Emilia-Romagna con 9,4 miliardi, Veneto con 5,7 miliardi, Toscana con 4,7 miliardi, Piemonte con 4,2 miliardi e Friuli-Venezia Giulia con 2 miliardi. (pl)



## COMMERCIO ESTERO

01948

01948

# In fumo 95 milioni al giorno per la crisi nel Mar Rosso

## CONFARTIGIANATO

In 3 mesi l'Italia ha perso 3,3 miliardi sull'export e 5,5 miliardi sull'import

●ROMA. Ogni giorno persi 95 milioni: è la misura dei danni per il commercio estero italiano accumulati tra novembre 2023 e gennaio 2024 a causa della crisi nel Mar Rosso, per un totale di 8,8 miliardi,

In particolare, negli ultimi 3 mesi, l'Italia ha perso 3,3 miliardi, (35 milioni al giorno), per mancate o ritardate esportazioni e 5,5 miliardi (60 milioni al giorno) per il mancato approvvigionamento di prodotti manifatturieri.

L'analisi è di Confartigianato che ha calcolato l'impatto del calo di traffico di navi mercantili tra l'Oceano Indiano e il Mar Rosso sui flussi dell'interscambio commerciale dell'Italia con Asia, Oceania, paesi del Golfo Persico e del Sud-est dell'Africa.

Sotto esame anche l'impatto sulle esportazioni per ciascuna delle regioni italiane: il valore più alto di prodotti trasportati via mare attraverso il Mar Rosso è quello della Lombardia, pari a 12,9 miliardi, seguita da Emilia-Romagna con 9,4 miliardi, Veneto con 5,7 miliardi, Toscana con 4,7 miliardi, Piemonte con 4,2 miliardi e Friuli-Venezia Giulia con 2 miliardi. "Gli effetti della crisi del Mar Rosso, sommati alla stretta monetaria in corso e alla riattivazione delle regole europee di bilancio, potrebbero avere pesanti conseguenze sulla crescita economica italia-

na», avverte il presidente di Confartigianato, Marco Graneli: «È indispensabile mettere in campo tutte le misure, a cominciare dall'attuazione del Pnrr, per alimentare la fiducia e la propensione ad investire delle imprese e scongiurare il rischio di una frenata del ciclo espansivo dell'occupazione».

Le micro e piccole imprese italiane «in Europa sono quelle a maggiore rischio». La loro quota di export manifatturiero diretto nei Paesi extra Ue è pari al 32,7% del totale europeo, con un valore addirittura doppio rispetto alle omologhe imprese tedesche. Nel 2023 ammonta a 30,8 miliardi di euro (pari a 1,5 punti di Pil) il flusso di import-export di merci dei settori made in Italy con maggiore presenza di Pmi che transita attraverso il Mar Rosso.

Le esportazioni delle nostre piccole imprese - evidenza ancora il rapporto - valgono 10,8 miliardi, a partire 4,2 miliardi per i prodotti alimentari seguiti dai prodotti in metallo e da gioielleria e occhialeria con 1,8 miliardi, la moda con 1,5 miliardi, legno e mobili con 1 miliardo. C'è attenzione, poi, sul settore 'macchinari e impianti (a forte presenza di micro e piccole imprese: nel 2023 è stato di 11,6 miliardi il valore dei prodotti transitati via mare attraverso il canale di Suez) e sulle piccole imprese del sistema di trasporto e logistica, (nelle 14 province in cui sono localizzati i 15 maggiori porti sono a rischio 2,5 miliardi di euro di fatturato). [Ansa]

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 1948 - L.1747 - T.1747



Superficie 18 %

# Crisi di Suez, la Marina è pronta a intervenire

01948

01948

MASSARI A PAGINA 12&gt;&gt;

## MEDIO ORIENTE

LA POLVERIERA IN MAR ROSSO

### LE MOSSE DELLA POLITICA

Giovedì l'audizione del ministro Crosetto in commissione Difesa sulla dotazione di personale e mezzi per la missione «Aspides»

### I DANNI PER L'ECONOMIA

Tra novembre 2023 e gennaio 2024 i Paesi dell'Asia è massiccio, potrebbe perdere 5,5 miliardi per l'azione degli Houthi. A ciò va aggiunto il rischio di un nuovo boom di prezzi: le assicurazioni per le navi in transito nel canale di Suez potrebbero raggiungere vette preoccupanti, l'alternativa è fare il periplo dell'Africa, con un impatto drammatico sui tempi dei trasporti. Le regole d'ingaggio della missione saranno oggetto a Bruxelles del lavoro tecnico del Politico-Military Group (Pmg) e quindi del Comitato politico e di sicurezza (Cops). Sul comando generale la discussione è aperta: non è escluso che vada all'Italia come ha lasciato intendere lo stesso ministro della Difesa Crosetto in una recente intervista. Ma è anche possibile che sia francese. La partecipazione ad «Aspides» non riguarderà tutti. Oltre a Italia, Francia e Germania ci sono Portogallo, Grecia, Danimarca, Paesi Bassi. Una missione corposa, armata, destinata ad avere una sua durata che, quasi sicuramente, andrà ben oltre l'eventuale fine del conflitto in Medio Oriente. La missione «Aspides» che l'Ue sta preparando per difendersi dagli Houthi, coprirà un tratto di mare che va ben oltre il Mar Rosso, abbracciando un'area di navigazione che dal canale di Suez arriva fino allo stretto

# Crisi di Suez, la Marina pronta a intervenire con due navi

In Mar Rosso opera già il Martinengo. Si pianifica la partenza del caccia Duilio

MARISTELLA MASSARI

● **BARI.** Il ministro della Difesa, Guido Crosetto, interverrà nell'aula della Commissione Difesa della Camera davanti alle commissioni Difesa di Camera e Senato sulla dotazione di personale e mezzi delle Forze armate in funzione della partecipazione alla missione dell'Unione europea a garanzia delle rotte commerciali sul Mar Rosso. L'audizione è fissata per giovedì 1 febbraio, alle 8.30.

Con il via libera del Consiglio dei ministri al disegno di legge che modifica alcuni passaggi della normativa sulle missioni internazionali, si apre ora una nuova fase della strategia militare italiana che potrebbe di fatto accelerare la partecipazione alle missioni in quelle aree dove sono già impegnati uomini e mezzi italiani. Come nel caso di specie del Mar Rosso, dove l'Italia è già presente con una fregata, il «Martinengo», e dove - prossimamente - dovrebbe prendere il via la nuova missione europea che nascerà per contrastare gli attacchi degli Houthi.

Secondo fonti della Difesa, le navi della Marina impegnate nell'attività di controllo delle rotte commerciali e deterrenza dagli attacchi ai mercantili, saranno due. Accanto alla fregata multiruolo e multimissione «Martinengo», unità navale già in teatro di operazioni e che dal prossimo 8 febbraio sarà al comando dell'operazione «Atalanta», la Marina sta pianificando di inviare un'altra nave che dovrebbe partecipare ad «Aspides», scudi. Potrebbe trattarsi di una nave gemella del «Martinengo», ma è più accreditata l'ipotesi secondo cui in partenza ci sarebbe un caccia della classe «Orizzonte», il «Duilio» molto probabilmente, dal momento che la nave gemella, il cacciatorpediniere «Doria» sta ultimando un ciclo

di manutenzioni navali nell'Arsenale di Taranto. La scelta di un caccia non è casuale. Si tratta di unità navali molto simili alla «Fremm» già in zona di operazioni, queste ultime dotate di sistemi di difesa anti-aerea e di eliche di manovra prodriere che permettono all'imbarcazione una certa agilità anche in spazi stretti. Le capacità del «Duilio» ben si attagliano alla natura della missione, tanto più che la nave a bordo monta un radar di scoperta in grado di coprire una distanza ancora maggiore di quello di una «Fremm» per intercettare una eventuale minaccia che arrivi da terra, o dal mare sui barchini. La nave potrebbe dispiegarsi nell'area del Mar Rosso entro metà febbraio e operare insieme con le due «Fremm» già in operazione sotto comando nazionale (l'italiana «Martinengo» e la francese «Languedoc»). Il Martinengo, inoltre, dal prossimo 8 febbraio assumerà

l'incarico di ammiraglia dell'operazione europea «Atalanta» che si sviluppa dal 2008 nel Golfo di Aden e nell'Oceano Indiano per contrastare la pirateria somala.

Il tempo stringe e gli armatori italiani fanno pressioni sul Governo chiedendo garanzie sulla sicurezza delle rotte commerciali. La crisi in atto in Mar Rosso infatti, oltre al rischio di un allargamento del conflitto in Medio Oriente, sta avendo pesanti ripercussioni anche sull'economia italiana. Tra novembre 2023 e gennaio 2024 Confartigianato ha calcolato in 95 milioni al giorno i danni per il commercio estero italiano a causa della situazione a ridosso del canale di Suez. Numeri che, secondo gli analisti,

potrebbero avere pesanti conseguenze per la crescita dell'economia italiana. La missione, per l'Italia, è dunque più che mai necessaria. Roma, il cui export verso i Paesi dell'Asia è massiccio, potrebbe perdere 5,5 miliardi per l'azione degli Houthi. A ciò va aggiunto il rischio di un nuovo boom di prezzi: le assicurazioni per le navi in transito nel canale di Suez potrebbero raggiungere vette preoccupanti, l'alternativa è fare il periplo dell'Africa, con un impatto drammatico sui tempi dei trasporti. Le regole d'ingaggio della missione saranno oggetto a Bruxelles del lavoro tecnico del Politico-Military Group (Pmg) e quindi del Comitato politico e di sicurezza (Cops). Sul comando generale la discussione è aperta: non è escluso che vada all'Italia come ha lasciato intendere lo stesso ministro della Difesa Crosetto in una recente intervista. Ma è anche possibile che sia francese. La partecipazione ad «Aspides» non riguarderà tutti. Oltre a Italia, Francia e Germania ci sono Portogallo, Grecia, Danimarca, Paesi Bassi. Una missione corposa, armata, destinata ad avere una sua durata che, quasi sicuramente, andrà ben oltre l'eventuale fine del conflitto in Medio Oriente. La missione «Aspides» che l'Ue sta preparando per difendersi dagli Houthi, coprirà un tratto di mare che va ben oltre il Mar Rosso, abbracciando un'area di navigazione che dal canale di Suez arriva fino allo stretto



Superficie 43 %

di Hormuz. Al momento nell'area che lambisce il golfo di Aden sono presenti due missioni. La prima è la già citata operazione «Atalanta», istituita nel 2008 contro gli attacchi dei pirati alle navi mercantili al largo delle coste somale. Missione alla quale partecipa l'Italia e al cui comando attualmente c'è la Spagna. La seconda operazione è la «Emasoh/Agenor», nata su iniziativa francese, attiva nello Stretto di Hormuz, tra la Penisola arabica e l'Iran e con un comando operativo ad Abu Dhabi. «Aspides» potrebbe usare navi, personale ed equipaggiamenti proprio della missione «Agenor», dando vita quindi ad un'operazione dal perimetro molto più largo.



## Il problema

01948

01948

# La crisi di Suez pesa: esposizione per 313 milioni

• **Confartigianato:** penalizzati il made in Italy e l'acquisto di prodotti essenziali per la trasformazione

La Crisi di Suez mette a rischio il Made in Lombardia: la nostra regione esporta usando il canale e il Mar Rosso merci per 12 miliardi di euro l'anno, il valore più alto in Italia. A livello provinciale l'esposizione alla crisi - con l'export trasportato via mare attraverso - si osserva per Mantova pari a 313 milioni di euro (+2,6%). I paesi più interessati per valore dell'intercambio commerciale via nave con l'Italia sono Cina, India, Arabia Saudita, Giappone, Corea del Sud, Emirati Arabi Uniti, Qatar, Iraq, Indonesia.

## La crisi

L'allargamento al Mar Rosso della crisi in Medio Oriente potrebbe aggravare la flessione del commercio internazionale, mettendo a rischio una quota rilevante dell'import-export dell'Italia. A

fronte di attacchi mercantili nel Mar Rosso di un gruppo di ribelli yemeniti, dallo scorso 9 gennaio una coalizione internazionale guidata da Stati Uniti e Regno Unito ha avviato interventi di contrasto agli attacchi alle navi, colpendo droni e obiettivi sulla costa dello Yemen. Questa crisi allargata determina conseguenze sul commercio marittimo internazionale in transito per il Canale, che potrebbe compromettere la ripresa del commercio internazionale prevista nel 2024.

## Il volume commerciale

Nei primi dieci mesi del 2023 il volume del commercio internazionale è sceso del 2,2% su base annua, un ampio segno negativo che da inizio secolo si è registrato solo nel 2020 con la pandemia e nel 2009 con la crisi innescata dai mutui subprime. Il calo dell'interscambio commerciale mondiale ha ripercussioni pesanti sulle vendite del made in Italy: dall'esame dei dati pubblicati iri dall'Istat, a novembre il volume dell'export scende del 6,4% rispetto un anno fa e nei primi undici mesi del 2023 il calo è del 4,6%.

Secondo il Kiel Institute

for the World Economy, ente di ricerca specializzato sui temi della globalizzazione, a dicembre il volume dei container spediti attraverso il Mar Rosso si è ridotto del 66% rispetto al volume normalmente previsto.

## Il dato italiano

Per l'Italia si stima che il valore dell'import-export annuale che transita per Suez proveniente dai Paesi del Medio Oriente, dall'Asia, dall'Oceania e dai paesi del Sud-Est dell'Africa nel 2023 (ultimi dodici mesi a settembre) sia pari a 148,1 miliardi, di cui 93,1 di importazioni e 55 di esportazioni, che rappresenta il 42,7% del commercio estero dell'Italia trasportato per mare e l'11,9% del commercio estero totale dell'Italia. Nel dettaglio si tratta del 15,2% delle importazioni totali e dell'8,7% delle esportazioni totali. I paesi più interessati per valore dell'intercambio commerciale via nave con Italia sono Cina, India, Arabia Saudita, Giappone, Corea del Sud, Emirati Arabi Uniti, Qatar, Iraq, Indonesia.

## Confartigianato

«L'escalation della crisi - sot-

tolinea il Vicepresidente di **Confartigianato** Mantova, Giovanni Folloni - penalizza il sistema del made in Italy e l'approvvigionamento di prodotti essenziali per la trasformazione della nostra manifattura, aggravando la frenata del commercio internazionale. La Lombardia in particolare è la più penalizzata: gli effetti della crisi, sommati alla stretta monetaria e alla riattivazione delle regole europee di bilancio, potrebbero avere conseguenze sulla crescita, riducendo la fiducia e la propensione ad investire delle imprese e frenando il ciclo espansivo dell'occupazione, che nell'ultimo anno ha registrato un aumento di oltre mezzo milione di lavoratori dipendenti a tempo indeterminato. Il rischio è che l'approccio attendista delle imprese possa degenerare in recessione». Il valore delle esportazioni trasportate via mare attraverso il Canale di Suez e il Mar Rosso risulta più elevata in Lombardia, dove è pari a 12.919 milioni di euro. La nostra regione figura insieme a Friuli-Venezia Giulia, Toscana, Veneto e Piemonte tra quelle più esposte alla crisi di Suez.

**Folloni:** «La Lombardia è la più penalizzata: ci sono anche stretta monetaria e riattivazione delle regole europee di bilancio»



Superficie 31 %



01948

01948

**Le aziende** lombarde sono le più penalizzate dalla crisi

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 1948

## Al commercio danni giornalieri per 95 milioni

Ben 95 milioni al giorno di danni per il commercio estero italiano. È l'effetto mar Rosso che totalizza 8,8 miliardi in 3 mesi, tra novembre 2023 e gennaio 2024. A fare il calcolo è Confartigianato: ha stimato l'impatto del calo di traffico di navi mercantili tra l'Oceano Indiano e il Mar Rosso sui flussi dell'interscambio commerciale dell'Italia con Asia, Oceania, paesi del Golfo Persico e del Sud-est dell'Africa. In particolare, negli ultimi 3 mesi, l'Italia ha perso 3,3 miliardi, pari a 35 milioni al giorno, per mancate o ritardate esportazioni e 5,5 miliardi (60 milioni al giorno) per il mancato approvvigionamento di prodotti manifatturieri. Le conseguenze sulle micro e piccole imprese secondo Confartigianato vedono proprio queste realtà del Belpaese a maggiore rischio. La loro quota di export manifatturiero diretto nei Paesi extra Ue è infatti pari al 32,7% del totale europeo, con un valore addirittura doppio rispetto alle omologhe imprese tedesche. Nel 2023 ammonta a 30,8 miliardi di euro (pari a 1,5 punti di Pil) il flusso di import-export di merci dei settori made in Italy con maggiore presenza di imprese che transita attraverso il Mar Rosso. In particolare le esportazioni di prodotti con il maggiore apporto delle nostre piccole imprese si attestano a 10,8 miliardi, con il valore più alto, pari a 4,2 miliardi, riguardante i prodotti alimentari, seguiti dai prodotti in metallo (1,8 miliardi), altri prodotti, tra cui gioielleria e occhialeria, sempre con 1,8 miliardi, moda con 1,5 miliardi e legno e mobili con 1 miliardo. A questi settori si aggiunge un comparto chiave dell'export made in Italy verso i mercati dei paesi emergenti dell'Asia, quello dei macchinari e impianti, a forte presenza di micro e piccole imprese. L'effetto Mar Rosso è un'onda pericolosa che per Confartigianato investe anche le piccole imprese dei trasporti. Nelle 14 province con i maggiori 15 porti a rischio 2,5 miliardi di euro di fatturato di trasporto e logistica.



# Export, conto da capogiro per il Friuli

►La crisi di Suez rischia di mandare in fumo due miliardi È il valore della merce che dalla regione passa sullo stretto  
►La strategia per mitigare gli effetti dello choc internazionale Più treni sul territorio e il nodo di Udine da velocizzare presto



MERCATI Container fermi

Adesso c'è anche una stima. Dopo gli allarmi che facevano prevedere già qualche giorno fa una situazione potenzialmente critica per l'economia della nostra regione. La crisi del canale di Suez, causata dai continui attacchi dei ribelli yemeniti del gruppo Houthis, può costare al Friuli Venezia Giulia due miliardi di euro. E in questo caso non si tratta di un impatto che colpisce solamente il porto di Trieste. Lo scalo marittimo è solo la "porta" per il commercio. In gioco questa volta c'è una buona fetta di tutta l'economia friulana. E in buona parte i riflessi si sentiranno nelle province di Pordenone e Udine.

Agrusti alle pagine II e III

# In fumo due miliardi per la crisi di Suez Mazzata sul Friuli

►È il valore delle merci che passano dallo stretto e sono dirette in regione  
►A rischio l'economia delle province più produttive, cioè Udine e Pordenone

**FORZA ITALIA  
CHIEDE  
PROTEZIONE  
PER EVITARE  
UN TRACOLLO  
STRUTTURALE**

## IL DOSSIER

**PORDENONE-UDINE** Adesso c'è anche una stima. Dopo gli allarmi che facevano prevedere già qualche giorno fa una situazione potenzialmente critica per l'economia della nostra regione. La crisi del canale di Suez, causata dai continui attacchi dei ribelli yemeniti del gruppo Houthis, può costare al

Friuli Venezia Giulia due miliardi di euro. E in questo caso non si tratta di un impatto che colpisce solamente il porto di Trieste. Lo scalo marittimo è solo la "porta" per il commercio. In gioco questa volta c'è una buona fetta di tutta l'economia friulana. E in buona parte i riflessi si sentiranno nelle province di Pordenone e Udine, cioè in quei territori che fanno della manifattura e dell'import-export la loro stessa ragion d'essere. Come a dire: sarebbe sbagliato considerare l'affare solamente triestino, marittimo, lontano dal cuore del Friuli. Il blocco del canale di Suez, infatti, ha a che fare proprio sul cervello e sul braccio produttivo della nostra

regione.

## IL NUMERO

Due miliardi di euro. Ecco quanto rischia di perdere il Friuli Venezia Giulia se la crisi di Suez dovesse andare avanti a lungo e se le navi portacontainer dovessero essere costrette per mesi a cir-



Superficie 58 %

...cumnavigare l'Africa per raggiungere il Mediterraneo e quindi anche il porto di Trieste, con costi doppi rispetto a quelli standard. È di due miliardi, infatti, il valore stimato in un rapporto ufficiale dalla **Confartigianato** nazionale delle merci che da e verso il Friuli Venezia Giulia utilizzano il canale di Suez come tratta principale tra Oriente e Occidente. La nostra regione sarebbe la sesta più penalizzata di tutta Italia, alle spalle delle grandi del Nord, come ad esempio Lombardia, Veneto, Emilia Romagna e Piemonte. A chiudere la graduatoria sono Calabria (139 milioni), Molise (76 milioni) e Valle d'Aosta (50 milioni). Complessivamente, per **Confartigianato**, ammontano a 8,8 miliardi, 95 milioni al giorno, i danni per il commercio estero italiano tra novembre 2023 e gennaio 2024 a causa della crisi nel Mar Rosso; 35 milioni al giorno per impatto sull'export e 60 milioni per mancati approvvigionamenti.

### IL PANORAMA

In merito alle destinazioni geografiche dell'export delle imprese regionali, infine, si osservano

delle flessioni in corrispondenza dei principali partner commerciali. In particolare, le esportazioni verso la Germania sono diminuite del 9,7% e quelle negli Stati Uniti del 25,5% (un andamento strettamente connesso al settore della cantieristica navale). Anche la Francia (-15%) e l'Austria (-24,5%) mostrano dei passivi consistenti, così come è diminuito il valore delle vendite in Slovenia (-19,7%) e in Polonia (-27,9%, soprattutto a causa della dinamica negativa dei prodotti siderurgici). In diminuzione anche le esportazioni in Qatar (-9,4%), che comunque si posiziona al settimo posto tra i mercati di sbocco, grazie alla cantieristica navale e alla vendita di armi e munizioni.

### IL FUTURO

Il porto di Trieste però può contare su un importante investimento. «Italia ed Europa guardano con favore e puntano con convinzione sul Porto di Trieste. Il dato è significativo e molto rilevante: la disponibilità del governo centrale a finanziare il primo lotto del Molo VIII certifica una centralità di Trieste sempre più pronunciata sia in ambito nazio-

nale che come tassello imprescindibile della catena di trasferimento e lavorazione di prodotti a livello comunitario. Diventa fondamentale rafforzare le nostre eccellenze economiche per garantire autonomia e indipendenza all'Europa; continuare a essere dipendenti da Paesi terzi figli una globalizzazione spinta sarebbe rischioso e generatore di pericoli che oggi sono sotto i nostri occhi». Così Michele Lobianco, consigliere regionale di Forza Italia, plaude alla decisione del governo «di puntare sulla piattaforma logistica triestina. I traffici in calo di questi mesi mettono a nudo i limiti di una globalizzazione viziata dall'assenza di regole omogenee. La crisi del Mar Rosso si riverbera pesantemente sull'economia mondiale e mette i porti nelle condizioni di essere destabilizzati e nel recente passato, altre enormi difficoltà sono state generate da un incidente a Panama, dalla pandemia e dall'impossibilità di trasportare componenti tecnologiche ed elettroniche dalla Cina, dalle guerre in Ucraina e nel Medio Oriente».

**Marco Agrusti**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**LA SITUAZIONE I container costretti a rimanere fermi a causa della crisi del commercio mondiale** (Nuove Tecniche)

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 1948

## TORINO

# Rischio recessione con la crisi di Suez

Servizio a pagina 2

## CONFARTIGIANATO Crisi Suez, Piemonte a rischio recessione

Il conflitto medio-orientale rischia seriamente di danneggiare il Piemonte, che esporta via Suez e Mar Rosso merci per oltre 4 miliardi all'anno: è la quinta regione d'Italia più esposta. A rischio - denuncia **Confartigianato** - ci sono le forniture di gas liquido dal Qatar.

«L'escalation della crisi in Medio Oriente rischia di penalizzare fortemente il 'Made in Piemonte'. Viene rallentato, se non ridotto, l'approvvigionamento di prodotti essenziali per la trasformazione della nostra manifattura e inoltre il Qatar ha deciso di sospendere il passaggio delle sue navi cisterna con il gas naturale liquefatto (Gnl), con il rischio concreto di una nuova impennata dei prezzi dell'energia» - spiega Dino De Santis, presidente di **Confartigianato**.

«Il sommarsi delle crisi internazionali - dichiara - aggrava la frenata del commercio internazionale. Gli effetti, infatti, si aggiungono alla stretta monetaria in corso e alla riattivazione delle regole europee di bilancio, che potrebbero avere conseguenze sulla crescita, riducendo la fiducia e la propensione a investire delle imprese. Il rischio è che l'approccio 'attendista' delle imprese, che ancora sorregge una flebile fiducia, possa degenerare in recessione».



Medio Oriente in fiamme

Tensione sempre alta

01948

01948

# Il Governo predispose nuove regole per la missione europea nel Mar Rosso

## Via al disegno di legge che modifica parte della norma sulle operazioni militari Crosetto: «Contro la crisi»

**Nuova fase della strategia bellica per accelerare la partecipazione alle trasferte nelle aree come il Medio Oriente**

ROMA. Agevolare la possibilità di riposizionare uomini e mezzi nelle stesse aree di intervento internazionale e individuare forze ad «altissima prontezza operativa» da impiegare in contesti di emergenza. Con il via libera del consiglio dei ministri al disegno di legge che modifica alcuni passaggi della normativa sulle missioni internazionali, si apre una nuova fase della strategia militare italiana che potrebbe di fatto accelerare la partecipazione alle missioni in quelle aree dove sono già impegnati uomini e mezzi italiani. Come nel caso del Mar Rosso, dove l'Italia è già presente con una fregata e dove - prossimamente - dovrebbe prendere il via la nuova missione europea che nascerà per contrastare gli attacchi degli houthi. «Abbiamo lo strumento per rispondere rapidamente alle crisi derivanti dalla crescente instabilità geopolitica - ha commentato il ministro della Difesa, Crosetto -. Questa modifica conferirà maggiore flessibilità nell'impiego delle forze operanti nella stessa area geografica, consentendo una risposta tempestiva».

**Disegno di legge.** Il disegno di legge approvato da Palazzo Chigi prevede, in particolare, la modifica dell'articolo 2 della legge sulla partecipazione italiana alle missioni internazionali, la

145 del 2016. Una norma ritenuta fin troppo rigida dai vertici militari in quanto non consente un riposizionamento in breve tempo su eventuali operazioni nella medesima area su cui ci sta operando. Opzione, questa, che viene dunque aggiunta nel provvedimento prevedendo la possibilità di impiegare mezzi e personale di una missione anche in «altre missioni nella medesima area geografica». Cosa che, verosimilmente, potrebbe accadere a breve, quando la nascente missione europea Aspides si posizionerà nel Mar Rosso, nella stessa area dove oggi opera la missione Atalanta che, dall'8 febbraio, passerà anche sotto il comando italiano. Ma non solo. Il testo del disegno di legge prevede anche l'aggiunta di un nuovo comma, il 2.1, con il quale si dà potere al governo di «individuare forze ad alta e altissima prontezza operativa da impiegare all'estero al verificarsi di crisi o situazioni di emergenza». Vale a dire, personale militare da inviare in missione nel minor tempo possibile. Si tratta di modifiche interpretate come «semplificazioni procedurali, nel pieno rispetto del Parlamento».

**Modifica.** «La modifica - si legge nella nota di via XX settembre - rivisita la procedura di autorizzazione delle missioni all'estero con lo scopo di assicurare più flessibilità d'impiego allo strumento militare, in piena coerenza con la rapida evoluzione degli scenari di crisi». A

far discutere, però, è la tempistica - definita «più rapida» in una nota della Difesa - con cui l'esecutivo potrà trasmettere alle Camere la delibera sull'impiego dei militari in missione. Nel testo del nuovo comma, infatti, si parla di «cinque giorni» e non più del termine «tempestivamente». Il ministro degli Esteri Antonio Tajani già ieri aveva spiegato che l'eventuale nuova missione nel Mar Rosso non ha bisogno del voto parlamentare. «Atalanta - ha detto - ha già regole che permettono di respingere qualsiasi attacco militare uti-

lizzando le armi e la nuova missione ha regole di ingaggio molto simili». La prossima settimana comunque sarà davanti alle commissioni Esteri e Difesa, insieme a Crosetto, per aggiornare il Parlamento sulla situazione, ormai sempre più critica, in Medio Oriente. Una crisi che, oltre al rischio di un allargamento del conflitto, sta avendo pesanti ripercussioni anche sull'economia italiana. Tra novembre e gennaio 2024 **Confartigianato** ha calcolato in 95 milioni al giorno i danni per il commercio estero italiano a causa della situazione in Mar Rosso». //



Superficie 34 %



## Ogni giorno in Italia danni per 95 milioni

### Le stime

ROMA. Ogni giorno persi 95 milioni: è la misura dei danni per il commercio estero italiano accumulati tra novembre 2023 e gennaio 2024 a causa della crisi nel Mar Rosso, per un totale di 8,8 miliardi. In particolare, negli ultimi 3 mesi, l'Italia ha perso 3,3 miliardi, (35 milioni al giorno), per mancate o ritardate esportazioni e 5,5 miliardi (60 milioni al giorno) per il mancato approvvigionamento di prodotti manifatturieri. L'analisi è di [Confartigianato](#) che ha calcolato l'impatto del calo di traffico di navi mercantili tra l'Oceano Indiano e il Mar Rosso sui flussi dell'interscambio commerciale dell'Italia con Asia, Oceania, paesi del Golfo Persico e del Sud-est dell'Africa. Sotto esame anche l'impatto sulle esportazioni per ciascuna delle regioni italiane: il valore più alto di prodotti trasportati via mare attraverso il Mar Rosso è quello della Lombardia, pari a 12,9 miliardi, seguita da Emilia-Romagna con 9,4 miliardi, Veneto con 5,7 miliardi, Toscana con 4,7 miliardi, Piemonte con 4,2 miliardi e Friuli-Venezia Giulia con 2 miliardi. «Gli effetti della crisi del Mar Rosso, sommati alla stretta monetaria in corso e alla riattivazione delle regole europee di bilancio, potrebbero avere pesanti conseguenze sulla crescita economica italiana», avverte il presidente di [Confartigianato](#), [Marco Graneli](#): «È indispensabile mettere in campo tutte le misure, a cominciare dall'attuazione del Pnrr, per alimentare la fiducia e la propensione ad investire delle imprese e scongiurare il rischio di una frenata del ciclo espansivo dell'occupazione». Le micro e piccole imprese italiane «in Europa sono quelle a maggiore rischio». //

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 1948



Superficie 8 %

Per le piccole e medie imprese i danni si attestano a circa 95 milioni al giorno

# La deviazione dei traffici marittimi falcia gli affari

Secondo **Confartigianato** sussistono rischi per la crescita e il lavoro

ROMA

Ogni giorno persi 95 milioni: è la misura dei danni per il commercio estero italiano accumulati tra novembre 2023 e gennaio 2024 a causa della crisi nel Mar Rosso, per un totale di 8,8 miliardi,

In particolare, negli ultimi 3 mesi, l'Italia ha perso 3,3 miliardi, (35 milioni al giorno), per mancate o ritardate esportazioni e 5,5 miliardi (60 milioni al giorno) per il mancato approvvigionamento di prodotti manifatturieri.

L'analisi è di **Confartigianato** che ha calcolato l'impatto del calo di traffico di navi mercantili tra l'Oceano Indiano e il Mar Rosso sui flussi dell'interscambio commerciale dell'Italia con Asia, Oceania, paesi del Golfo Persico e del Sud-est dell'Africa.

Sotto esame anche l'impatto sulle esportazioni per ciascuna delle regioni italiane: il valore più alto di prodotti trasportati via mare attraverso il Mar Rosso è quello della Lombardia, pari a 12,9 miliardi, seguita da Emilia-Romagna con 9,4 miliardi, Veneto con 5,7 miliardi, Toscana con 4,7 miliardi, Piemonte con 4,2 miliardi e Friuli-Venezia Giulia con 2 miliardi. «Gli effetti della crisi del Mar Rosso, sommati alla stretta monetaria in corso e alla riattivazione delle regole europee di bilancio, potrebbero avere pesanti conseguenze sulla crescita economica italiana», avverte il presidente di **Confartigianato**, **Marco Graneli**: «È indispensabile mettere in campo tutte le misure, a cominciare dall'attuazione del Pnrr, per alimentare la fiducia e la propensione ad investire delle imprese».

Le micro e piccole imprese italiane «in Europa sono quelle a maggiore rischio». La loro quota di export manifatturiero diretto nei Paesi extra Ue è pari al 32,7% del totale europeo, con un valore addirittura doppio rispetto alle omologhe imprese tedesche. Nel 2023 ammonta a 30,8 miliardi di euro (pari a 1,5 punti di Pil) il flusso di import-export di merci dei settori made in Italy con maggiore presenza di Pmi che transita attraverso il Mar Rosso.



**Crisi del Mar Rosso** Le navi mercantili costrette a intraprendere nuove rotte

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 1948



Superficie 11 %

ECONOMIA DEL MARE

01948 01948  
**Sos di Confartigianato**  
Le micro imprese  
nella crisi del Mar Rosso

Perego a pagina 19

# «Così rischiamo di affogare nel Mar Rosso»

I timori del presidente di **Confartigianato**, **Marco Granelli** rispetto alla crisi che pesa sull'import-export delle Mpi italiane

di **Achille Perego**

## EFFETTO DOMINO

**«L'escalation del conflitto in corso in Medio Oriente penalizza l'approvvigionamento di prodotti essenziali per la manifattura e aggrava il crollo del commercio»**

**SONO LE MICRO E PICCOLE** imprese italiane (Mpi) a maggiore rischio in Europa a causa della crisi nel Mar Rosso. La quota di export manifatturiero delle Mpi italiane diretta nei Paesi extra Ue è infatti pari al 32,7% del totale europeo, con un valore addirittura doppio rispetto alle omologhe imprese tedesche. Lo rileva **Confartigianato** secondo la quale nel 2023 ammonta a 30,8 miliardi di euro (pari a 1,5 punti di Pil) il flusso di import-export di merci dei settori del made in Italy con maggiore presenza di Mpi che transita attraverso il Mar Rosso. In particolare, le esportazioni di prodotti con il maggiore apporto delle nostre piccole imprese si attestano a 10,8 miliardi, con il valore più alto, pari a 4,2 miliardi, riguardante i prodotti alimentari, seguiti da quelli in metallo (1,8 miliardi), altri prodotti, tra cui gioielleria e occhialeria, sempre con 1,8 miliardi, moda con 1,5 miliardi e legno e mobili con 1 miliardo. A questi settori si aggiunge un comparto chiave dell'export made in Italy verso i mercati dei Paesi emergenti dell'Asia, quello dei macchinari e impianti, anch'esso a forte presenza di micro e piccole imprese: nel 2023 è stato di 11,6 miliardi il valore di questi nostri prodotti transitati via mare attraverso il canale di Suez. Secondo **Confartigianato**, la crisi investe anche le piccole imprese del settore trasporti. Nelle 14 province in cui sono localizzati i 15 maggiori porti con almeno un milione di tonnellate di merci movimentate attraverso il Mar Rosso,

sono a rischio 2,5 miliardi di euro di fatturato del sistema di trasporto e logistica, che conta complessivamente 13.000 imprese, di cui 7.979 imprese nell'autotrasporto merci, 1.136 imprese nel trasporto marittimo di merci e 5.683 imprese nei servizi della logistica.

**«L'escalation della crisi in Medio Oriente - sottolinea il presidente di **Confartigianato** **Marco Granelli** (nella foto qui sopra) - penalizza il sistema del made in Italy e l'approvvigionamento di prodotti essenziali per la trasformazione della manifattura italiana, aggravando la frenata del commercio internazionale. Gli effetti della crisi del Mar Rosso, sommati alla stretta monetaria in corso e alla riattivazione delle regole europee di bilancio, potrebbero avere conseguenze sulla crescita, riducendo la fiducia e la propensione a investire delle imprese e frenando il ciclo espansivo dell'occupazione che nell'ultimo anno ha registrato un aumento di oltre mezzo milione (più 551mila) di lavoratori dipendenti a tempo indeterminato. Il rischio è che l'approccio 'attendista' delle imprese, possa degenerare in recessione».**

**Confartigianato** ha calcolato anche l'impatto della crisi sulle singole regioni: quella più esposta è la Lombardia, con 12,9 miliardi di euro, poi l'Emilia-Romagna con 9,4 miliardi, Veneto con 5,7 miliardi, Toscana con 4,7 miliardi, Piemonte con 4,2 miliardi e Friuli-Venezia Giulia con 2 miliardi.



Superficie 61 %

**IN GIOCO  
DIECI  
MILIARDI**

**Nel 2023  
è stato di 11,6  
miliardi il valore  
dei macchinari,  
gli impianti  
e i prodotti  
delle piccole e  
micro imprese  
transitati  
via mare  
attraverso il  
canale di Suez**



**LE CONSEGUENZE**

**È aumentato del 120%  
il costo dei viaggi in Cina**

Gli effetti della crisi si  
manifestano con  
l'allungamento dei tempi di

consegna delle merci, dovuto  
all'utilizzo di rotte che  
circumnavigano l'Africa, e  
all'aumento del costo del  
trasporto marittimo. Il costo  
dei viaggi verso la Cina è  
aumentato del 120,6% rispetto  
a prima degli attacchi alle navi.



# Suez, gli assalti Houthi riaccendono l'inflazione

■ L'"altra guerra" dimezza il traffico nel Mar Rosso e fa esplodere i costi di trasporto. I rischi per l'Italia: la morte dei porti e rincari in molti settori (alimentare, moda ecc.)

© PALOMBI A PAG. 10 - 11

## COMMERCIO

# Bloccare Suez blocca la Bce: il rischio che riparta l'inflazione

**L'altra guerra** Gli attacchi Houthi hanno dimezzato il traffico nel Mar Rosso e fatto esplodere i costi dei container dall'Asia

**I rischi per l'Italia** La perdita di traffico a favore del Nord Europa, le forniture di gas, un aumento dei costi in molti settori (moda, alimentare, etc)

**F**» **Marco Palombi**  
inora c'era almeno un fatto positivo: nonostante i missili degli houthi yemeniti contro le navi commerciali nel Mar Rosso abbiano già iniziato a compromettere le consegne di gas e greggio in Europa, i prezzi dell'energia non sono saliti (il gas di Amsterdam venerdì quotava 28 euro al MWh e il petrolio a Londra e di New York, pur aumentato, era a quota 80 dollari al barile). Questo alme-

no fino a venerdì, quando un missile ha centrato una petroliera di Trafigura (società di Singapore) che - ironie della storia - pare trasportasse greggio russo caricato al largo della Grecia: bisogna vedere oggi come la prenderà il famoso mercato.

La notizia cattiva, in generale, è che la guerra mondiale a puntate ha ora un suo piccolo focolaio che - *si parva licet* - attenta all'11% del commercio

marittimo mondiale, quello che passa dal canale di Suez, in Egitto, la cui attività è già dimezzata rispetto al normale. Brutta notizia, specie perché la mancanza d'acqua nel canale di Panama stava spostando traffico verso il Mar Rosso: non bastano a riequilibrare la situazione i pochi e piccoli cargo cinesi che ora si stanno dirigendo nei porti dell'area convinti di essere immuni dai missili.

**IL VERO PROBLEMA** della "disruption" di una così importante catena di fornitura non è tanto l'impatto diretto sulla crescita, perché le merci troveranno altre vie, quanto quello sui prezzi: se la crisi durasse a lungo, i maggiori costi potrebbero interrompere la disinflazione e spingere le banche centrali a rinviare la riduzione dei tassi. Il precedente del caro-prezzi dovuto ai "colli di bottiglia" nella logistica del 2021 è troppo recente per ignorarlo. Insomma, non sarà il battito d'ali d'una farfalla, ma un piccolo missile dall'altra parte del mondo può causare un terremoto alla Fed e alla Bce.

Per i distratti, un piccolo

riassunto. Siamo nello Stretto di Bab el-Mandeb, che poi significa "la porta del lamento funebre", nome non esattamente benaugurante. È lì che il gruppo Houthi dello Yemen, che vive una pericolante tregua con l'Arabia Saudita dopo anni di guerra ed è alleato dell'Iran, ha deciso di attaccare con missili e navi pirata i cargo israeliani e degli alleati di Israele in solidarietà coi palestinesi: Teheran gode; Riadh non vuole e non può riaprire quel capitolo; una missione a guida Usa spara contro lo Yemen a protezione delle navi commerciali, ora ne arriverà una più timida dell'Ue. La sostanza è che da metà dicembre, quando gli attacchi degli Houthi si sono fatti insistenti, nel Mar Rosso si naviga poco e qualche colosso delle spedizioni



Superficie 88 %

zioni - **Maersk, Cma Cgm, MSC**, la cinese **Cosco** - ha già deciso di evitare la rotta che da e per il canale di Suez. Il risultato è che - secondo il "Portwatch" del Fondo monetario - a Bab el-Mandeb la scorsa settimana si è dimezzato il transito di merci rispetto agli stessi giorni del 2023 (35 tonnellate metriche invece di 71) e pure a Suez siamo lì (41 invece di 72).

Questo, in condizioni normali, comporta due ordini di problemi: qualche ritardo nelle forniture (15-35 giorni attualmente) e un relativo aumento dei costi nei viaggi da e per l'Asia (tipicamente attorno al Capo di buona speranza in Africa o lungo la rotta artica, sempre più battuta, addirittura via aereo o treno). Solo che le condizioni normali non esistono più: come già nel dopo-Covid l'interruzione delle catene di fornitura comporta aumenti dei costi di trasporto mai visti prima. Sta accadendo anche ora: a fine ottobre spedire un container standard da 40 piedi **da Shanghai a Genova** costava 1.344 dollari, all'ultimo aggiornamento del 25 gennaio 6.325 dollari (il 370% in più). L'aumento esplosivo dei costi però non riguarda solo le rotte che utilizzano il canale di Suez, ma tutte quelle dai maggiori porti asiatici: spedire un container **da Shanghai a Los Angeles** costava 1.961 dollari tre mesi fa e 4.344 dollari oggi; l'**indice Wci** (Dewrey World Container Index) che misura i costi sulle

otto maggiori rotte marittime segnava 1.341 dollari a container a fine ottobre e 3.964 dollari giovedì. Se questa situazione non rientra a breve, i maggiori costi non potranno che scaricarsi sui prezzi finali: per questo alcuni analisti nell'ultima settimana hanno rivisto la previsione di un taglio dei tassi in Europa già ad aprile.

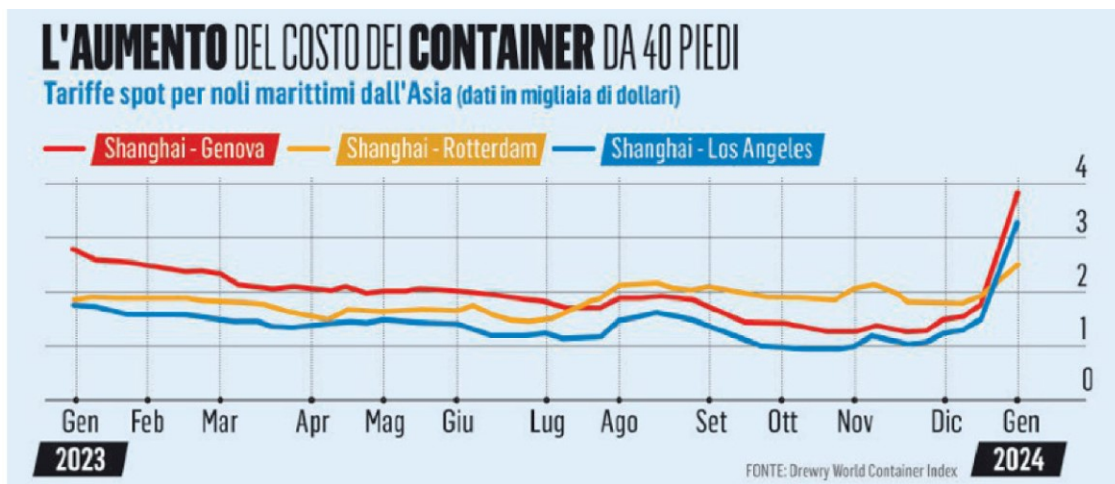
**E L'ITALIA?** Purtroppo è tra i Paesi che rischiano di più. Intanto una chiusura o un funzionamento a singhiozzo di Suez metterebbe a rischio il **sistema portuale**, a partire da Genova e Trieste, e un pezzo non irrilevante del trasporto via terra: quello che non passerà dal Mar Rosso arriverà infatti nei grandi porti del Nord Europa, **Rotterdam e Amburgo** su tutti. La diminuzione del traffico già si vede nell'operatività dei nostri porti, calata fino al 20%. L'Italia non è una potenza portuale: l'impatto diretto sul Pil sarebbe a livello di decimali (sempre a stare al sito *Portwatch*), pesante invece quello sull'occupazione.

Un altro danno possibile riguarda le forniture di gas: il **Qatar**, che vale il 10% dell'im-

port italiano, ha fermato le metaniere nel Mar Rosso e qualche conseguenza è già saltata (gistocaggi pieni, per ora, ci proteggono). Poi ci sono i **danni alle imprese** per l'aumento dei costi e per i ritardi, almeno in questa fase in cui le catene di fornitura non si sono ancora riorganizzate, mentre è poco probabile che il valore dell'import-export finora bloccato a Suez vada perso e basta (95 milioni al giorno, 36 miliardi in un anno secondo un calcolo di Confartigianato).

Come che sia, non certo una buona notizia per un Paese con la crescita ferma e un quadro traballante dei conti pubblici, ma è pessima per quelle imprese, specie le piccole e micro, che dovranno ammortizzare un nuovo aumento dei costi. Diversi settori produttivi, d'altra parte, dipendono assai dal commercio con l'Asia finora passato dal Mar Rosso. L'**agroalimentare**, ad esempio, è sotto schiaffo: dal canale egiziano passa il 67% del riso importato in Italia o il 47% degli oli vegetali e il 52% dell'import totale del

settore (dati del centro studi Divulga citati dal *Sole 24 Ore*); nell'altra direzione vanno circa 5,5 miliardi di esportazioni (Coldiretti). E qui i ritardi, specie sui prodotti freschi, sono perdite secche per le aziende. Anche il **sistema moda e occhialeria** è in allarme: importa materiali, semilavorati e prodotti finiti per 50 miliardi l'anno, un terzo dei quali da Suez. E ancora: il **settore del legno e dell'arredo** nel 2023 ha fatto passare dal Mar Rosso il 19% dell'import e il 15% dell'export (rispettivamente 1,9 e 2,5 miliardi). Stesso discorso per **elettronica e elettrotecnica**: da Suez passano 6,2 miliardi di esportazioni (23% del totale) e 5,4 miliardi di acquisti (27%) del settore.



#### L'IMPORT ITALIANO

16 mld  
SISTEMA MODA

2,5 mld  
LEGNO/ARREDO

6,2 mld  
ELETTRONICA

11%

**IL VALORE** del commercio marittimo mondiale che passa dal canale di Suez

41

**TONNELLATE** metriche di merci passate per Suez la scorsa settimana contro le 72 dello stesso periodo del 2023

80

**DOLLARI** al barile: il prezzo del petrolio Mentre il gas ha chiuso la settimana attorno ai 28 euro al megawattora

## GLI EFFETTI DEL BLOCCO NEL MAR ROSSO

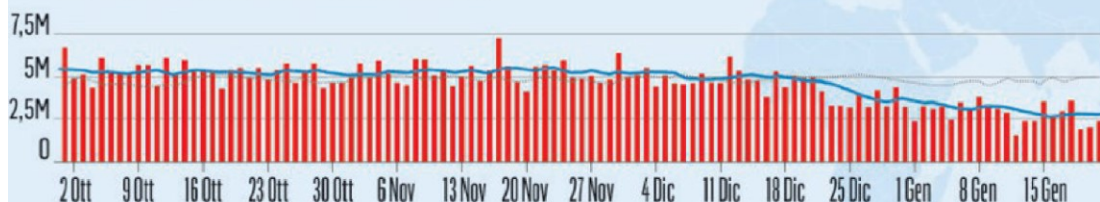
(Dati in tonnellate metriche)

### Volume dei transiti commerciali da Bab el-Mandeb Strait (situato vicino ai recenti attacchi nel Mar Rosso)



Volume giornaliero degli scambi di transito | Media settimanale dei transiti | Media settimanale dei transiti 2023

### Volume dei transiti commerciali dal Canale di Suez (situato all'ingresso settentrionale del Mar Rosso)



Volume giornaliero degli scambi di transito | Media settimanale dei transiti | Media settimanale dei transiti 2023

FONTE: Portwatch del Fondo monetario internazionale

### CHI SONO I MILIZIANI DELLO YEMEN

**SCIITI** di stampo zaydita, gli Houthi sono un gruppo di miliziani yemeniti. Controllano da anni la capitale Sana'a. Dietro di loro c'è l'Iran. A fine dicembre hanno deciso di attaccare con missili e navi pirata i cargo israeliani e degli alleati di Israele in solidarietà coi palestinesi

## L'intervista Luciano Greco (Criep)

# “I trasporti pesano più che in passato: c'è il rischio choc”



Crisi più frequenti e imprevedibili: ormai l'impatto sui prezzi somiglia a quello dell'energia

Quel che accade nel canale di Suez, al di là della cronaca, ci racconta un pezzo della nuova normalità economica: “Questo tipo di crisi ha un impatto maggiore che in passato perché i trasporti sono più importanti, pesano di più: oggi si può dire, e lo abbiamo visto nel 2021, che una crisi nella logistica e nel trasporto può produrre choc di offerta sul modello di quelli petroliferi ed energetici in generale”. Luciano Greco è un economista e dirige il Centro di ricerca interuniversitario sull'economia pubblica (Criep) - fondato dalle università venete - che, tra le altre cose, si occupa parecchio di trasporti.

### Perché oggi il trasporto è più importante?

Per il modo in cui la globalizzazione si sta modificando attraverso quello che negli Usa chiamano *decoupling* e in Europa *derisking*. Non è vero che noi stiamo “riportando a casa” le produzioni o che non compriamo più dalla Cina certi prodotti: noi stiamo avvicinando o spostando verso Paesi che riteniamo “amici” alcune parti delle produzioni. Di fatto le catene del valore sono oggi più spezzettate di prima e il paradosso è che il *derisking* ha ampliato le fonti di rischio: è aumentato il numero dei passaggi e questo ha reso i trasporti e la logistica ancor più rilevanti, il loro impatto sull'economia è oggi enormemente maggiore che in passato.

Questo spiega perché una crisi come quella di Suez possa generare - speriamo di no - uno choc da offerta come lo furono i “colli di bottiglia” alla ripresa post-Covid del 2021.

### All'epoca esplosero i prezzi dei materiali e dell'energia.

Questa è la vera incognita: è argomento di studio come questa nuova situazione influisca sull'inflazione e, in questa fase, la domanda è se questa nuova crisi possa influenzare le grandi banche centrali nel ritardare la riduzione dei tassi d'interesse.

### Molti temono, ad esempio Confartigianato, un forte impatto sull'Italia.

Sicuramente se questa situazione dura a lungo ci sarà un impatto forte sul settore portuale. Un altro effetto può essere un aumento dei prezzi dei trasporti per le imprese, contenuto se c'è certezza su come riorganizzarsi. L'impatto sulla crescita generale, però, sarà limitato: a dispetto della retorica sull'Italia piattaforma nel Mediterraneo, noi già da decenni non siamo una potenza portuale. Le imprese italiane già usano i porti del Nord Europa, semplicemente lo faranno di più: saranno loro a trarre più vantaggio dalla crisi del Mar Rosso. È chiaro, però, che se parte una fiammata inflattiva come quella di tre anni fa ci saranno problemi: pensi all'edilizia, dove non ci sono neanche più i sussidi. Certo che non succederebbe solo in Italia.

### Trovare altre vie di trasporto è così facile?

Il vero problema è la volatilità del mercato, maggiore che in passato e ormai strutturale. Le “*disruption*” - le interruzioni nella catena delle forniture - sono sempre più frequenti e imprevedibili. Quanto a Suez, lo scenario peggiore è immaginare mesi e mesi di “*stop and go*”, in cui il canale a volte è navigabile e a volte no: il sistema dei trasporti non può vivere nell'incertezza.

### Le imprese del settore rischiano?

Logistica e trasporti sono dominati da pochi grandi gruppi, da Amazon in giù,





che hanno la struttura per resistere alle crisi, magari anche imponendo condizioni capestro alle imprese loro clienti e ai subappaltatori, i "padroncini". La filiera dei trasporti tende a ridurre i margini per gli operatori nell'ultimo: è anche per questo che nel settore c'è un enorme problema di sfruttamento della manodopera.

**Domanda difficile: che fare?**

Le riforme o i miglioramenti delle infrastrutture aiutano, ma in generale la politica globale dovrebbe essere più lungimirante: senza cooperazione, il commercio internazionale non può funzionare. Potremmo dire che la pace e la collaborazione tra Paesi servono soprattutto a salvare vite umane, ma hanno anche un valore economico.

**Ma. Pa.**

20%

**LA DIMINUZIONE**

dell'operatività nei porti italiani dovuti al blocco parziale del canale di Suez dopo gli attacchi degli houthi nel mar Rosso

01948

01948



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - L.1956 - T.1956

**Confartigianato:**

01948 “3 mesi di crisi nel Mar Rosso sono costati all’Italia 8,8 mld” 01948

Lorenzo Romeo  
a pagina 6

# Confartigianato: “3 mesi di crisi nel Mar Rosso sono costati all’Italia 8,8 mld”

LORENZO ROMEO

La crisi nel Mar Rosso ha inflitto pesanti perdite al commercio estero italiano, con danni che ammontano a 8,8 miliardi di euro tra novembre 2023 e gennaio 2024, secondo le stime di [Confartigianato](#).

L’organizzazione ha calcolato l’impatto del calo del traffico delle navi mercantili tra l’Oceano Indiano e il Mar Rosso sui flussi commerciali dell’Italia con Asia, Oceania, Paesi del Golfo Persico e del Sud-est dell’Africa. In particolare, l’Italia ha registrato una perdita di 3,3 miliardi di euro (circa 35 milioni al giorno) per mancate o ritardate esportazioni e 5,5 miliardi di euro (circa 60 milioni al giorno) per il mancato approvvigionamento di prodotti manifatturieri.

Questi danni hanno impattato il sistema delle micro e piccole imprese italiane, che rappresentano una percentuale significativa dell’export manifatturiero diretto verso Paesi al di fuori dell’Unione Europea.

## Italia più a rischio

Secondo [Confartigianato](#), le micro e piccole imprese italiane sono le più a rischio in Europa, con una quota di export manifatturiero diretto nei Paesi extra-UE pari al 32,7% del totale europeo, doppia rispetto alle imprese tedesche. Nel 2023, il flusso di import-export di merci dei settori ‘Made in Italy’ con maggiore presenza di micro e piccole imprese che transita attraverso il Mar Rosso ammonta a 30,8 miliardi di euro, equivalente a 1,5 punti di Pil. Le esportazioni di prodotti con il maggior apporto delle micro e piccole imprese italiane comprendono prodotti alimentari (4,2 miliardi di euro), prodotti in metallo (1,8 miliardi di euro), gioielleria e occhialeria (1,8 miliardi di euro), moda (1,5 miliardi di euro) e legno e mobili (1 miliardo di euro). Un settore chiave dell’export italiano, quello dei macchinari e impianti, ha registrato un valore di 11,6 miliardi di euro per i prodotti transitati attraverso il canale di Suez nel 2023.

## Tanti problemi

La crisi ha colpito anche le imprese del settore trasporti, con 2,5 miliardi di euro di fatturato a rischio per il sistema di trasporto e logistica nelle province con i 15 maggiori porti. La situazione si riflette nell’allungamento dei tempi di consegna delle merci e nell’aumento dei costi del trasporto marittimo. L’indice del costo del trasporto marittimo dalla Cina ha registrato un aumento del 120,6% nella settimana terminante il 12 gennaio rispetto alla settimana precedente agli attacchi alle navi occidentali.

[Confartigianato](#) ha sottolineato che l’escalation della crisi potrebbe aggravare la frenata del commercio internazionale e avere conseguenze sulla crescita economica italiana. L’organizzazione ha quindi richiamato l’importanza di attuare misure efficaci, compresa l’implementazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza per sostenere le imprese e prevenire una potenziale frenata dell’occupazione.



Superficie 37 %

## Il blocco del Mar Rosso moltiplica i costi

# La crisi di Suez fa male, specie a noi

Lombardia, Emilia e Veneto le regioni più esposte. Perciò Crosetto giovedì chiederà la guida della missione internazionale

### ANTONIO CASTRO

■ Suez potrebbe fare da detonatore all'ennesima crisi economica globale. Impossibile tralasciare i costi in vite umane, ovvio. Ma il conflitto rischia di ribaltarsi sulle nostre tavole, nelle nostre imprese, sui conti correnti degli italiani che pensavano di averla scampata dopo la batosta Covid, l'Ucraina, la crisi nelle forniture di gas, l'inflazione galoppante.

Calcolati (per difetto) i danni che gli attacchi dei guerriglieri Huthi hanno provocato alle rotte commerciali solo al mercato europeo negli ultimi mesi, si comincia a ragionare nell'ordine di qualche miliardo. Se la situazione non dovesse tranquillizzarsi le proiezioni dell'Ufficio studi Confartigianato ipotizzano danni all'interscambio Est-Ovest per 36 miliardi. A tutto questo c'è da aggiungere la difficoltà negli approvvigionamenti energetici (il Qatar la settimana scorsa ha sospeso le spedizioni di gas liquefatto), la Casa Bianca ha annunciato l'altro ieri la scelta di ridurre le forniture di Gnl verso l'Europa. E per fortuna che i depositi sotterranei europei sono pieni al 90%. E che l'inverno - ultime settimane a parte - si è palesato con temperature moderate.

Di certo l'imbutto creato dagli assalti a colpi di droni iraniani, missili artigianali e barchini kamikaze condotti da yemeniti in gonnellino e ciabatte ha costretto a passare da un'emergenza all'altra.

Prima stavamo tutti a guardare alle "scaramucce" tra russi e ucraini. L'assalto del 7 ottobre dei guerriglieri di Hamas contro il Sud di Israele ha spostato le priorità nel cuore del Mediterraneo.

E nel cuore del Mare Nostrum ci siamo noi. Non a caso il ministro della Difesa, Guido Crosetto, ha già messo le mani avanti: «L'Italia ha le capacità per assumere il comando della missione europea nel Mar Rosso». Giovedì prossimo è già in

calendario l'audizione del ministro Crosetto per presentare «la dotazione di personale e mezzi delle Forze armate in funzione della partecipazione alla missione dell'Unione europea a garanzia delle rotte commerciali sul Mar Rosso».

Al momento il nostro Paese ha dislocato due unità di ultima generazione: la seconda nave militare italiana ha preso posizione a inizio gennaio nelle acque del Mar Rosso minacciate proprio dagli attacchi degli Huthi. La fregata "Federico Martinengo" si è unita rapidamente alla "Virginio Fasan", schierata in zona sotto Natale. Il prossimo passo sarà di potenziare la presenza anche per intervenire, nel caso, con un maggiore sostegno aereo. Probabilmente facendo ricorso alle strutture logistiche americane nell'area (dagli Emirati Arabi alle basi israeliane che si affacciano sulla propaggine meridionale dello Stato, Eilat).

Di certo la concentrazione di unità navali e di forze militari occidentali coordinate contribuirà a ripristinare l'ordinaria navigabilità del canale. Anche perché oltre all'evidente pasticcio economico internazionale si affaccia all'orizzonte un problema locale da non sottovalutare.

### CROLLO DEL TRAFFICO

A Suez tra luglio-settembre i diritti di transito applicati alle navi di passaggio sono aumentati del 100,2%, a 2,7 miliardi di dollari. Il Cairo - alle prese già con una delicata crisi con i vicini israeliani e gli scomodi cugini palestinesi (che non intendono accogliere neppure nel deserto del Sinai) - non può permettersi di perdere il gettito costante di questo "bancomat" dei noli di passaggio. Il presidente egiziano al Sisi ha già il suo bel da fare a tenere a bada gli integralisti di casa propria.

I tagli alle forniture di grano ucraino (prodotto generalmen-

te a basso costo che costituisce buona parte della dieta della popolazione), aveva già allarmato l'ex militare oggi alla guida di uno dei più popolosi Stati del nord Africa. Una riduzione prolungata delle rimesse economiche dal traffico navale potrebbe innescare nuove tensioni non necessarie. Le famose "primavere arabe" si sono concluse con cambi di regime ma nella sostanza la popolazione deve fare i conti con una povertà crescente e l'unica opzione è ancora oggi di scappare in Europa. Insomma, l'Italia ha l'interesse prioritario a gestire non solo il fronte del Maghreb, ma anche garantire gli approvvigionamenti per un'economia come la nostra che vive di trasformazione. Ballano miliardi di Pil. Basta qualche numero per comprendere l'entità del danno già accertato. I noli dei container standard da 40 piedi sono lievitati del 400% in 3 mesi. Con rincari pure delle assicurazioni marittime. Compiere il periplo del capo di Buona Speranza comporta un allungamento di 15/18 giorni di navigazione. E un aumento medio per singola nave di 1 milione di dollari. Costi che finiranno per rimbalzare sui consumatori.

Se poi dovessero cominciare a mancare le componenti essenziali per le nostre aziende non riusciremmo a rispettare le consegne, perdendo clienti e il relativo fatturato.

È chiaro perché Crosetto preme per assumere il controllo - magari alternandosi con i francesi - della "missione Suez"?

© RIPRODUZIONE RISERVATA



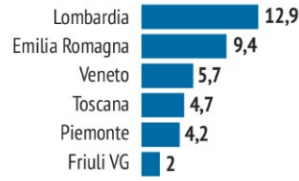
Superficie 59 %

## GLI EFFETTI DEL TAPPO DI SUEZ

L'impatto sull'Italia dell'escalation nel Mar Rosso  
Periodo novembre 2023 - gennaio 2024

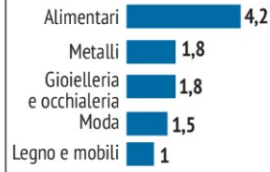
Valore export italiano attraverso Suez  
2023 in miliardi di euro

**11,6**



Valore export Pmi italiane  
in miliardi di euro

**10,8**



Fatturato a rischio per trasporto e logistica

**2,5** miliardi di euro

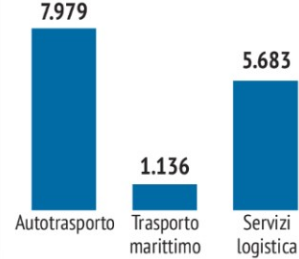
Indice costo trasporto Cina-Europa

12 gennaio/5gennaio 2024

**+120,6%**

Imprese di logistica coinvolte

**13.000**

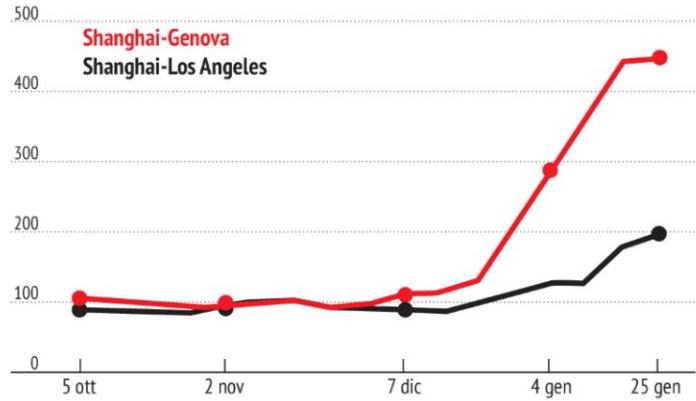


	Danni al commercio	Mancate o ritardate esportazioni	Mancato approvvigionamento di prodotti manifatturieri
mld di euro	<b>8,8</b>	<b>3,3</b>	<b>5,5</b>
mIn al giorno	95	35	60

Fonte: Confartigianato



Costi del trasporto medio per un container da 40 piedi. Novembre 2023 = 100



Fonte: elaborazione Ispi su dati Drewry

WITHUB

# L'effetto Suez sul commercio estero: per l'Italia danni da 95 milioni al giorno

## L'ANALISI

ROMA Un conto da 8,8 miliardi, circa 95 milioni al giorno. Sono i danni per il commercio estero italiano tra novembre 2023 e gennaio 2024 a causa della crisi nel Mar Rosso. Quasi 35 milioni al giorno per l'impatto sull'export e 60 milioni per i mancati approvvigionamenti. A fare il calcolo è stata la **Confartigianato** che ha esaminato anche l'impatto sulle regioni: «Il valore più alto di prodotti trasportati attraverso il Mar Rosso è della Lombardia, 12,9 miliardi, poi l'Emilia-Romagna (9,4), Veneto (5,7), Toscana (4,7), Piemonte (4,2), Friuli-Venezia Giulia (2)». Si rischiano «pesanti conseguenze sulla crescita economica italiana», avverte il presidente, **Marco Granelli**.

**Confartigianato** lo ha calcolato considerando l'impatto del calo di traffico di navi mercantili tra l'Oceano Indiano e il Mar Rosso sui flussi dell'interscambio commerciale dell'Italia con Asia, Oceania, paesi del Golfo Persico e del Sud-est dell'Africa. In particolare, «negli ultimi 3 mesi, l'Italia ha perso 3,3 miliardi, pari a 35 milioni al giorno, per mancate o ritardate esportazioni e 5,5 miliardi (60 milioni al giorno) per il mancato approvvigionamento di prodotti manifatturieri». «L'escalation della crisi in Medio Oriente - sottolinea ancora Granelli - penalizza il sistema del made in Italy e l'approvvigionamento di prodotti essenziali

per la trasformazione della manifattura italiana, aggravando la frenata del commercio internazionale. È indispensabile mettere in campo tutte le misure, a cominciare dall'attuazione del Pnrr, per alimentare la fiducia e la propensione ad investire delle imprese e scongiurare il rischio di una frenata del ciclo espansivo dell'occupazione».

## LA QUOTA TRICOLORE

L'analisi ha misurato anche le conseguenze della crisi sulle micro e piccole imprese italiane «che, in Europa, sono quelle a maggiore rischio. La loro quota di export manifatturiero diretto nei Paesi extra Ue è infatti pari al 32,7% del totale europeo, con un valore addirittura doppio rispetto alle omologhe imprese tedesche. Nel 2023 ammonta a 30,8 miliardi di euro (pari a 1,5 punti di Pil) il flusso di import-export di merci dei settori made in Italy con maggiore presenza di Pmi che transita attraverso il Mar Rosso». In particolare, «le esportazioni di prodotti delle nostre piccole imprese si attestano a 10,8 miliardi, con il valore più alto, pari a 4,2 miliardi, riguardante i prodotti alimentari, seguiti dai prodotti in metallo (1,8 miliardi), altri prodotti, tra cui gioielleria e occhialeria, sempre con 1,8 miliardi, moda con 1,5 miliardi e legno e mobili con 1 miliardo.

**Umberto Mancini**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL PRESIDENTE DI CONFARTIGIANATO GRANELLI: COLPITO IL MADE IN ITALY, A FORTE RISCHIO LA CRESCITA ECONOMICA



Marco Granelli

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - L.1737 - T.1737



Superficie 18 %

# Missione nel Mar Rosso, nuove regole Ora c'è il sì del Consiglio dei ministri

Per le operazioni internazionali dell'Italia che permetteranno un dispiegamento rapido delle unità nei diversi scenari

**Crosetto sicuro: «È uno strumento contro una profonda crisi della geopolitica»**

**Domenico Palesse** / ROMA

Agevolare la possibilità di riposizionare uomini e mezzi nelle stesse aree di intervento internazionale e individuare forze ad «altissima prontezza operativa» da impiegare in contesti di emergenza. Con il via libera del consiglio dei ministri al disegno di legge che modifica alcuni passaggi della normativa sulle missioni internazionali, si apre una nuova fase della strategia militare italiana che potrebbe di fatto accelerare la partecipazione alle missioni in quelle aree dove sono già impegnati uomini e mezzi italiani.

## MAR ROSSO

Come nel caso del Mar Rosso, dove l'Italia è già presente con una fregata e dove - prossimamente - dovrebbe prendere il via la nuova missione europea che nascerà per contrastare gli attacchi degli houthi. «Abbiamo lo strumento per rispondere rapidamente alle crisi derivanti dalla crescente instabilità geopolitica - ha commenta-

to il ministro della Difesa, Guido Crosetto -. Questa modifica conferirà maggiore flessibilità nell'impiego delle forze operanti nella stessa area geografica, consentendo una risposta tempestiva». Il disegno di legge approvato da palazzo Chigi prevede, in particolare, la modifica dell'articolo 2 della legge sulla partecipazione italiana alle missioni internazionali, la 145 del 2016. Una norma ritenuta fin troppo rigida dai vertici militari in quanto non consente un riposizionamento in breve tempo su eventuali operazioni nella medesima area su cui ci sta operando. Opzione, questa, che viene dunque aggiunta nel provvedimento prevedendo la possibilità di impiegare mezzi e personale di una missione anche in «altre missioni nella medesima area geografica». Cosa che, verosimilmente, potrebbe accadere a breve, quando la nascente missione europea Aspides si posizionerà nel Mar Rosso, nella stessa area dove oggi opera la missione Atalanta che, dall'8 febbraio, passerà anche sotto il comando italiano. Ma non solo. Il testo del disegno di legge prevede anche l'aggiunta di un nuovo com-

ma, il 2.1, con il quale si dà potere al governo di «individuare forze ad alta e altissima prontezza operativa da impiegare all'estero al verificarsi di crisi o situazioni di emergenza». Vale a dire, personale militare da inviare in missione nel minor tempo possibile. Si tratta di modifiche che vengono interpretate come 'semplificazioni procedurali, nel pieno rispetto del Parlamento'.

## MODIFICA

«La modifica - recita la nota di via XX settembre - rivisita la procedura di autorizzazione delle missioni all'estero con lo scopo di assicurare maggiore flessibilità d'impiego allo strumento militare, in piena coerenza con la rapida evoluzione degli scenari di crisi». A far discutere, però, è la tempistica - definita «più rapida» in una nota della Difesa - con cui l'esecutivo potrà trasmettere alle Camere la delibera sull'impiego dei militari in missione. Nel testo del nuovo comma, infatti, si parla di «cinque giorni» e non più del termine «tempestivamente». Il ministro degli Esteri Tajani aveva spiegato che l'eventuale nuova missione nel Mar Rosso non ha bisogno del voto parlamentare. —

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 1948



# Crisi nel Mar Rosso, l'impatto sull'Italia

**PERDITA GIORNALIERA**  
Periodo: nov 2023 - gen 2024

**95 milioni €**



**3,3 miliardi**  
35 mln al giorno

per mancate o ritardate esportazioni



**5,5 miliardi**  
60 mln al giorno

per il mancato approvvigionamento di prodotti manifatturieri

Fonte: [Confartigianato](#)

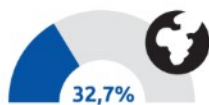
**IMPATTO SULLE ESPORTAZIONI PER LE REGIONI ITALIANE**

In miliardi di euro



Export manifatturiero italiano diretto nei Paesi extra Ue

**30,8 miliardi €**  
(pari a 1,5 punti di Pil)



del totale europeo

Il flusso 2023 di import-export di merci dei settori made in Italy con maggiore presenza di Pmi che transita attraverso il Mar Rosso

ANSA



La nave Libeccio della marina militare

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 1948

# Crisi nel Mar Rosso per il Made in Italy danni da 8,8 mld

**ROMA** L'Italia ha già perso 8,8 miliardi di euro, 95 milioni al giorno, nel suo commercio estero tra novembre e gennaio a causa della crisi nel Mar Rosso. Lo rileva Confartigianato che ha calcolato l'impatto del calo di traffico di navi mercantili tra l'Oceano Indiano e il Mar Rosso sui flussi dell'interscambio commerciale del nostro Paese con Asia, Oceania, stati del Golfo Persico e del Sud-est dell'Africa. In particolare, negli ultimi 3 mesi, l'Italia ha perso 3,3 miliardi per mancate o ritardate esportazioni e 5,5 miliardi per il mancato approvvigionamento di prodotti manifatturieri. I settori più colpiti sono i prodotti alimentari, quelli in metallo, gioielleria e occhialeria.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 1948 - L.1809 - T.1809



Superficie 7 %



# Missione nel Mar Rosso, nuove regole Ora c'è il sì del Consiglio dei ministri

Per le operazioni internazionali dell'Italia che permetteranno un dispiegamento rapido delle unità nei diversi scenari

**Crosetto sicuro: «È uno strumento contro una profonda crisi della geopolitica»**

**Domenico Palesse** / ROMA

Agevolare la possibilità di riposizionare uomini e mezzi nelle stesse aree di intervento internazionale e individuare forze ad «altissima prontezza operativa» da impiegare in contesti di emergenza. Con il via libera del consiglio dei ministri al disegno di legge che modifica alcuni passaggi della normativa sulle missioni internazionali, si apre una nuova fase della strategia militare italiana che potrebbe di fatto accelerare la partecipazione alle missioni in quelle aree dove sono già impegnati uomini e mezzi italiani.

## MAR ROSSO

Come nel caso del Mar Rosso, dove l'Italia è già presente con una fregata e dove - prossimamente - dovrebbe prendere il via la nuova missione europea che nascerà per contrastare gli attacchi degli houthi. «Abbiamo lo strumento per rispondere rapidamente alle crisi derivanti dalla crescente instabilità geopolitica - ha commenta-

to il ministro della Difesa, Guido Crosetto -. Questa modifica conferirà maggiore flessibilità nell'impiego delle forze operanti nella stessa area geografica, consentendo una risposta tempestiva». Il disegno di legge approvato da palazzo Chigi prevede, in particolare, la modifica dell'articolo 2 della legge sulla partecipazione italiana alle missioni internazionali, la 145 del 2016. Una norma ritenuta fin troppo rigida dai vertici militari in quanto non consente un riposizionamento in breve tempo su eventuali operazioni nella medesima area su cui ci sta operando. Opzione, questa, che viene dunque aggiunta nel provvedimento prevedendo la possibilità di impiegare mezzi e personale di una missione anche in «altre missioni nella medesima area geografica». Cosa che, verosimilmente, potrebbe accadere a breve, quando la nascente missione europea Aspides si posizionerà nel Mar Rosso, nella stessa area dove oggi opera la missione Atalanta che, dall'8 febbraio, passerà anche sotto il comando italiano. Ma non solo. Il testo del disegno di legge prevede anche l'aggiunta di un nuovo com-

ma, il 2.1, con il quale si dà potere al governo di «individuare forze ad alta e altissima prontezza operativa da impiegare all'estero al verificarsi di crisi o situazioni di emergenza». Vale a dire, personale militare da inviare in missione nel minor tempo possibile. Si tratta di modifiche che vengono interpretate come 'semplificazioni procedurali, nel pieno rispetto del Parlamento'.

## MODIFICA

«La modifica - recita la nota di via XX settembre - rivisita la procedura di autorizzazione delle missioni all'estero con lo scopo di assicurare maggiore flessibilità d'impiego allo strumento militare, in piena coerenza con la rapida evoluzione degli scenari di crisi». A far discutere, però, è la tempistica - definita «più rapida» in una nota della Difesa - con cui l'esecutivo potrà trasmettere alle Camere la delibera sull'impiego dei militari in missione. Nel testo del nuovo comma, infatti, si parla di «cinque giorni» e non più del termine «tempestivamente». Il ministro degli Esteri Tajani aveva spiegato che l'eventuale nuova missione nel Mar Rosso non ha bisogno del voto parlamentare. —



## Crisi nel Mar Rosso, l'impatto sull'Italia

**PERDITA GIORNALIERA**  
Periodo: nov 2023 - gen 2024

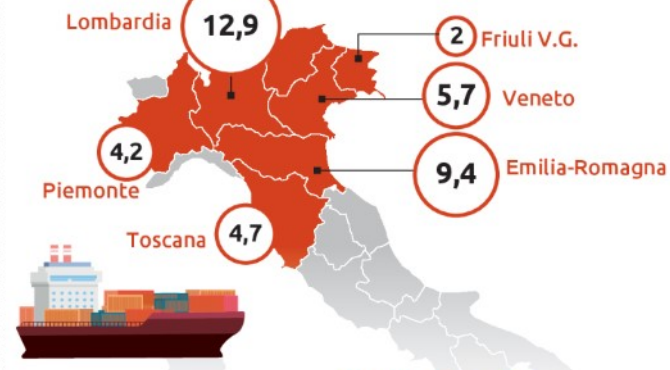
**95 milioni €**



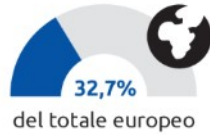
Fonte: [Confartigianato](#)

**IMPATTO SULLE ESPORTAZIONI PER LE REGIONI ITALIANE**

In miliardi di euro



Export manifatturiero italiano diretto nei Paesi extra Ue



**30,8 miliardi €**  
(pari a 1,5 punti di Pil)

Il flusso 2023 di import-export di merci dei settori made in Italy con maggiore presenza di Pmi che transita attraverso il Mar Rosso

ANSA



La nave Libeccio della marina militare

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 1948

**IMPATTO MAGGIORE SULLE PICCOLE IMPRESE**

**EXPORT, LA CRISI IN MEDIO ORIENTE  
CI È GIÀ COSTATA 8,8 MILIARDI**

di ANNA MARIA CAPPARELLI a pagina II

**LE RICADUTE DELLE TENSIONI SULLO SCENARIO MEDIORIENTALE  
LA SCELTA DEL CONSIGLIO DIRETTIVO DELLA BCE**

**EXPORT, LA CRISI IN MEDIO ORIENTE  
È GIÀ COSTATA ALL'ITALIA 8,8 MILIARDI**

*L'agroalimentare tra i settori più penalizzati dall'exploit dei costi per i noli. Per l'Italia il blocco del Mar Rosso aggrava il gap infrastrutturale soprattutto del sistema portuale*

*Secondo un'analisi di Confartigianato negli ultimi tre mesi ogni giorno i danni hanno raggiunto 95 milioni, l'impatto maggiore sulle micro e piccole imprese*

di ANNA MARIA CAPPARELLI

Per ora la crisi di Suez non ha avuto impatti sulle quotazioni delle materie prime, ma c'è comunque il rischio che l'inflazione possa rialzare la testa. Oltre dunque ai danni per l'export made in Italy (attraverso lo stretto transita più del 30% del traffico commerciale del nostro Paese) il blocco delle navi nel Mar Rosso potrebbe anche soffiare sui prezzi.

Secondo l'Istituto per gli studi di Politica internazionale (Ispi) i maggiori costi potrebbero infatti far aumentare i listini in Europa dell'1,8% nei prossimi 12 mesi. Un allarme che rende ancora più preoccupanti i primi bilanci della crisi in Medio Oriente. Ieri Confartigianato ha stimato in 8,8 miliardi, 95 milioni al giorno, i danni per il commercio estero italiano. Si tratta dei conti relativi al trimestre novembre 2023 e gennaio 2024. Il passaggio tra Oceano indiano e Mar Rosso è infatti strategico per i container diretti in Asia, Oceania, Paesi del Golfo Persico e

Sud Est dell'Africa. Lo stop al passaggio delle navi ha dunque comportato, secondo Confartigianato, perdite complessive di 3,3 miliardi per mancate o ritardate esportazioni e 5,5 miliardi per il mancato approvvigionamento di prodotti manifatturieri. E a soffrire sono state in particolare le micro e piccole imprese, di fatto l'asse portante del sistema produttivo, con una quota di export nei Paesi extra-Ue del 32,7% del totale europeo e un valore doppio rispetto alle imprese della Germania.

I flussi commerciali (ex-import) delle produzioni italiane che transitano nell'area sotto attacco valgono oltre 30 miliardi. E superano i 10 miliardi le spedizioni di prodotti delle piccole imprese. Al primo posto l'alimentare, seguito da prodotti in metallo, gioielleria, occhialeria, moda, legno e mobili. Nei paesi emergenti dell'Asia 11,6 miliardi sono costituiti da macchinari e impianti.

L'agroalimentare è tra i settori più penalizzati. Le difficoltà sul mercato asiatico - ha denunciato

Coldiretti - colpiscono un settore in grande espansione che nel 2023 ha raggiunto un record storico delle esportazioni di 64 miliardi, in crescita del 5% sull'anno precedente. L'allungamento delle rotte marittime tra Oriente e Occidente, ha fatto impennare il costo del trasporto marittimo con il rischio di perdere competitività e mercati. L'export agroalimentare in Asia - ha spiegato Coldiretti - vale 5,5 miliardi e il 90% raggiunge quei paesi per via marittima. I tempi lunghi creano anche problemi di conservazione per i prodotti freschi, infatti tra le merci esportate c'è l'ortofrutta (circa un



Superficie 65 %

miliardo), seguita da pasta e prodotti da forno, dolci e vino.

I costi dei trasporti sulla rotta tra Mediterraneo e Cina sono quadruplicati, per arrivare in India circumnavigando l'Africa - ha evidenziato Coldiretti - occorrono quaranta giorni rispetto ai ventotto necessari passando dal canale di Suez. Con le rotte allungate dunque ogni chilogrammo di frutta sconta un rialzo dei costi di 10 centesimi. Già con l'esplosione a ottobre della crisi in Medio Oriente c'era stata una ricaduta sui costi dei trasporti, ora con gli attacchi degli Houthi dello Yemen i noli sono volati. Da una prima ricognizione del Centro studi Divulga emerge infatti che da ottobre i noli dal Mediterraneo alla Cina sono aumentati del 131%, dalla Cina al Mediterraneo del 252%, dal Nord Europa alla Cina del 256% e dalla Cina al Nord Europa del 382%. L'indice del costo del trasporto marittimo dalla Cina - ha rilevato Confartigianato - nella settimana terminante al 12 gennaio scorso è salito del 120,6% rispetto alla settimana precedente all'inizio degli attacchi alle navi occidentali.

Si va dunque verso una frenata del commercio internazionale. "Gli effetti della crisi del Mar Rosso, sommati alla stretta monetaria in corso e alla riattivazione delle regole europee di bilancio, - ha affermato il presidente di Confartigianato, Marco Granelli, - potrebbero avere pesanti conseguenze sulla crescita economica italiana". Da qui l'appello a "mettere in campo tutte le misure, a cominciare dall'attuazione del Pnrr, per alimentare la fiducia e la propensione ad investire delle imprese e scongiurare il rischio di una frenata del ciclo espansivo dell'occupazione". E il Pnrr dovrebbe anche essere determinante per superare l'arretratezza infrastrutturale del nostro Paese che mette a rischio la competitività del Made in Italy e costituisce una pesante ipoteca per l'export. Uno studio realizzato dal Centro Studi Divulga ha calcolato in 93 miliardi la perdita dovuta al gap logistico con 9 miliardi solo per il settore agroalimentare. E una delle maggiori carenze si rileva nel sistema portuale nonostante l'Italia occupi un posto di rilievo nel-

la portualità europea. Il nostro Paese, secondo i dati di Divulga, si colloca al secondo posto in Europa per le merci movimentate con 508 milioni di tonnellate, ma nella classifica dei principali porti europei c'è solo Trieste, peraltro all'ottavo posto. Sul podio nelle prime tre posizioni Rotterdam, Anversa e Amburgo. Il processo di ammodernamento del sistema portuale nazionale marcia a ritmo lento con investimenti complessivi che si sono attestati al 2% di quelli totali della logistica nel periodo 2013/2017. Poca cosa se paragonata al 14% raggiunto dai Paesi avanzati.

Al di là dell'emergenza contingente resta dunque un'arretratezza "storica" che se non verrà superata renderà sempre meno competitivo l'export italiano.

La Commissione Europea - ha segnalato lo studio di Divulga - aveva stimato per il 2023 un aumento del 50% della merce gestita nei porti. Con un impatto importante sull'occupazione ma anche sulla costruzione di un nuovo protagonismo commerciale nel Mediterraneo. Un bacino, attraversato da circa il 25% del traffico mercantile complessivo, dove l'Italia

occupa una posizione centrale e che diventerà sempre più strategica anche con il Piano Mattei. Lo Stivale, d'altra parte, per la sua stessa conformazione è un ponte naturale d'Europa.

ropa.

I porti non soffrono, affacciandosi nel Mediterraneo, delle oscillazioni prodotte dalle maree (che in alcuni porti nordeuropei possono raggiungere gli 8 metri). Baciati dunque dalla natura, ma messi all'angolo dall'uomo. Per i porti serve ora una cura energica, non solo per potenziarli, ma anche per connettere le cosiddette autostrade del mare con tutta la complessa rete dei trasporti, dalle ferrovie agli aeroporti. Ma bisogna fare presto evitando i tempi biblici che hanno caratterizzato le opere infrastrutturali e che secondo i dati di Banca d'Italia e dell'Agenzia della Coesione territoriale, riportati da Divulga, raggiungono mediamente 4,5 anni che salgono però a 11 per opere di valore superiore a 5 milioni e fino a quasi 16 anni per progetti di oltre 100 milioni.

Lo studio di Confartigianato sull'Emilia-Romagna

# “A rischio merci per 9 miliardi che transitano nel canale di Suez”

Il presidente del porto di Ravenna: “Effetti molto significativi se il blocco perdura”

Ci mancava solo il “rischio Suez”, per un'economia già in frenata. Anche l'Emilia-Romagna, da regione fortemente esportatrice, è esposta al pericolo rappresentato dagli attacchi alle navi commerciali che attraversano lo stretto. Secondo la Confartigianato regionale, l'allargamento della crisi del Medio Oriente anche al Mar Rosso, potrebbe «compromettere la ripresa del commercio internazionale prevista nel 2024».

Secondo istituti di ricerca internazionali, a causa degli attacchi alle navi mercantili, il volume dei container spediti attraverso lo Stretto è diminuito a dicembre del 66% rispetto alla media.

E questo secondo Confartigianato mette potenzialmente «a rischio» i 9,4 miliardi di euro di esportazioni “made in Emilia-Romagna”, merci che vengono trasportate via mare attraverso il Canale di Suez, una quota che pone la nostra regione al secondo posto dopo la Lombardia tra le più esposte alla crisi del Mar Rosso.

A far la parte del leone è la provincia di Bologna, da cui partono merci per un valore di quasi 3 miliardi in valore che attraversano il Mar Rosso. A tremare c'è anche una delle porte di ingresso delle merci nel nostro Paese, il porto di Ravenna, che rischia di essere pesantemente danneggiato se le

grandi compagnie di navigazione dovessero optare ancora per molto tempo per la circumnavigazione dell'Africa, a favore dei grandi porti del Nord Europa, come Rotterdam. «Al momento la flessione nel commercio mondiale è dovuta a una serie di fattori geopolitici ed economici che vanno oltre la crisi di Suez - spiega Daniele Rossi, presidente del Porto di Ravenna - Ma se la situazione non si dovesse risolvere nel giro di qualche settimana non c'è dubbio che potrà avere effetti molto significativi per i porti italiani, tra cui Ravenna».

Il 20% delle merci trattate dal porto romagnolo passa per il Canale di Suez, soprattutto prodotti metallurgici, una quota più bassa di quella di Trieste, dove si arriva la 60%. «Ma già la crisi ucraina ci è costata il 10% del traffico, circa 2,5 milioni di tonnellate - continua Rossi - Se Suez si bloccasse per noi è esposto un altro 20% di traffico».

«La circumnavigazione dell'Africa allunga i tempi di consegna di 15-20 giorni, con un aumento dei costi, che per il nolo di un container da Shanghai-Genova sono passati dai 1.500 dollari di novembre ai 6.200 di oggi - spiega uno dei principali spedizionieri attivi in regione - Ma più che i costi, che dopo il Covid sono arrivati anche a 15 mila dollari, ci preoccupa il rischio di una carenza di container vuoti da usare, che incepperebbe le catene di fornitura. Ci sono già produttori di automobili che hanno fermato le produzioni per questo». - **m.bett.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



▲ Il polo mercantile Il porto industriale di Ravenna

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 1948 - L.1634 - T.1634



Superficie 31 %

*Piemonte Economia*

01948

01948

## Suez bloccato Piemonte in apprensione

di **Massimiliano Sciuolo**

● a pagina 8

**LOGISTICA**

# Il Piemonte in ansia per il blocco di Suez “In ballo 4 miliardi”

La crisi nel Mar Rosso fa lievitare i prezzi, gli allarmi di industriali e artigiani: “Già esploso il costo dei container”

di **Massimiliano Sciuolo**

Il rebus di Suez, con il canale diventato una trappola per il trasporto navale, fa sentire i suoi riflessi anche alle nostre latitudini. E il Piemonte osserva con apprensione: l'Onu ha stimato in un meno 42% l'impatto sul traffico commerciale, un'onda che rischia di travolgere anche terre lontane dalle aree di crisi. Non una prospettiva di medio periodo, ma attualità.

«Abbiamo già toccato con mano la crisi, abbiamo perso quasi un mese di operatività. E perderemo ulteriore tempo, visto che non pare che la situazione possa risolversi a breve». Chi parla è Ascanio Borchi, presidente della Commissione logistica per Confindustria Piemonte, ma anche presidente del terminal Rail hub Europe (gruppo Gavio), dove si caricano e scaricano treni provenienti dai porti, soprattutto treni container. Un osservatorio di prima linea, di questi tempi. «Inizialmente, le navi si erano fermate lì e aspettavano, per capire l'evoluzione della situazione. Quindi sono ripartite tutte assieme,

decidendo di percorrere il periplo dell'Africa, ma allungando la navigazione: da 26-30 giorni di tempo si è passati ad almeno 10-15 giorni in più, che si sommano all'attesa iniziale».

Un enorme ritardo collettivo, insomma. Che poi ha dato vita a una sorta di maratona (per la distanza), ma anche uno sprint: «Tempi di navigazione più lunghi – sottolinea Borchi – vogliono dire maggiori costi di ammortamento e trasporto, ma anche di maggiori costi di assicurazione, che sono quasi quadruplicati».

Fare una stima è molto difficile, ma un metro per misurare potrebbe essere il costo di un trasporto: «Se prima portare un container da Shanghai a Genova costava 1500 dollari, ora si è saliti a 6000 dollari. E alla conseguenza economica, si aggiunge anche la necessità di aggiungere più navi e più container». «Viaggi più lunghi – prosegue – hanno generato una mancanza cronica di container vuoti, quindi problemi per esportare merci: bisogna aspettare che la merce in importazione sia stata consegnata e il container svuotato».

Ma i costi in salita avranno riflessi anche nella vita di tutti i giorni. «Per ora la merce nei supermercati si trova sempre, ma i prezzi aumentano e saranno destinati ad aumentare. Il nostro terminal, per esempio, è in grandissima difficoltà perché non stanno arrivando navi nei porti. E Ge-

nova, forse, soffre anche meno di altri porti come Trieste, che per chi arriva dallo stretto di Gibilterra diventano ancora più lontani e magari le navi rinunceranno a girare tutto intorno alla Penisola. Altre magari andranno dritte, preferendo raggiungere Rotterdam senza entrare nel Mediterraneo».

E poi c'è l'effetto della partenza di massa, come le autostrade a Ferragosto. «Le navi arriveranno tutte insieme, quindi ci saranno attese e code prima di attraccare e scaricare». Con la beffa, se Rotterdam avrà il meglio come destinazione finale. «Si stanno intensificando i treni dal Nord Europa all'Italia, per sopperire all'emergenza, ma a noi come sistema Paese servirebbe il contrario, per valorizzare i nostri porti e la nostra logistica senza essere tagliati fuori».

L'allarme su Suez viene rilanciato anche dal mondo artigiano. «La nostra regione è la quinta più esposta, con oltre 4 miliardi di euro di merci



Superficie 78 %

esportate via mare attraverso il Canale di Suez e il Mar Rosso – dice Dino De Santis, presidente di Confartigianato Torino – . Circa la metà delle merci ricade su Torino e provincia, mentre viene rallentato se non ridotto l'approvvigionamento di prodotti essenziali per la trasformazione della nostra manifattura». Ma anche altri costi sono a rischio: «Il Qatar ha deciso di sospendere il passaggio delle sue navi cisterna con il gas naturale liquefatto, con il rischio concreto di una nuova impennata dei prezzi dell'energia. Dall'approccio attendista

rischiamo di degenerare in recessione». «Quello che ci preoccupa di più – conclude De Santis – è che il caos forniture possa lasciare un segno sull'inflazione. Questo potrebbe convincere Fed e Bce a fare marcia indietro sulla promessa di tagliare i tassi di interesse, con effetti drammatici per il nostro accesso al credito». Nei giorni scorsi, però, il presidente di Iren, Luca Dal Fabbro, ha rassicurato su eventuali aumenti legati alla crisi di Suez: «L'impatto sarà molto ridotto e non avrà alcun effetto sulle bollette».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - L.1809 - T.1809



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - L.1809 - T.1809



**IL DATO**

## **Crisi nel Mar Rosso, l'allarme di Confartigianato «Marche esposte per oltre 900 milioni di euro»**

**Ammonta a 904 milioni di euro per le Marche il valore di prodotti trasportati via mare attraverso il Mar Rosso. È quanto emerge dai dati elaborati da Confartigianato relativamente ai danni per il commercio estero italiano causati dall'attuale situazione, con un focus sull'impatto della crisi di Suez sulle esportazioni delle regioni italiane nel periodo ottobre 2022-settembre 2023. Le Marche sono dodicesime per esposizione, dopo la Sicilia (export per 975 milioni di euro) e prima della Puglia (830). La regione più esposta è la Lombardia con 12,9 miliardi di euro.**

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 1948

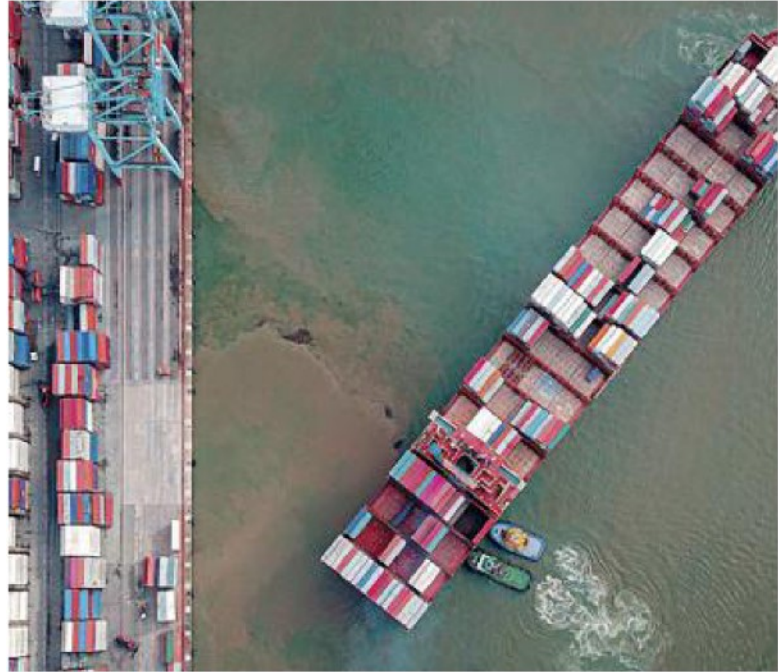


Superficie 5 %

# Lapam lancia l'allarme sugli effetti della crisi nel canale di Suez

L'export modenese verso il territorio vale 2,3 miliardi di euro.  
L'associazione: «Si colpisce pesantemente la filiera del Made in Italy»

«L'allargamento al Mar Rosso della crisi in Medio Oriente potrebbe aggravare la flessione del commercio internazionale, mettendo a rischio una quota rilevante dell'import-export dell'Italia». È quanto sostengono da **Lapam Confartigianato**: secondo gli ultimi dati dell'ufficio studi dell'associazione, infatti, l'espansione del conflitto andrebbe a danneggiare una fetta importante dei prodotti Made in Italy, andando a compromettere la ripresa del commercio internazionale prevista in questo 2024. A risentirne maggiormente sarebbe proprio l'Emilia-Romagna e quindi anche Modena, che sull'export delle proprie eccellenze basa buona parte dello sviluppo economico del territorio. A livello provinciale Modena è prima in regione per maggiore esposizione alla crisi di Suez: l'export trasportato via mare attraverso il Canale di Suez vale l'8,7% del valore aggiunto per il territorio della Ghirlandina. Secondo i dati infatti l'export modenese che attraversa il Mar Rosso vale 2.270 milioni di euro.



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 1948



LA SITUAZIONE NEL MAR ROSSO FA PAURA: LA BCE NON TAGLIA I TASSI

# Lo stop a Suez costa all'Italia 100 milioni ogni giorno

Autorizzazioni delle missioni internazionali:  
Palazzo Chigi vuole procedure più snelle

La crisi del Mar Rosso può costare all'Italia 36 miliardi annui, quasi 100 milioni al giorno. È questa, secondo Confartigianato, la conseguenza del blocco della navigazione nel Canale di Suez dopo gli attacchi dei ribelli Houthi. Nel conto sono compresi i 35 milioni al giorno per mancate o ritardate esportazioni e 60 milioni per l'import. La Bce, preoccupata per la crisi, allontana il taglio dei tassi. Il governo pensa a un via libera semplificato per le missioni internazionali. SERVIZI / PAGINE 2 E 3

Consenso tra i governatori della Banca centrale europea: «Prematuro parlare di un allentamento»  
Per la presidente le ricadute su energia e trasporti «possono ostacolare il commercio mondiale»

## Il Mar Rosso spaventa la Bce Più lontano il taglio dei tassi Lagarde: «Rischi sui prezzi»

Nell'ultimo trimestre del 2023 l'economia europea ha iniziato una fase di ristagno  
Per gli analisti l'inflazione può crescere globalmente dello 0,5%

IL CASO

Fabrizio Goria

«È prematuro parlare di tagli dei tassi». La presidente

della Banca centrale europea (Bce), Christine Lagarde, chiude così la discussione che aveva tenuto al World economic forum di Davos. Francoforte tiene fermo il costo del denaro, con il tasso sui depositi a



Superficie 70 %

quota 4%, e allontana le richieste dei mercati finanziari. Ma ammette: «Monitoriamo in modo costante la situazione in Medio Oriente». Occhi puntati sull'escalation nel Mar Rosso, con le navi mercantili che non possono più transitare attraverso il Canale di Suez. Costi più elevati per i noli, ritardi nelle consegne, interruzioni nelle filiere produttive sono un pericolo che la Bce non può sottovalutare. Nella riunione di marzo ci sarà il primo impatto quantitativo della crisi.

«Non è ancora arrivato il momento per parlare di sforbiciate al costo del denaro». Specie perché «se il conflitto in Medio Oriente si sviluppasse ulteriormente, questo rappresenterebbe un rischio». Un scenario in marcato deterioramento che arriva durante un indebolimento dell'espansione economica dell'eurozona. «È probabile che l'economia abbia ristagnato nell'ultimo trimestre del 2023», concede Lagarde. L'inflazione del passato, legata allo choc energetico dovuto all'invasione russa in Ucraina, preoccupa meno. La battaglia, fa notare la Bce, è quasi del tutto vinta. Tuttavia, combattuto un nemico se ne ripresenta un altro. La crisi nel Medio Oriente ha incrementato le tensioni geopolitiche nell'area con i ribelli yemeniti Houthi. E tali fenomeni «potrebbero fa-

re aumentare i prezzi dell'energia e i costi di trasporto nel breve termine e ostacolare il commercio mondiale».

Il board della Bce ha ribadito che il percorso di disinflazione sta continuando con vigore. Ragione per cui è facile attendersi una revisione delle aspettative d'inflazione fra due mesi. Secondo Frederik Ducrozet, capo della ricerca macroeconomica di Pictet, segnala che lo scenario di base prevede un primo taglio ai tassi in giugno, con la riunione dell'11 aprile in grado di fornire specifiche indicazioni prospettiche. Il tutto al netto del dato sull'inflazione previsto per il primo giorno di febbraio, che però potrebbe non contenere la lettura della tegola Mar Rosso. Orientata nello stesso modo è Gurpreet Gill, macro strategist dell'unità Global Fixed Income di Goldman Sachs Asset Management: «Continuiamo a ritenere che la Bce potrebbe orientarsi verso tagli dei tassi a partire dalla tarda primavera, se la disinflazione persiste e le perturbazioni della catena di approvvigionamento dovute alla geopolitica non si intensificano ulteriormente». Fra tante incognite, secondo Francesco Castelli, responsabile obbligazionario di Banor, c'è una certezza. Vale a dire che i banchieri centrali «sanno che la prossima mossa sa-

rà un taglio, ma non ora». Vogliono, fa notare Castelli, «attendere le prossime stime ufficiali».

La crisi di Suez, come fatto notare da Allianz Trade, potrebbe avere ripercussioni sul commercio internazionale per tutto il 2024. «Se la crisi dovesse persistere per diversi mesi, un raddoppio dei prezzi delle spedizioni spingerebbe l'inflazione globale verso l'alto di +0,5 punti percentuali con una conseguente riduzione di 0,4 punti percentuali della crescita del Pil», evidenzia l'ultimo rapporto. La vulnerabilità dell'Ue è significativa, secondo Allianz: «I prezzi dell'energia sono il fattore più vulnerabile, poiché il 12% del petrolio trasportato via mare e l'8% del gas naturale liquefatto passano attraverso il Canale di Suez, facendo sì che i prezzi dell'energia in Europa rimangano altamente volatili». Numeri che sono stati discussi dal board della Bce.

I mercati finanziari, alla luce di un quadro così cupo, vedono vicino una prima sforbiciata ai tassi, puntando già ad aprile in alcuni casi. Difficile che sia l'orizzonte corretto, mentre giugno può essere considerato come quello più veritiero. Il tutto al netto di complicazioni geopolitiche che incrementano un giorno dopo l'altro. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**CHRISTINE LAGARDE**  
PRESIDENTE  
DELLA BANCA CENTRALE EUROPEA

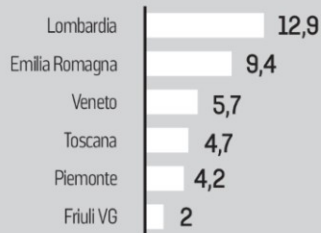
Monitoriamo la situazione, ci sono timori al ribasso. Nei prossimi mesi avremo dati più puntuali e precisi

## LA MAPPA DELLA CRISI

L'impatto sull'Italia dell'escalation nel Mar Rosso  
periodo novembre 2023 - gennaio 2024

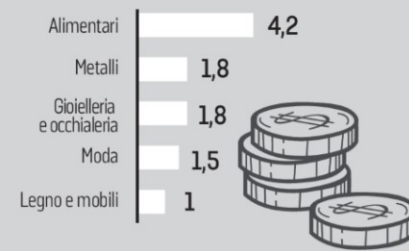
Valore export italiano  
attraverso Suez  
2023, in mld di euro

**11,6**



Valore export Pmi italiane  
in mld di euro

**10,8**



## DANNI AL COMMERCIO

**8,8** mld di euro  
**95** mln al giorno

## MANCATE O RITARDATE ESPORTAZIONI

**3,3** mld di euro  
**35** mln al giorno

## MANCATO APPROVVIGIONAMENTO DI PRODOTTI MANIFATTURIERI

**5,5** mld di euro  
**60** mln al giorno

Fatturato a rischio per trasporto e logistica

**2,5** mld di euro

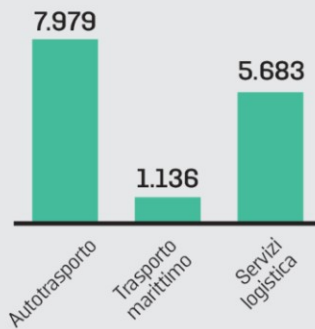
Indice costo trasporto Cina-Europa  
12 gennaio/5gennaio 2024

**+120,6%**

Fonte: [Confartigianato](#)

Imprese di logistica coinvolte

**13.000**



# 100 milioni al giorno

È quanto paga l'Italia il ritardo nelle importazioni ed esportazioni per la chiusura di Suez. Il costo del trasporto marittimo è aumentato del 120%: si allungano i tempi di navigazione

**L**a crisi del Mar Rosso può costare fino a 36 miliardi di euro annui all'Italia, quasi 100 milioni al giorno. Il blocco della navigazione dei mercantili nel Canale di Suez dopo i ripetuti attacchi dei ribelli Houthi è una situazione da monitorare con attenzione. Secondo l'ultimo studio di [Confartigianato](#), lo stop vale 35 milioni di euro al giorno per mancate o ritardate esportazioni e 60 milioni ogni giorno per l'import. A patire saranno di più le micro e piccole imprese, che hanno una quota di export manifatturiero pari al 32,7% del totale europeo, circa il doppio rispetto alle controparti tedesche. I settori più colpiti sono meccanica, industria pesante e moda.

Il primo attacco di marcata rilevanza è stato il 19 ottobre, dodici giorni dopo l'azione militare condotta da Hamas in Israele. Poi è aumentata la portata dei lanci missilistici dallo Yemen verso lo Stretto di Babel-Mandeb. Fino al blocco totale del transito da parte dei colossi dello shipping, come Msc, Maersk e Cma Cgm. Gli effetti della crisi si manifestano con l'allungamento dei tempi di consegna delle merci, dovuto all'uso di rotte che circumnavigano l'Africa, e all'aumento del costo del trasporto marittimo. Basti dire che l'indice del costo del trasporto marittimo dalla Cina nella settimana terminante al 12 gennaio 2024 è aumentato del 120,6% rispetto alla settimana precedente all'inizio degli attacchi alle navi occidentali. Dirette sono le

implicazioni sugli scambi per l'Italia.

Il passaggio a Sud, ovvero per il Capo di Buona Speranza in Sudafrica, è quasi obbligato per tutte le tratte che dall'Asia virano verso il Mediterraneo. I prezzi dei noli dei container da 40 piedi (i più comuni) aumentano con variazioni a doppia cifra mese su mese. Allo stesso tempo, salgono i costi delle assicurazioni, oltre che i tempi di consegna. A seconda del meteo, dai 21 ai 35 giorni in più rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, quando il Mar Rosso era sicuro da transitare. I calcoli degli esperti di Allianz sono esemplificativi della vulnerabilità dell'economia di Italia e Spagna verso il Mar Rosso. In entrambi i casi ci si attende una flessione a doppia cifra per le importazioni di beni sia a gennaio sia a febbraio.

La scorsa settimana la Banca d'Italia ha evidenziato che ci sono «rischi al ribasso» nel suo ultimo Bollettino. Il trasporto navale attraverso il Mar Rosso riguarda quasi il 16 per cento delle importazioni italiane di beni in valore, in prevalenza dalla Cina. E, rimarca Palazzo Koch, a metà gennaio «l'indicatore composito World container index elaborato da Drewry era più che raddoppiato rispetto a novembre, pur restando di poco superiore alla metà della media eccezionalmente elevata del biennio 2021-22». Traduzione: le merci tardano ad arrivare e costano di più. Nuova inflazione in arrivo nei porti italiani, da Genova a Trieste, passando da

Gioia Tauro.

Non c'è solo la manifattura in pericolo, bensì anche la logistica. Secondo [Confartigianato](#), «la crisi investe anche le piccole imprese del settore trasporti». Nelle quattordici province italiane «in cui sono localizzati i 15 maggiori porti con almeno un milione di tonnellate di merci movimentate attraverso il Mar Rosso, sono a rischio 2,5 miliardi di euro di fatturato del sistema di trasporto e logistica, che conta complessivamente 13.000 imprese, di cui 7.979 imprese nell'autotrasporto merci, 1.136 imprese nel trasporto marittimo di merci e 5.683 imprese nei servizi della logistica». Numeri che potrebbero peggiorare qualora la crisi duri fino all'estate.

A subire il colpo sarà anche l'export delle singole Regioni. Secondo le stime di [Confartigianato](#), il valore più alto di prodotti trasportati via mare attraverso il Mar Rosso è quello della Lombardia, pari a 12,9 miliardi di euro, seguita da Emilia-Romagna con 9,4 miliardi, Veneto con 5,7 miliardi, Toscana con 4,7 miliardi, Piemonte con 4,2 miliardi e Friuli-Venezia Giulia con 2 miliardi. Una grana che peggiora di giorno in giorno. —

F. GOR.



Superficie 31 %

## ALTA TENSIONE

01948 01948  
**Mar Rosso pericoloso  
 per le navi cargo  
 l'export siciliano  
 rischia 975 milioni**

# Sicilia, export a rischio per 975 milioni a causa delle tensioni nel Mar Rosso

Lunga scia di navi al largo di Gibilterra che evitano il Mediterraneo: forti ritardi e traballa l'idea di Isola hub commerciale dell'Ue

MICHELE GUCCIONE

**PALERMO.** Nel giro di due mesi la geopolitica mondiale è stata stravolta dagli attacchi dei ribelli Houthis nel Golfo di Aden che sta bloccando il 20% del traffico marittimo commerciale mondiale che storicamente attraversa il Mar Rosso e il Canale di Suez per arrivare nei porti del Mediterraneo e del Nord Europa. Nella foto esclusiva scattata da Emilio Rossi e postata su LinkedIn da Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Energy del centro studi Srm di Napoli, si nota un'insolita lunga teoria di navi portacontainer che navigano in prossimità dello Stretto di Gibilterra. Un fenomeno ormai quotidiano dallo scorso dicembre, da quando gli armatori hanno deciso di allungare le rotte facendo il periplo dell'Africa. Il pericolo non sono, però, solo l'aumento del costo di trasporto che inciderà sull'inflazione, non solo i ritardi nelle consegne, ma anche che gli armatori decidano di dirigersi direttamente verso i porti di Am-

burgo e Rotterdam scavalcando quelli del Mediterraneo. In barba al progetto di fare della Sicilia l'hub commerciale dell'Europa nell'ambito del "Piano Mattei per l'Africa" e del corridoio economico India-Golfo-Ue firmato lo scorso settembre a New Dehli a margine del G20.

Lo scorso 15 gennaio la **Confartigianato** ha fatto una prima stima dei danni al nostro export provocati da questa situazione. Nei primi 10 mesi del 2023 il volume del commercio internazionale era già sceso del 2,2%. Poi, secondo il Kiel Institute for the World Economy, a dicembre il volume dei container spediti attraverso il Mar Rosso si è ridotto del 66%. Per l'Italia si tratta di un volume di import-export pari a 148,1 miliardi, di cui 93,1 miliardi di importazioni e 55 miliardi di esportazioni, verso Cina, India, Arabia Saudita, Giappone, Corea del Sud, Emirati Arabi Uniti, Qatar, Iraq, Indonesia, che rappresenta il 42,7% del commercio estero dell'Italia trasportato per mare e l'11,9% del commercio estero totale dell'Italia. La Sicilia è la decima regione per livello di rischio, con 975 milioni di export che viaggiavano tramite Suez. Giovedì scorso **Confartigianato** ha aggiornato il danno per l'Italia, stimandolo in 8,8 miliardi in tre mesi, pari a 95 milioni al giorno: esattamente, 3 miliardi per mancate o ritardate esportazioni e 5,5 miliardi per il mancato approvvigionamento di prodotti manifatturieri. Da parte sua, Coldiretti calcola che sia a rischio l'export di oltre 200 milioni di chili di ortofrutta,

ma anche pasta, prodotti da forno, dolci e vino per un valore complessivo stimato in 5,5 miliardi, perché l'aumento del costo di trasporto incide in media per 10 centesimi in più al chilo facendo perdere competitività ai nostri prodotti.

Massimo Deandreis (foto piccola), D.g. del centro studi Srm, rende noto che «dall'inizio della crisi 309 portacontainer hanno scelto di non varcare Suez. Il totale dei transiti giornalieri tra il 28 dicembre e l'1 gennaio ha registrato un calo del 38% rispetto alla media della prima metà del mese di dicembre: portacontainer -72%, Gpl -60%, autovetture -49%, metaniera -35%». E il nolo dei container «è aumentato del 270%». Deandreis mette in risalto un nuovo rischio di crisi energetica: «Suez rappresenta il 10% dei prodotti petroliferi raffinati, l'8% del gas naturale liquefatto (Lng) e il 5% del greggio». Timore condiviso da **Confartigianato** e riportato dal Quotidiano Energia: «L'Unione europea importa commodities energetiche (carbone, greggio, Gnl e petrolio raffinato) da 18 principali Paesi via nave attraverso il Mar Rosso per 109,9 miliardi, pari al 14% delle importazioni energetiche dal mondo».

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 1948

Superficie 46 %

IL PREZZO MAGGIORE PER L'APPROVVIGIONAMENTO DI ENERGIA E MATERIE PRIME. MODA E MECCANICA I SETTORI PIÙ COLPITI

# Suez, conto da 100 milioni al giorno

FABRIZIO GORIA

La crisi del Mar Rosso può costare 36 miliardi di euro annui all'Italia, 100 milioni al giorno. Il blocco della navigazione delle navi cargo nel Canale di Suez dopo i ripetuti attacchi dei ri-

belli yemeniti Houthi è una situazione da monitorare. Secondo **Confartigianato**, lo stop vale 35 milioni di euro al giorno per mancate o ritardate esportazioni e 60 milioni per l'import. **CORBI, LOMBARDO - PAGINA 67**

L'ANALISI

# 100 milioni al giorno

È quanto paga l'Italia il ritardo nelle importazioni ed esportazioni per la chiusura di Suez. Il costo del trasporto marittimo è aumentato del 120%: si allungano i tempi di navigazione

**L'impatto più forte ricade sul settore manifatturiero e sulle Pmi**

FABRIZIO GORIA

**L**a crisi del Mar Rosso può costare fino a 36 miliardi di euro annui all'Italia, quasi 100 milioni al giorno. Il blocco della navigazione delle navi cargo nel Canale di Suez dopo i ripetuti attacchi dei ribelli yemeniti Houthi è una situazione da monitorare con estrema attenzione. Secondo l'ultimo studio di Confartigianato, lo stop vale 35 milioni di euro al giorno per mancate o ritardate esportazioni e 60 milioni ogni giorno per l'import. A patirne saranno di più le micro e piccole imprese, che hanno una quota di export manifatturiero pari al 32,7% del totale europeo, circa il doppio rispetto alle controparti tedesche. I settori più colpiti sono la meccanica, l'industria pesante e la moda.

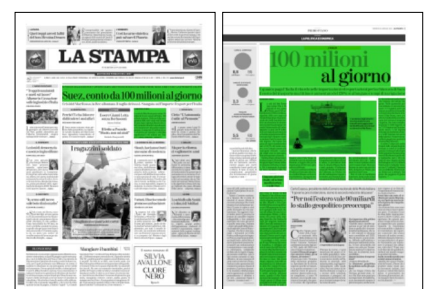
Il primo attacco di marcata rilevanza è stato il 19 ottobre, dodici giorni dopo l'azione militare condotta da Hamas in Israele. Poi è aumentata la portata dei lanci missilistici dallo Ye-

men verso lo Stretto di Bab el-Mandeb. Fino al blocco totale del transito da parte dei colossi dello shipping marittimo, come Msc, Maersk e Cma Cgm. Gli effetti della crisi si manifestano con l'allungamento dei tempi di consegna delle merci, dovuto all'utilizzo di rotte che circumnavigano l'Africa, e all'aumento dei prezzi dello shipping. Basti dire che l'indice del costo del trasporto marittimo dalla Cina nella settimana terminante al 12 gennaio 2024 è aumentato del 120,6% rispetto alla settimana precedente all'inizio degli attacchi alle navi occidentali. Dirette sono le implicazioni sugli scambi per l'Italia.

Il passaggio a Sud, ovvero per il Capo di Buona Speranza in Sudafrica, è obbligato per tutte le tratte che dall'Asia virano verso il Mar Mediterraneo. I prezzi dei noli dei container da 40 piedi (i più comuni) aumentano con variazioni a doppia cifra mese su mese. Allo stesso tempo, salgono i costi delle assicurazioni per le imbarcazioni, oltre che i tempi di consegna. A seconda del meteo, dai 21 ai 35 giorni in più rispetto allo stesso periodo dell'anno

scorso, quando il Mar Rosso era sicuro da transitare. I calcoli degli esperti di Allianz sono esemplificativi della vulnerabilità dell'economia di Italia e Spagna verso il Mar Rosso. In entrambi i casi ci si attende una flessione a doppia cifra per le importazioni di beni sia a gennaio sia a febbraio.

La scorsa settimana la Banca d'Italia ha evidenziato che ci sono «rischi al ribasso» nel suo ultimo Bollettino. Il trasporto navale attraverso il Mar Rosso riguarda quasi il 16 per cento delle importazioni italiane di beni in valore, in prevalenza dalla Cina. E, rimarca Palazzo Koch, a metà gennaio «l'indicatore composito World container index elaborato da Drewry era più che raddoppiato rispetto a novembre, pur restando di poco superiore alla metà della me-



Superficie 50 %



dia eccezionalmente elevata del biennio 2021-22». Traduzione: le merci tardano ad arrivare e costano di più. Nuova inflazione in arrivo nei porti italiani, da Genova a Trieste, passando da Gioia Tauro.

Non c'è solo la manifattura in pericolo, bensì anche la logistica. Secondo [Confartigianato](#), «la crisi investe anche le piccole imprese del settore trasporti». Nelle quattordici province italiane «in cui sono localizzati i 15 maggiori porti con almeno un milione di tonnellate di merci movimentate attraverso il Mar Rosso, sono a rischio 2,5 miliardi di euro di fatturato del sistema di trasporto e logistica, che conta complessivamente 13.000 imprese, di cui 7.979 imprese nell'autotrasporto merci, 1.136 imprese nel trasporto marittimo di merci e 5.683 imprese nei servizi della logistica». Numeri che potrebbero peggiorare qualora la crisi duri fino all'estate.

A subire il colpo sarà anche l'export delle singole Regioni. Secondo le stime di [Confartigianato](#), il valore più alto di prodotti trasportati via mare attraverso il Mar Rosso è quello della Lombardia, pari a 12,9 miliardi di euro, seguita da Emilia-Romagna con 9,4 miliardi, Veneto con 5,7 miliardi, Toscana con 4,7 miliardi, Piemonte con 4,2 miliardi e Friuli-Venezia Giulia con 2 miliardi. Una grana che peggiora di giorno in giorno. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**L'escalation degli attacchi**  
Da metà ottobre si sono intensificate le aggressioni dei ribelli Houthi verso le navi occidentali nel Mar Rosso

REUTERS

IL PREZZO MAGGIORE PER L'APPROVVIGIONAMENTO DI ENERGIA E MATERIE PRIME. MODA E MECCANICA I SETTORI PIÙ COLPITI

# Suez, conto da 100 milioni al giorno

FABRIZIO GORIA

La crisi del Mar Rosso può costare 36 miliardi di euro annui all'Italia, 100 milioni al giorno. Il blocco della navigazione delle navi cargo nel Canale di Suez dopo i ripetuti attacchi dei ri-

belli yemeniti Houthi è una situazione da monitorare. Secondo **Confartigianato**, lo stop vale 35 milioni di euro al giorno per mancate o ritardate esportazioni e 60 milioni per l'import. **- PAGINA 7**

L'ANALISI

# 100 milioni al giorno

È quanto paga l'Italia il ritardo nelle importazioni ed esportazioni per la chiusura di Suez. Il costo del trasporto marittimo è aumentato del 120%: si allungano i tempi di navigazione

**L'impatto più forte ricade sul settore manifatturiero e sulle Pmi**

FABRIZIO GORIA

La crisi del Mar Rosso può costare fino a 36 miliardi di euro annui all'Italia, quasi 100 milioni al giorno. Il blocco della navigazione delle navi cargo nel Canale di Suez dopo i ripetuti attacchi dei ribelli yemeniti Houthi è una situazione da monitorare con estrema attenzione. Secondo l'ultimo studio di Confartigianato, lo stop vale 35 milioni di euro al giorno per mancate o ritardate esportazioni e 60 milioni ogni giorno per l'import. A patirne saranno di più le micro e piccole imprese, che hanno una quota di export manifatturiero pari al 32,7% del totale europeo, circa il doppio rispetto alle controparti tedesche. I settori più colpiti sono la meccanica, l'industria pesante e la moda.

Il primo attacco di marcata rilevanza è stato il 19 ottobre, dodici giorni dopo l'azione militare condotta da Hamas in Israele. Poi è aumentata la portata dei lanci missilistici dallo Ye-

men verso lo Stretto di Bab el-Mandeb. Fino al blocco totale del transito da parte dei colossi dello shipping marittimo, come Msc, Maersk e Cma Cgm. Gli effetti della crisi si manifestano con l'allungamento dei tempi di consegna delle merci, dovuto all'utilizzo di rotte che circumnavigano l'Africa, e all'aumento dei prezzi dello shipping. Basti dire che l'indice del costo del trasporto marittimo dalla Cina nella settimana terminante al 12 gennaio 2024 è aumentato del 120,6% rispetto alla settimana precedente all'inizio degli attacchi alle navi occidentali. Dirette sono le implicazioni sugli scambi per l'Italia.

Il passaggio a Sud, ovvero per il Capo di Buona Speranza in Sudafrica, è obbligato per tutte le tratte che dall'Asia virano verso il Mar Mediterraneo. I prezzi dei noli dei container da 40 piedi (i più comuni) aumentano con variazioni a doppia cifra mese su mese. Allo stesso tempo, salgono i costi delle assicurazioni per le imbarcazioni, oltre che i tempi di consegna. A seconda del meteo, dai 21 ai 35 giorni in più rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, quando il Mar Rosso

era sicuro da transitare. I calcoli degli esperti di Allianz sono esemplificativi della vulnerabilità dell'economia di Italia e Spagna verso il Mar Rosso. In entrambi i casi ci si attende una flessione a doppia cifra per le importazioni di beni sia a gennaio sia a febbraio.

La scorsa settimana la Banca d'Italia ha evidenziato che ci sono «rischi al ribasso» nel suo ultimo Bollettino. Il trasporto navale attraverso il Mar Rosso riguarda quasi il 16 per cento delle importazioni italiane di beni in valore, in prevalenza dalla Cina. E, rimarca Palazzo Koch, a metà gennaio «l'indicatore composito World container index elaborato da Drewry era più che raddoppiato rispetto a novembre, pur restando di poco superiore alla metà della me-



Superficie 72 %

dia eccezionalmente elevata del biennio 2021-22». Traduzione: le merci tardano ad arrivare e costano di più. Nuova inflazione in arrivo nei porti italiani, da Genova a Trieste, passando da Gioia Tauro.

Non c'è solo la manifattura in pericolo, bensì anche la logistica. Secondo [Confartigianato](#), «la crisi investe anche le piccole imprese del settore trasporti». Nelle quattordici province italiane «in cui sono localizzati i 15 maggiori porti con almeno un milione di tonnellate di merci movimentate attraverso il Mar Rosso, sono a rischio 2,5 miliardi di euro di fatturato del sistema di trasporto e logistica, che conta complessivamente 13.000 imprese, di cui 7.979 imprese nell'autotrasporto merci, 1.136 imprese nel trasporto marittimo di merci e 5.683 imprese nei servizi della logistica». Numeri che potrebbero peggiorare qualora la crisi duri fino all'estate.

A subire il colpo sarà anche l'export delle singole Regioni. Secondo le stime di [Confartigianato](#), il valore più alto di prodotti trasportati via mare attraverso il Mar Rosso è quello della Lombardia, pari a 12,9 miliardi di euro, seguita da Emilia-Romagna con 9,4 miliardi, Veneto con 5,7 miliardi, Toscana con 4,7 miliardi, Piemonte con 4,2 miliardi e Friuli-Venezia Giulia con 2 miliardi. Una grana che peggiora di giorno in giorno. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

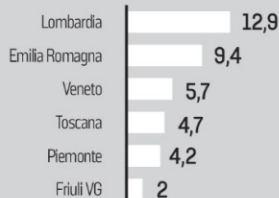
## LA MAPPA DELLA CRISI

01948 01948

L'impatto sull'Italia dell'escalation nel Mar Rosso  
periodo novembre 2023 - gennaio 2024

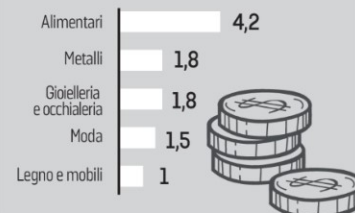
Valore export italiano attraverso Suez 2023, in mld di euro

**11,6**



Valore export Pmi italiane in mld di euro

**10,8**



Fatturato a rischio per trasporto e logistica

**2,5**  
mld di euro

Indice costo trasporto Cina-Europa  
12 gennaio/5 gennaio 2024

**+120,6%**

Fonte: [Confartigianato](#)

Imprese di logistica coinvolte

**13.000**



DANNI AL COMMERCIO



MANCATE O RITARDATE ESPORTAZIONI



MANCATO APPROVVIGIONAMENTO DI PRODOTTI MANIFATTURIERI



REUTERS

**L'escalation degli attacchi**  
Da metà ottobre si sono intensificate le aggressioni dei ribelli Houthi verso le navi occidentali nel Mar Rosso

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - L.1603 - T.1745

Crisi del Mar Rosso, la Bce allontana il taglio dei tassi. Stangata sull'import e l'export per l'Italia

01948

PAGINA 6 E 7

01948

Consenso tra i governatori della Banca centrale europea: "Prematuro parlare di un allentamento"  
Per la presidente le ricadute su energia e trasporti "possono ostacolare il commercio mondiale"

# Il Mar Rosso spaventa la Bce Più lontano il taglio dei tassi Lagarde: "Rischi sui prezzi"

**Nell'ultimo trimestre  
del 2023 l'economia  
europea ha iniziato  
a ristagnare**

**Per gli analisti  
l'inflazione può  
crescere a livello  
globale dello 0,5%**

## IL CASO

«È prematuro parlare di tagli dei tassi». La presidente della Banca centrale europea (Bce), Christine Lagarde, chiude così la discussione che aveva tenuto banco al World Economic Forum di Davos. Francoforte tiene fermo il costo del denaro, con il tasso sui depositi a quota 4%, e allontana le richieste dei mercati finanziari. Ma ammette: «Monitoriamo in modo costante la situazione in Medio Oriente». Occhi puntati sull'escalation nel Mar Rosso, con le navi mercantili che non possono più transitare attraverso il Canale di Suez. Costi più elevati per i noli, ritardi nelle consegne, interruzioni nelle filiere produttive sono un pericolo che la Bce non può sottovalutare. Nella riunione di marzo ci sarà il primo impatto quantitativo della crisi.

«Non è ancora arrivato il momento per parlare di sforbiciate al costo del denaro». Specie perché «se il conflitto in Medio Oriente si sviluppasse ulteriormente, questo rappresenterebbe un rischio». Un scenario in mercato deterioramento che arriva durante un indebolimento dell'espansione economica dell'eu-

rozona. «È probabile che l'economia abbia ristagnato nell'ultimo trimestre del 2023», concede Lagarde. L'inflazione del passato, legata allo choc energetico dovuto all'invasione russa in Ucraina, preoccupa meno. La battaglia, fa notare la Bce, è quasi del tutto vinta. Tuttavia, combattuto un nemico se ne ripresenta un altro. La crisi nel Medio Oriente ha incrementato le tensioni geopolitiche nell'area con i ribelli yemeniti Houthis. E tali fenomeni «potrebbero fare aumentare i prezzi dell'energia e i costi di trasporto nel breve termine e ostacolare il commercio mondiale».

Il board della Bce ha ribadito che il percorso di disinflazione sta continuando con vigore. Ragione per cui è facile attendersi una revisione delle aspettative d'inflazione fra due mesi. Secondo Frederik Ducrozet, capo della ricerca macroeconomica di Pictet, segnala che lo scenario di base prevede un primo taglio ai tassi in giugno, con la riunione dell'11 aprile in grado di fornire specifiche indicazioni prospettiche. Il tutto al netto del dato sull'inflazione previsto per il primo giorno di febbraio, che però potrebbe non contenere la lettura della tegola Mar Rosso. Orientata nello stesso modo è Gurpreet Gill, macro strategist dell'unità Global Fixed Income di Gold-

man Sachs Asset Management: «Continuiamo a ritenere che la Bce potrebbe orientarsi verso tagli dei tassi a partire dalla tarda primavera, se la disinflazione persiste e le perturbazioni della catena di approvvigionamento dovute alla geopolitica non si intensificano ulteriormente». Fra tante incognite, secondo Francesco Castelli, responsabile obbligazionario di Banor, c'è una certezza. Vale a dire che i banchieri centrali «sanno che la prossima mossa sarà un taglio, ma non ora». Vogliono, fa notare Castelli, «attendere le prossime stime ufficiali».

La crisi di Suez, come fatto notare da Allianz Trade, potrebbe avere ripercussioni sul commercio internazionale per tutto il 2024. «Se la crisi dovesse persistere per diversi mesi, un raddoppio dei prezzi delle spedizioni spingerebbe l'inflazione globale verso l'alto di +0,5 punti percentuali, con una conseguente riduzione di 0,4 punti percentuali



Superficie 65 %

della crescita del Pil», evidenzia l'ultimo rapporto. La vulnerabilità dell'Ue è significativa, secondo Allianz: «I prezzi dell'energia sono il fattore più vulnerabile, poiché il 12% del petrolio trasportato via mare e l'8% del gas naturale liquefatto passano attraverso il Canale di Suez, facendo sì che i prezzi dell'energia in Europa rimangano altamente volatili». Numeri che sono stati discussi dal board della Bce.

I mercati finanziari, alla luce di un quadro così cupo, vedono vicino una prima sforbiciata ai tassi, puntando già ad aprile in alcuni casi. Difficile che sia l'orizzonte corretto, mentre giugno può essere considerato come quello più veritiero. Il tutto al netto di complicazioni geopolitiche che incrementano di giorno in giorno. **F. GOR.** —

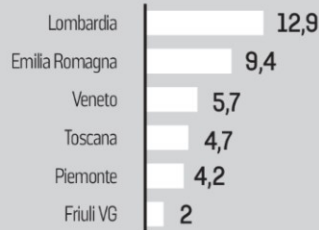
© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LA MAPPA DELLA CRISI

L'impatto sull'Italia dell'escalation nel Mar Rosso  
periodo novembre 2023 - gennaio 2024

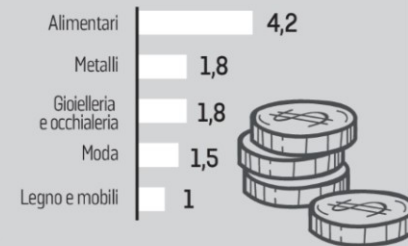
Valore export italiano  
attraverso Suez  
2023, in mld di euro

**11,6**



Valore export Pmi italiane  
in mld di euro

**10,8**



## DANNI AL COMMERCIO



## MANCATE O RITARDATE ESPORTAZIONI



## MANCATO APPROVVIGIONAMENTO DI PRODOTTI MANIFATTURIERI



Fatturato a rischio per trasporto e logistica

**2,5**  
mld di euro

Indice costo trasporto Cina-Europa  
12 gennaio/5 gennaio 2024

**+120,6%**

Fonte: [Conartigianato](#)

Imprese di logistica coinvolte

**13.000**



01948

“

01948

Ha detto

Monitoriamo la situazione e ci sono timori al ribasso. Nei prossimi mesi avremo dati più puntuali e precisi



La presidente della Banca centrale europea, Christine Lagarde

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - L.1603 - T.1745

MAR ROSSO

01948 01948  
**Sanzioni agli Houthi  
Intanto il Made in Italy  
perde 95 milioni al giorno**

*Stati Uniti e Regno Unito  
Hanno inflitto nuove sanzioni  
ai leader yemeniti, filoiraniani  
In arrivo seconda nave  
da guerra francese*

••• Gli Stati Uniti e il Regno Unito impor-  
ranno nuove sanzioni ai leader del grup-  
po Houthi, responsabile di numerosi  
attacchi missilistici al naviglio commercia-  
le transitante nel Mar Rosso. Le sanzioni  
riguarderanno quattro figure di spicco  
dell'organizzazione, che saranno soggette  
al congelamento dei beni e a divieti di  
viaggio. Da parte sua, però, la leadership  
del gruppo filoiraniano gioca al rialzo  
affermando che gli attacchi alle navi  
dirette in Israele continueranno finché gli  
aiuti non raggiungeranno il popolo pale-  
stinese a Gaza. Intanto una seconda nave  
da guerra francese è arrivata nella regio-  
ne del Mar Rosso come parte degli sforzi  
per garantire la libertà di navigazione.  
Sono sempre più numerosi infatti gli  
operatori commerciali che hanno dirotta-  
to le navi su altre rotte con ingenti ripercu-  
ssioni economiche. Sono di ieri i dati  
di **Confartigianato** che stima in 95 milioni  
al giorno di danni per il commercio  
estero italiano, ovvero 8,8 miliardi in tre  
mesi, tra novembre 2023 e gennaio 2024.  
È questo l'impatto del calo di traffico di  
navi mercantili tra l'Oceano Indiano e il  
Mar Rosso sui flussi dell'interscambio  
commerciale dell'Italia con Asia, Ocea-  
nia, paesi del Golfo Persico e del Sud-est  
dell'Africa. In particolare, negli ultimi tre  
mesi, l'Italia ha perso 3,3 miliardi, pari a  
35 milioni al giorno, per mancate o ritar-

date esportazioni e 5,5 miliardi (60 milio-  
ni al giorno) per il mancato approvvigio-  
namento di prodotti manifatturieri. Le  
conseguenze sulle micro e piccole impre-  
se secondo **Confartigianato** vedono pro-  
prio queste realtà del Belpaese a maggio-  
re rischio, per l'economia». A rimpingua-  
re i dati di **Confartigianato**, la Coldiretti  
secondo la quale l'allungamento delle  
rotte dei trasporti marittimi verso oriente  
mette a rischio le consegne di oltre 200  
milioni di chili di ortofrutta, dalle mele ai  
kiwi, spediti in Asia lo scorso anno, con la  
perdita di fette importanti di mercato che  
sarebbero poi difficili da recuperare. «Un  
cambiamento che ha provocato il forte  
aumento dei costi di trasporto che sulla  
rotta mediterraneo - Cina sono arrivati  
praticamente a quadruplicare dall'inizio  
dell'anno ad oggi, mentre per arrivare in  
India circumnavigando il continente  
africano si impiega più di quaranta giorni  
rispetto ai ventotto attraverso lo stretto di  
Suez», afferma l'associazione. Le esporta-  
zioni nazionali di frutta e verdura Made  
in Italy dirette in medio oriente, India e  
sud est asiatico «scontano ora un aumen-  
to dei costi di trasporto stimabile in quasi  
10 centesimi per ogni chilogrammo. Tra  
gli alimentari interessati alle esportazioni  
in Asia oltre all'ortofrutta fresca e trasfor-  
mata, ci sono la pasta e prodotti da forno,  
dolci e vino per un valore complessivo  
stimato in 5,5 miliardi nel 2023. **R.C.**

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 1948 - L.1997 - T.1997



Superficie 17 %



## Al commercio danni giornalieri per 95 milioni

► Ben 95 milioni al giorno di danni per il commercio estero italiano. È l'effetto mar Rosso che totalizza 8,8 miliardi in 3 mesi, tra novembre 2023 e gennaio 2024. A fare il calcolo è Confartigianato: ha stimato l'impatto del calo di traffico di navi mercantili tra l'Oceano Indiano e il Mar Rosso sui flussi dell'interscambio commerciale dell'Italia con Asia, Oceania, paesi del Golfo Persico e del Sud-est dell'Africa. In particolare, negli ultimi 3 mesi, l'Italia ha perso 3,3 miliardi, pari a 35 milioni al giorno, per mancate o ritardate esportazioni e 5,5 miliardi (60 milioni al giorno) per il mancato approvvigionamento di prodotti manifatturieri. Le conseguenze sulle micro e piccole imprese secondo Confartigianato vedono proprio queste realtà del Belpaese a maggiore rischio. La loro quota di export manifatturiero diretto nei Paesi extra Ue è infatti pari al 32,7% del totale europeo, con un valore addirittura doppio rispetto alle omologhe imprese tedesche. Nel 2023 ammonta a 30,8 miliardi di euro (pari a 1,5 punti di Pil) il flusso di import-export di merci dei settori made in Italy con maggiore presenza di imprese che transita attraverso il Mar Rosso. In particolare le esportazioni di prodotti con il maggiore apporto delle nostre piccole imprese si attestano a 10,8 miliardi, con il valore più alto, pari a 4,2 miliardi, riguardante i prodotti alimentari, seguiti dai prodotti in metallo (1,8 miliardi), altri prodotti, tra cui gioielleria e occhialeria, sempre con 1,8 miliardi, moda con 1,5 miliardi e legno e mobili con 1 miliardo. A questi settori si aggiunge un comparto chiave dell'export made in Italy verso i mercati dei paesi emergenti dell'Asia, quello dei macchinari e impianti, a forte presenza di micro e piccole imprese. L'effetto Mar Rosso è un'onda pericolosa che per Confartigianato investe anche le piccole imprese dei trasporti. Nelle 14 province con i maggiori 15 porti a rischio 2,5 miliardi di euro di fatturato di trasporto e logistica.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 1948



Superficie 8 %



**Il conflitto.** I razzi lanciati dai ribelli dello Yemen colpiscono i mercantili che transitano verso Suez

# Attacchi alle navi, a rischio 740 milioni

**L'Isola può perdere una cifra consistente a causa della crisi nel Mar Rosso**

Altissimi rischi anche per l'export sardo a causa della crisi che sta interessando il Mar Rosso. L'esposizione, per l'Isola, si aggira attorno ai 740 milioni di euro: a tanto ammonta infatti il valore delle merci prodotte in Sardegna ed esportate per nave attraverso il Canale di Suez alla volta di Asia, Oceania, Paesi del Golfo Persico e del Sud-est dell'Africa.

A calcolarlo è un report dell'Ufficio studi di **Confartigianato**, elaborato su dati Istat proprio per quantificare l'impatto che stanno avendo gli attacchi dei ribelli yemeniti Houthi contro le navi mercantili. A livello nazionale le cifre sono ancor più da capogiro. Secondo il dossier di **Confartigianato** i danni per il commercio estero italiano da novembre 2023 - mese di inizio della crisi - sono arrivati ormai a 8,8 miliardi di euro, con perdite pari a 95 milioni di euro al giorno.

## I settori

Il comparto più colpito è quello dei macchinari e degli impianti, che a livello nazionale ha un export complessivo attraverso il Mar Rosso del valore di 11,6 miliardi di euro l'anno, seguito da settori che riguardano soprattutto le medie e piccole imprese: alimentari (4,2 miliardi), prodotti in metallo (1,7 miliardi), moda (1,5 miliardi), legno e mobi-

li (quasi 1 miliardo di valore). Nel dettaglio, evidenzia il report, negli ultimi 3 mesi l'Italia ha perso ben 3,3 miliardi, pari a 35 milioni di euro al giorno, per mancate o ritardate esportazioni e altri 5,5 miliardi di euro (ovvero 60 milioni al giorno) per il mancato approvvigionamento di prodotti manifatturieri.

A livello regionale il valore più alto di prodotti trasportati via mare attraverso il Mar Rosso - dunque la maggiore "esposizione" che comporta i maggiori rischi - è quello della Lombardia, pari a 12,9 miliardi di euro, seguita da Emilia-Romagna con 9,4 miliardi e Veneto con 5,7 miliardi, Toscana con 4,7 miliardi e Piemonte con 4,2 miliardi. Gli effetti della crisi si manifestano soprattutto con l'allungamento dei tempi di consegna delle merci, dovuto all'utilizzo di rotte che circumnavigano l'Africa, e all'aumento del costo del trasporto marittimo. Basti pensare che l'indice del costo del trasporto marittimo dalla Cina nella settimana fino al 12 gennaio 2024 è aumentato del 120,6% rispetto alla settimana precedente all'inizio degli attacchi alle navi.

## Trasporti

Ammonta ad alcuni miliardi di euro anche il rischio per il fatturato del si-

stema di trasporto e logistica dei porti italiani dove sono movimentate merci trasportate da navi transitate dal Mar Rosso, che in Italia conta complessivamente più di 13.000 imprese. Nella lista c'è anche Porto Foxi, lo scalo di Sarroch, dove ogni anno passano (dati 2022) oltre mezzo milione di tonnellate di merci imbarcate e sbarcate da navi che hanno attraversato Suez.

«L'escalation della crisi in Medio Oriente - sottolinea il presidente di **Confartigianato** **Marco Granelli** - penalizza il sistema del made in Italy e l'approvvigionamento di prodotti essenziali per la trasformazione della manifattura italiana, aggravando la frenata del commercio internazionale. Gli effetti della crisi del Mar Rosso, sommati alla stretta monetaria in corso e alla riattivazione delle regole europee di bilancio, potrebbero avere pesanti conseguenze sulla crescita economica italiana. È dunque indispensabile - prosegue - mettere in campo tutte le misure, a cominciare dall'attuazione del Pnrr, per alimentare la fiducia e la propensione a investire delle imprese e scongiurare il rischio di una frenata del ciclo espansivo dell'occupazione».

**Luigi Barnaba Frigoli**

RIPRODUZIONE RISERVATA



Superficie 30 %

## Esposizione dell'export alla crisi del Mar Rosso per regione

Ottobre 2022-settembre 2023, milioni di euro,  
export trasportato per mare attraverso Mar Rosso

Lombardia	12.919
Emilia Romagna	9.371
Veneto	5.752
Toscana	4.743
Piemonte	4.148
Friuli V. Giulia	2.004
Lazio	1.495
Campania	1.484
Liguria	1.449
Sicilia	975
Marche	904
Puglia	830
Trentino A. A.	762
Sardegna	740
Abruzzo	429
Umbria	322
Basilicata	143
Calabria	139
Molise	76
Valle d'Aosta	50



Elaborazione Ufficio Studi [Confartigianato](#) su dati Istat