

Confapi: rotte commerciali, quale futuro?

Allarme

La crisi del Mar Rosso prospetta tempi lunghi: le imprese chiedono risposte alle istituzioni

BRESCIA. Mentre gli attacchi e i bombardamenti sul Mar Rosso fanno tremare le navi, costrette a sperimentare nuove rotte, lo scenario geopolitico ed economico fa allarmare gli imprenditori di Confapi, che chiedono una risposta celere alle autorità. A metterlo nero su bianco è un nota diffusa dall'associazione di via Lippi che evidenzia come la crisi del canale di Suez stia diventando l'ennesimo «collo di bottiglia» per i traffici internazionali, superando «la natura di shock contingente e pronto a riportare in tempi ristretti».

Ecco perché, secondo Confapi, in questo momento più che mai, alle imprese sarà richiesto di progettare strategie per un orizzonte emergenzia-

le che potrebbe coprire l'intero 2024 e alle istituzioni di evitare che il volo dei noli marittimi e gli aumenti dei costi nel commercio globale spingano, soprattutto in Europa, un nuovo rafforzamento dell'inflazione e il rallentamento delle prospettive di crescita.

Del resto, i dati certificano tanto l'impennata dei noli marittimi sul fronte delle rotte Asia-Europa quanto il tentativo del mercato di cercare vie alternative: se il Journal of Commerce parla di un +91% dei costi di spedizione aerea sulla stessa tratta dagli inizi dei raid Houthi, le ricerche di Freightos parlano di un aumento del 68% delle richieste ferroviarie da parte degli spedizionieri e d'un aumento del 43% delle prenotazioni effettive. «La rotta del Mar Rosso potrebbe tornare e stabilizzarsi con un orizzonte di circa 12 mesi. Il cambiamento dei viaggi per il trasporto merci, che porta a una ricerca di nuove rotte e all'esplorazione di frontiere come la circumnavigazione dell'Africa, sta assumendo

portata strutturale, ma non possiamo immaginare che questo cambiamento sia definitivo», commenta Antonello Astone, titolare di Transitum, broker di spedizioni internazionali bresciano. Per lui il fattore di vantaggio competitivo indotto dalle tempistiche e dai costi minori spingerà per una risoluzione della crisi, complice anche il ruolo dello stesso Egitto, che gode di un'importante rendita dai flussi per Suez (le tasse di passaggio sul canale gli hanno fruttato ricavi per 8,6 miliardi di euro nell'anno fiscale 2022-2023, mentre l'inizio anno ha già segnato un calo del 40% degli introiti subane annua).

Su un orizzonte di un 2024 che potrebbe essere incerto, anche per effetto della guerra a Gaza, il nodo che i mercati europei dovranno quindi affrontare sarà quello del rischio di un ritorno dell'inflazione a livelli elevati. «Le dinamiche in atto chiamano in campo le autorità monetarie e i governi, che devono evitare che un nuovo shock generi un surriscaldamento dell'inflazione e, dunque, un pregiudizio alle prospettive di crescita della nostra economia», incalza Marco Mariotti, vicepresidente vicario di Confapi Brescia, che chiama in causa la necessità di «un pronto taglio dei tassi» da parte della Bce, oltre a politiche di «incentivazione agli investimenti, sulla base di politiche industriali pragmatiche». //

ANGELA DESSI

Economia**L'analisi e le richieste**

«Crisi nel Mar Rosso Va evitata la ripresa dell'inflazione»

• Le valutazioni di Confapi Brescia. Mariotti: «Ora servono interventi che non peggiorino i costi di produzione»

BRESCIA La crisi del Mar Rosso agita le Pmi bresciane. Da una parte, «alle imprese sarà richiesto di progettare strategie per un orizzonte emergenziale che potrebbe coprire l'intero 2024», dall'altra le istituzioni dovranno evitare che la corsa dei noli marittimi e gli aumenti dei costi nel commercio globale «spingano, soprattutto in Europa, un nuovo rafforzamento dell'inflazione, con un rallentamento delle prospettive di crescita». È la visione di Confapi Brescia sulle prospettive industriali e commerciali aperte dalla nuova crisi, basandosi anche sui dati della società di studi Freightos: certificano tanto una crescita notevole dei noli marittimi sul fronte delle rotte Asia-Europa, quanto un tentativo del mercato di cercare alternative.

I numeri evidenziano un +91% degli oneri di spedizione aerea sull'arco dagli inizi dei raid dei ribelli yemeniti Houthi, segnalati dal Journal of Commerce, mentre le ricerche di Freightos mostrano un aumento del 68% delle richieste ferroviarie da parte degli spedizionieri e un +43% delle prenotazioni effettive. Antonello Astone, titolare di Transitum (broker di spedizioni internazionali con sede a Brescia), ritiene che «la rotta del Mar Rosso potrebbe tornare e stabilizzarsi con un orizzonte di circa dodici mesi. Il cambiamento dei viaggi per il trasporto merci, che porta a una ricerca di nuove rotte e all'esplorazione di frontiere come la circumnavi-

gazione dell'Africa, sta assumendo portata strutturale, ma non possiamo immaginare che questo cambiamento sia definitivo». Per Astone, l'Egitto ha un interesse particolare a veder risolta la crisi, considerato che le tasse di passaggio sul canale di Suez hanno fruttato al Paese ricavi per 8,6 miliardi di euro nell'anno fiscale 2022-2023, mentre l'inizio del nuovo anno ha segnato un -40% degli introiti su base annua. «L'Egitto non potrà assistere passivamente - spiega - . Il vantaggio di costo della rotta del Mar Rosso è insostituibile».

In un 2024 che potrebbe essere incerto, complice la guerra a Gaza, che ha istigato gli attacchi Houthi per danneggiare Israele, e durerà, per Tel Aviv, l'intero anno, il nodo che i mercati europei dovranno affrontare sarà quello del rischio di un ritorno dell'inflazione a livelli elevati. Marco Mariotti, vicepresidente vicario di Confapi Brescia, nota che «la strozzatura del commercio è il colpo all'offerta è l'ennesimo caso di crisi geopolitica che fa sentire i suoi effetti anche nelle nostre economie e sull'industria bresciana. Le dinamiche in atto chiamano in campo le autorità monetarie e i governi: devono evitare che un nuovo shock generi un surriscaldamento dei prezzi e, dunque, un pregiudizio alle prospettive di crescita della nostra economia». Mariotti richiama la necessità di «politiche di incentivazione agli investimenti e azioni industriali pragmatiche: la soluzione alla crisi arriverà se anche in Europa ci si accorgere che servono interventi che non peggiorino gli effetti sul costo della produzione e non alzino l'inflazione».

I rischi nel Mar Rosso costringono le compagnie a circumnavigare l'Africa: tempi di consegna più lunghi per le merci e costi al rialzo

Spedizioni navali, dalla crisi al caro-prezzi: allarme a Brescia

di **Federica Pacella**
BRESCIA

Circumnavigare l'Africa per superare il colpo di bottiglia creatosi con la crisi del Mar Rosso. Così le merci continuano a viaggiare tra Mediterraneo e Oriente, seppure con tempi più lunghi e costi più elevati. «Per ora non ci sono blocchi o rallentamento nella movimentazione delle merci. Bisognerà vedere, però, come la logistica impatterà sulla produzione, soprattutto per i tempi di consegna». Lo spiega Antonello Astone, titolare di Transitum, broker di spedizioni internazionali con sede a Brescia dal 2000, con 2.500 movimentazioni all'anno in media all'attivo.

«**Dal 2000** abbiamo visto praticamente ogni crisi, da quella finanziaria a Covid, fino ad oggi –



Antonello Astone, titolare di Transitum

racconta -. Con la crisi del Mar Rosso, la circumnavigazione dell'Africa sta assumendo portata strutturale. Non possiamo immaginare, però, che questo cambiamento sia definitivo».

L'impatto, infatti, è notevole. «In termini di tempi, ci vogliono almeno un paio di settimane in più di transit-time. Come costi, su alcune tratte parliamo di un +110% rispetto ai prezzi del 2023, che erano tornati in equilibrio dopo l'impennata del 2022. Per l'import, i costi restano più alti, circa 4 volte quelli del 2023».

Astone è cautamente ottimista sul fatto che proprio la leva economica possa, alla fine, portare ad una risoluzione della crisi. «La rotta del Mar Rosso potrebbe tornare a stabilizzarsi con un orizzonte di circa dodici mesi. Il fattore di vantaggio competitivo indotto dalle tempistiche e dai costi minori spingerà per una risoluzione della crisi». Ruolo fondamentale ce lo avrà anche l'Egitto, che gode di un'importante rendita dai flussi per Suez: tasse di passaggio sul ca-

nale di Suez hanno fruttato all'Egitto ricavi per 8,6 miliardi di euro nell'anno fiscale 2022-2023. L'inizio anno ha segnato un calo del 40% degli introiti su base annua. «Non immaginiamo che l'Egitto stia ad assistere passivamente, mentre una fetta così consistente della sua economia viene erosa», afferma.

Resta il fatto che bisognerà affrontare questi mesi, in cui la crisi del Mar Rosso è destinata ad essere un nuovo colpo di bottiglia per i traffici internazionali. «La strozzatura del commercio e il colpo all'offerta è l'ennesimo

SERVE UN CAMBIO DI ROTTA, Autorità monetarie e governi devono evitare un nuovo picco dell'inflazione

caso di crisi geopolitica che fa sentire i suoi effetti anche nelle nostre economie e sull'industria bresciana. Le dinamiche in atto - nota Marco Mariotti, vicepresidente vicario di Confapi Brescia - chiamano in campo le autorità monetarie e i governi, che devono evitare che un nuovo shock generi un surriscaldamento dell'inflazione e, dunque, un pregiudizio alle prospettive di crescita della nostra economia. Un convinto sostegno alla ripresa economica potrebbe essere messo in discussione se la Bce non deciderà, per contrastare il surriscaldamento dell'inflazione, per un pronto taglio dei tassi. Servono, al contempo, politiche di incentivazione agli investimenti volti a espandere la domanda e a tutelare l'offerta che sappiano essere realistiche e avere, al centro, politiche industriali pragmatiche».

© RIPRODUZIONE RISERVATA