



A rischio l'export Made in Italy la Tesla bloccata in Germania

IL FOCUS

ROMA Auto, farmaci, elettrodomestici ed elettronica hi-tech per i computer, ma anche l'export di alcuni capitali del Made in Italy, dagli abiti di lusso alle componenti meccaniche e i prodotti artigianali. La crisi commerciale nel Mar Rosso, dopo l'attacco anglo-americano agli Houti, rende più difficile il passaggio di merci e container nel canale di Suez (rispettivamente il 12% e il 30% del traffico mondiale) e rischia di avere effetti sempre più pesanti per settori importanti dell'economia italiana ed europea. In Germania, ad esempio, per la mancanza di componenti (e i prezzi record, come quello del silicio ai massimi da 8 mesi), Tesla sarà costretta a sospendere la produzione di veicoli nella Gigafactory di Berlino-Brandeburgo. Lo stop ci sarà tra il 29 gennaio e l'11 febbraio, ad eccezione di alcuni comparti.

Per l'Italia il conto dei possibili danni è da mezzo miliardo di euro al mese. Secondo il presidente di Confindustria, Stefano Ruvolo, infatti, «attraverso lo stretto di Suez fino a

qualche settimana fa passava il 40% del commercio marittimo italiano. Ora i costi di quelle spedizioni sono lievitati e le piccole e medie imprese non potranno sostenerli a lungo».

LE PREOCCUPAZIONI

Le polizze extra-guerra per garantire l'assicurazione di una nave in transito nel canale di Suez sono aumentate del 500% dall'inizio della crisi. «Ora navighiamo a vista e un'emergenza così rende impossibili le previsioni» spiega il presidente di Assarmatori, Stefano Messina. «Per ora - ragiona però il manager - gli effetti per il sistema-Italia sono contenuti: i prezzi del petrolio e del

gas sono stabili, come le materie prime, ma la situazione può peggiorare». Concorda anche Pino Musolino,

presidente di MedPorts e del porto di Civitavecchia. «C'è una destabilizzazione per questa nuova crisi - spiega - ma arriveremo alla stabilità nel medio periodo e poi l'acciaio, uno degli indicatori principali della salute dell'economia, è ripartito bene». Nel frattempo non si intravedono choc imminenti sul settore alimentare italiano, nonostante il 14,6% dell'import mondiale di prodotti cerealicoli e il 14,5% dei fertiliz-

zanti agricoli passi da Suez.

«La reazione anglo-americana è stata un segnale - aggiunge Musolino - ora stiamo solo attenti all'Iran e alle sue mosse». Anche «alla Cina», aggiunge Marco Magnani, docente di economia internazionale alla Luiss e alla Cattolica, «perché Pechino ha un interesse a logorare il fronte occidentale, nonostante sta avendo delle difficoltà sul lato commerciale, come spiegherò anche nel vo-

lume "Il grande scollamento", di prossima uscita».

L'AVVERTIMENTO DI IKEA

Gli effetti del conflitto sulle catene europee e mondiali del valore (la cosiddetta "supply chain"), si stanno comunque facendo sentire già da diversi mesi: secondo Lloydslist il traffico navale nel Mare Rosso è sceso, nell'ultima settimana del 2023 del 20%. Molte compagnie sono state costrette a intraprendere la rotta per il Capo di Buona Speranza, con un allungamento dei tempi che può far salire il prezzo delle merci fino al 30%, così come i costi del trasporto aereo. Secondo Freightos, un servizio di informazioni sulla logistica, il costo medio per trasportare 1 kg di merce dal Medio Oriente all'Europa





è salito del 35% in un mese. Ma per Musolino non dovrebbero mancare navi con le merci ai porti italiani nei prossimi mesi, perché «ne sono state realizzate tante che finora erano ferme». Ad far crescere l'affanno per i commercianti, però, c'è anche la siccità nel Canale di Panama. Così il gigante dell'arredamento Ikea e il rivenditore Next hanno avvertito che le forniture di prodotti potrebbero subire ritardi se l'interruzione delle spedizioni dovesse continuare.

**Giacomo Andreoli
 Michele Di Branco**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**MUSOLINO (PORTO DI
 CIVITAVECCHIA):
 «C'E' UNA
 DESTABILIZZAZIONE
 MA NON MANCHERANNO
 NAVI AI PORTI ITALIANI»**



La fabbrica tedesca della Tesla a Gruenheide, Berlino

