

IMPALPABILE Ursula von der Leyen, presidente della commissione Ue [Ansa]

Trasporti, legno, cemento e alcolici Il boomerang ci prenderà in pieno

Le nuove misure contro Mosca potrebbero costare 410 milioni di euro solo al settore dell'arredamento. Circa 3.000 viaggi in meno all'anno ai nostri tir. E mettere in pericolo 7,3 miliardi di commerci via mare

di **GIANLUCA BALDINI**



■ L'arrivo del quinto pacchetto di sanzioni che oggi l'Ue varerà preoccupa le associazioni italiane di settore. Il motivo è sotto gli occhi di tutti. Ogni volta che Bruxelles porta avanti nuove limitazioni verso la Russia, queste hanno un impatto negativo sull'economia italiana. Le perdite per molti settori si preannunciano importanti.

Tra i nuovi blocchi che oggi verranno ufficializzati si parla di uno stop alle importazioni di carbone (che valgono circa 1 miliardo di euro per l'Italia, l'80% del totale. Ora andrà comprato più lontano con costi in crescita), di una chiusura dei porti europei per le navi russe, di tir bloccati, e del divieto di transazioni per quattro banche chiave russe. Chiusura totale, inoltre, sull'importazione di prodotti ittici, legno, cemento, liquori. Stop anche a prodotti tecnologici come semiconduttori avanzati e computer quantistici.

Nel caso del legno, ad esempio, le importazioni verso la Russia a cui si dovrà dire addio valgono 136 milioni di euro. Se poi al mondo dell'arredamento si aggiunge anche quello dell'illuminazione (che però prevede anche metalli e materiali non legnosi che possono arrivare da Mosca) i valori arrivano a 410 milioni di euro. «Qualora nel quinto pacchetto di sanzioni al vaglio delle istituzioni europee, fosse compreso, come già annunciato dalla stampa, anche il blocco totale delle importazioni di legname da quei territori, per la nostra filiera ci sarebbero pesanti ricadute che andrebbero ad aggravare una situazione già complessa per l'approvvigionamento di materia prima



COLLASSO Il trasporto via gomma e via nave rischia di subire danni enormi dalle sanzioni [iStock]

legnosa, per il caro energia e per le grandi difficoltà di export verso i mercati direttamente coinvolti nel conflitto», ha detto **Claudio Feltrin**, presidente di FederlegnoArredo. «Le decisioni prese a Bruxelles per mettere in ginocchio l'economia russa sono sacrosante e totalmente condivisibili, ma questo non ci esime dal porci il problema di come affrontare e gestire le conseguenze che inevitabilmente ci saranno anche sulla nostra filiera. Pavimenti di legno, imballaggi industriali, pallet, sono settori che rischiano di trovarsi senza più materia prima disponibile, con ordini inevasi e blocco delle produzioni».

Come spesso accade in situazioni come queste, tra i settori più colpiti c'è poi quello

del trasporto, su gomma e via mare. «Se saranno confermate le indiscrezioni sul divieto Ue che verrà imposto al trasporto su gomma», dice alla *Verità*, **Maurizio Longo**, segretario generale Trasportouni, «si può già affermare che per quanto riguarda i traffici stradali fra Italia e Russia le sanzioni saranno efficaci. Sui circa 20.000/22.000 viaggi che i tir effettuano ogni anno sulla direttrice Italia-Russia, la quota parte di trasporti svolta dall'autotrasporto italiano è intorno al 12/13%». Paltoletiere alla mano, l'Italia perderà ricavi per circa 2.860 viaggi all'anno.

Nubi all'orizzonte anche per il mondo degli armatori. Per avere un'idea delle perdite che potrebbero nascere con le

nuove sanzioni, basti pensare che l'interscambio via mare Italia-Russia è pari a 7,3 miliardi, il che corrisponde a circa 38 milioni di tonnellate di merce incluse materie prime movimentate nei porti italiani.

«Ogni misura limitativa dell'interscambio internazionale non è mai un buon segno per lo shipping e l'industria marittima mondiale», sottolinea **Stefano Messina**, presidente di Assarmatori. «È difficile oggi prevedere quali reali conseguenze avranno le ulteriori sanzioni decise dall'Ue contro la Russia, sanzioni che prevedono la messa al bando delle navi russe dai porti europei. Gli effetti pratici dipenderanno in gran parte dal numero e dalle caratteristiche delle eccezioni che saranno previste

in base alle tipologie di carico che da queste navi è trasportato. Non ci saranno ripercussioni rilevanti nel mercato dei contenitori, dei ro-ro (traghetti per camion e rimorchi, ndr) e dei ro-pax (passaggeri, auto, camion e rimorchi, ndr), mentre i problemi potrebbero essere maggiori sul trasporto di rifiuti solide e liquide. Ancora una volta le sanzioni rischiano comunque di innescare una spirale perversa con conseguenze che si riverberano inevitabilmente anche sull'economia dei Paesi Ue, e dell'Italia nella fattispecie».

C'è persino chi teme che le sanzioni sarebbero facilmente aggirabili. «Navi che improvvisamente alzano a poppa bandiere di altri Paesi, triangolazioni sull'origine e la destinazione delle merci, scudi protettivi sulla reale proprietà delle compagnie di navigazione». Come spiega alla *Verità* **Alessandro Santi**, presidente di Federagenti, la federazione italiana agenti marittimi, «l'efficacia delle sanzioni dell'Ue sulle navi russe, è tutta da verificare. Già il fatto provato che nelle ultime settimane 19 navi russe abbiano cambiato bandiera registrandosi nelle Isole Marshall, a St Kitts e negli Emirati, nonché i rumors circa un numero ancora maggiore di altre navi pronte ad ammainare la bandiera russa, forniscono il «polso» di quanto sia complesso applicare sanzioni efficaci nel mondo marittimo internazionale e nei porti», dice. «Esiste poi il rischio di un effetto boomerang a seconda delle tipologie di merce che saranno comprese o esentate dalle sanzioni. Un interrogativo per tutti: sarà vietato l'ingresso nei porti italiani delle navi russe che trasportano cereali o altri vegetali?»

© RIPRODUZIONE RISERVATA

no scappando dalle sanzioni. Bisogna affrontare le 6.000 persone che lavorano con **Putin**. Abbiamo l'elenco di Alexei Navalny». Poi ha tirato le somme: «È ora di cambiare strategia e di chiedere un Consiglio extra europeo per decidere sanzioni massime possibili. Tutto il resto non funzionerà».

Putin attende le novità di oggi per prendere le contromisure. Gli 800 milioni al giorno sono manna ma lui finge di snobbarli adottando la nota strategia della volpe e l'uva. L'agenzia Tass riporta una frase provocatoria: «Il mondo è molto più ampio del semplice Occidente, la Russia può fornire gas agli altri Paesi». Lo pagheranno molto meno, Paperone abita a Ovest.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'invasione dell'Ucraina ha tolto a Roma il potere di ricatto sul debito e il vantaggio geografico. La caratura economica di Super Mario non serve ora che è finita la Pax americana e che l'Ue va a pezzi

è più sufficiente a stabilizzare. Non siamo noi a dirlo bensì **Biden**. Così il presidente degli Stati Uniti lo scorso 21 marzo davanti a un gruppo di facoltosi amministratori delegati: «Stiamo a un punto di inflessione, non solo nell'economia mondiale, nel mondo. Capita ogni tre o quattro generazioni. Sessanta milioni di persone sono morte tra il 1900 e il 1946. Da allora, noi abbiamo istituito un ordine mondiale liberale e ciò non è più successo per lungo tempo. Tanta gente è morta, ma niente di simile al caos. Ora [...] le cose stanno cambiando. Ci sarà un nuovo ordine mondiale e noi dobbiamo guidarlo. E dobbiamo unire il resto del mondo libero» Al netto dell'ottimismo, un con-

etto è chiaro: la Pax americana era l'alternativa al caos. [...]

L'effetto per l'Italia è un aumento della dipendenza digitale e commerciale dall'area atlantica. Essere inserito più nettamente in un campo specifico produrrà difficoltà per un Paese come il nostro che per decenni si è balocato con l'idea di andare d'accordo con tutti. Difficile inoltre che si torni alla chiarezza delle regole della Guerra fredda in cui prosperammo, perché la postura dell'America resta quella degli ultimi anni, fondamentalmente reattiva. [...]

Come in tutte le crisi, le faglie interne all'Europa si fanno più evidenti. I Paesi dell'Est premono per sanzioni più dure a Mosca e per armamenti



OGNUNO PER SÉ Olaf Scholz, cancelliere tedesco [Ansa]

più pesanti a Kiev rispetto alle disponibilità dei Paesi dell'Ovest. [...] Si è poi riproposta la divisione Nord-Sud. Francia e Italia vorrebbero condividere

le spese del riarmo, mentre Paesi Bassi, Austria, Finlandia e Svezia hanno risposto: non se ne parla neanche. Il cancelliere **Olaf Scholz** è stato inequi-

vocabile: i 100 miliardi servono a «proteggere il nostro Paese» (non l'Europa). [...] La guerra ha acuito la faglia tra Est e Ovest perché ha completato lo spostamento del baricentro strategico del continente verso oriente, lungo la nuova cortina di ferro. [...]

Nessuno di questi sviluppi è favorevole all'Italia. La nostra difesa inizia anche lungo la nuova cortina di ferro, è indubitabile. Ma ci pone davanti a sfide particolarmente impegnative. Primo, lo sbilanciamento geografico declassa il Mediterraneo. Le nostre acque restano collegate a un teatro di guerra, il Mar Nero. E restano una rotta medioceanica tra Atlantico e Indo-Pacifico di rilevanza strategica per l'America. Secondo, l'attenzione euro-americana sul Mediterraneo cala mentre crescono i rischi sulle sponde Sud ed Est. La dipendenza di molti Paesi africani e mediorientali dai cereali russo-ucraini solleva lo spettro di crisi alimentari che possono generare rivolte e ondate migratorie peggiori che

nel 2010-11. [...] Terzo, gli scenari bellici lungo il fianco orientale della Nato sono fondamentalmente terrestri. Il che ci trova particolarmente impreparati. Il nostro Esercito è un guscio vuoto. I carri nell'inventario sono pochi: 200. Al ritmo osservato in Ucraina basterebbero per cinque giorni. [...] Quarto, la priorità al fianco orientale complica il progetto di costruire un euro-nucleo di relazioni privilegiate fra Italia, Germania e Francia. Quinto, le faglie interne all'Europa rischiano di ridurre i vari programmi di riarmo a mere liste degli acquisti di armamenti. [...] Inoltre, se non c'è accordo su chi paga, i vari Paesi dovranno fare per conto proprio, al massimo coordinandosi a gruppetti e rischiando comunque duplicazioni inutili. Ne uscirà svantaggiato chi, come l'Italia, non possiede le istituzioni per gestire tali processi e una cultura nazionale della strategia per ragionare in termini di interessi, obiettivi e mezzi. In una parola, di geopolitica.