



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

LA CRISI DEL MAR ROSSO
Impatti sul sistema dei trasporti
e sull'import-export
delle imprese italiane

Roma, 31 gennaio 2024

La crisi del Mar Rosso sta colpendo i trasporti e la logistica e impatterà su tutta l'economia

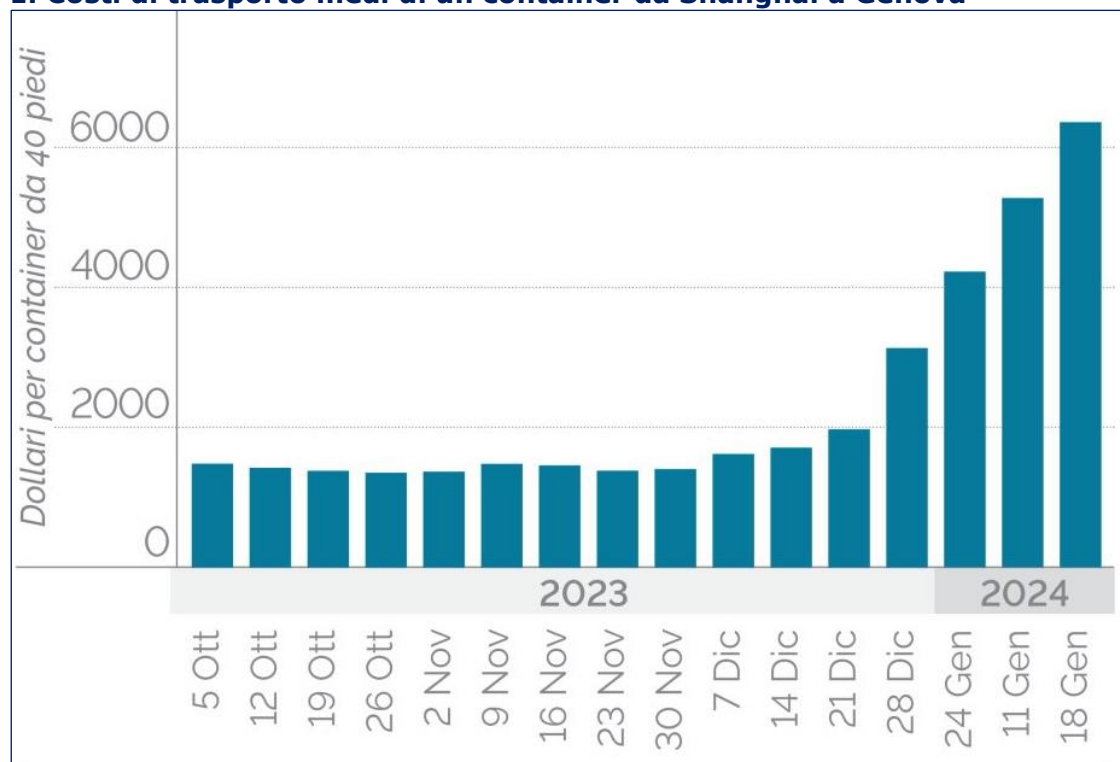
Le tensioni sul Mar Rosso legate agli attacchi dei ribelli Houti stanno generando una trasformazione negli assetti logistici globali.

Una quota significativa delle navi impegnate nei traffici con l'estremo Oriente ha abbandonato la rotta attraverso il Canale di Suez, in favore della più lunga e onerosa circumnavigazione del Continente africano.

Si tratta di un **allungamento dei tempi di navigazione nell'ordine di 10-12 giorni**, che impatta sulla regolarità dei rifornimenti del sistema produttivo e sul costo dei noli.

Secondo il centro di ricerca Drewry, nell'ultima settimana di gennaio i noli per un container di 40 piedi nella rotta Shanghai-Genova si sono attestati, in media, su 6.300\$, registrando un +129% rispetto allo stesso periodo del 2023.

1. Costi di trasporto medi di un container da Shanghai a Genova



Fonte: elaborazioni ISPI su dati Drewry

L'allungamento dei tempi di navigazione e il conseguente incremento dei costi del trasporto stanno già cominciando a riflettersi sul sistema economico nazionale ed europeo. I ritardi negli approvvigionamenti, per esempio, stanno colpendo quelle filiere, come l'*automotive*, particolarmente dipendenti dalle forniture provenienti dalla Cina, con limitazioni della produzione e chiusure temporanee di impianti. D'altra parte, l'interscambio commerciale tra i Paesi è, a parità di condizioni, inversamente proporzionale alla loro distanza e ai conseguenti tempi di trasporto. A tal riguardo, è stata empiricamente stimata¹ un'elasticità dell'interscambio commerciale alla distanza-tempo del trasporto

¹ Gianmarco Ottaviano, "Nel Mar Rosso non tutte le imprese sono sulla stessa barca", La Voce.info, gennaio 2024

pari a -0,85: vale a dire, a fronte di un incremento dell'1% della distanza tra due partner commerciali, il relativo interscambio registrerebbe una contrazione nell'ordine dello 0,85%.

Per gli scambi Singapore-Rotterdam -la cui rotta, per effetto della circumnavigazione dell'Africa, è cresciuta di circa il 40%- questo significherebbe una contrazione stimabile a regime nell'ordine del 30%.

I transiti delle navi attraverso il canale di Suez si sono ridotti di oltre un terzo e ciò rappresenta un **duro colpo per il sistema Italia, visto che, attraverso questa infrastruttura, transita circa il 40% del nostro interscambio commerciale² marittimo (€154 MLD)**, di cui una parte significativa è relativa a forniture di petrolio.

Ovviamente, **il limitato utilizzo del Canale di Suez spiazza i porti nazionali**, specialmente quelli nell'Adriatico, come Trieste e Venezia, maggiormente interessati da traffici internazionali.

Lo scorso 23 gennaio il Vice Ministro Rixi ha tenuto una riunione con gli operatori marittimi per esaminare gli impatti della crisi. Sono, così, emersi **timori di congestione delle catene logistiche per i ritardi generati dalle deviazioni**, così come seria preoccupazione per la grande concentrazione di navi presso i porti di *transhipment* vicini a Gibilterra.

Non c'è dubbio, infatti, che il **Mediterraneo orientale rischi di essere ignorato dai traffici che passano dal capo di Buona Speranza** e che la direttrice terrestre lungo la penisola iberica rappresenti un'alternativa più conveniente per il raggiungimento dei mercati europei.

D'altra parte, anche la penisola italiana potrebbe offrire una via d'accesso alternativa ai mercati europei, competitiva, in termini di tempi e costi, con l'approdo ai porti del nord Europa.

E' necessario, però, che il tema del valore strategico della logistica e dell'accessibilità sia pienamente compreso, attivando strutturali misure per garantirne sempre la funzionalità e la resilienza, a partire dal **collo di bottiglia dei valichi alpini**.

L'impatto sul commercio internazionale delle imprese italiane

Una compiuta quantificazione dei maggiori costi per il trasporto dei container e dell'allungamento dei tempi di consegna dovuto alle (più lunghe) rotte alternative sulle attività di import-export delle imprese italiane è ancora in corso.

Da una parte, infatti, esperti del Kiel Institute ricordano che *"La situazione odierna non è paragonabile ai tempi dell'incidente Evergiven nel Canale di Suez"*

² Fonte: Studi e Ricerche per il Mezzogiorno -"L'analisi SRM sulla Crisi nel Mar Rosso: i principali numeri del Canale di Suez e i primi effetti", 22 dicembre 2023

e alla *pandemia del coronavirus*³”; dall’altra, la citata analisi sull’elasticità dell’interscambio commerciale alla distanza-tempo del trasporto indica che **le imprese più piccole e meno strutturate (che in Italia rappresentano una gran parte del totale, anche tra le imprese esportatrici) avranno più difficoltà ad assorbire i maggiori costi e usciranno dal mercato.**

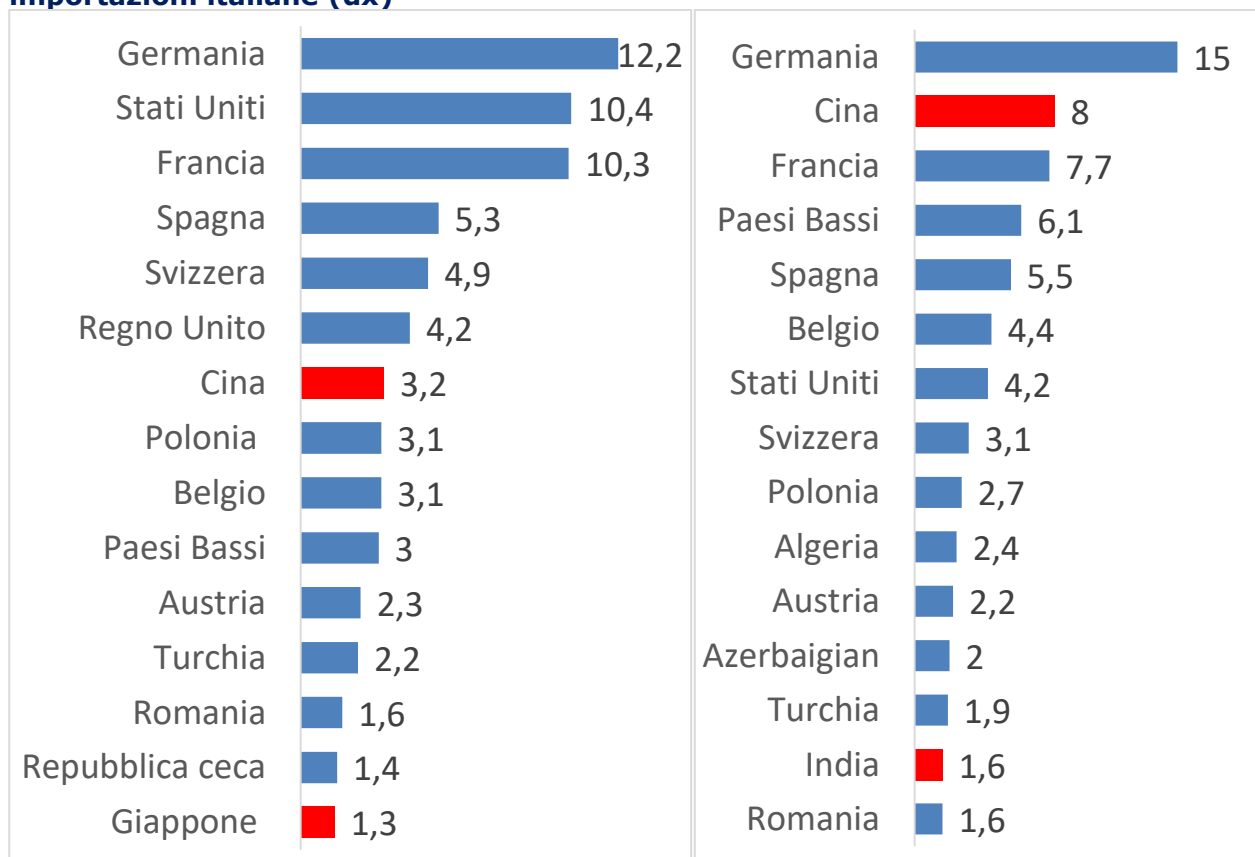
Lato export, guardando ai primi 15 paesi destinazione delle nostre esportazioni⁴, solo quelle verso la Cina (7° posizione, 3,2% del nostro export) e il Giappone (15° posizione, 1,6% del nostro export) possono passare per il canale di Suez.

La stragrande maggioranza delle nostre esportazioni va verso altri paesi Europei e verso gli Stati Uniti.

I problemi maggiori, invece, stanno emergendo sul lato import.

Infatti, guardando ai primi 15 paesi di origine delle nostre importazioni⁵, sono ancora solo 2 i paesi potenzialmente coinvolti: sempre la Cina (2° posizione, 8% del nostro import) e l’India (14° posizione, 1,6% del nostro import), ma i volumi sono quasi doppi, con Banca d’Italia che ha stimato il trasporto navale attraverso il **Canale di Suez pari al 16% delle importazioni italiane** di beni in valore.

2. Principali paesi destinatari delle esportazioni italiane (sx) e di provenienza delle importazioni italiane (dx)



Fonte: Elaborazione Confcommercio su dati MAECI, Osservatorio Economico Import-Export, gennaio 2024

³ Julian Hinz, Direttore del Centro di Ricerca sulla Politica Commerciale, Kiel Institute, Sole 24 ore, 11 gennaio 2024

⁴ MAECI, Osservatorio Economico Import-Export, gennaio 2024

⁵ MAECI, Osservatorio Economico Import-Export, gennaio 2024

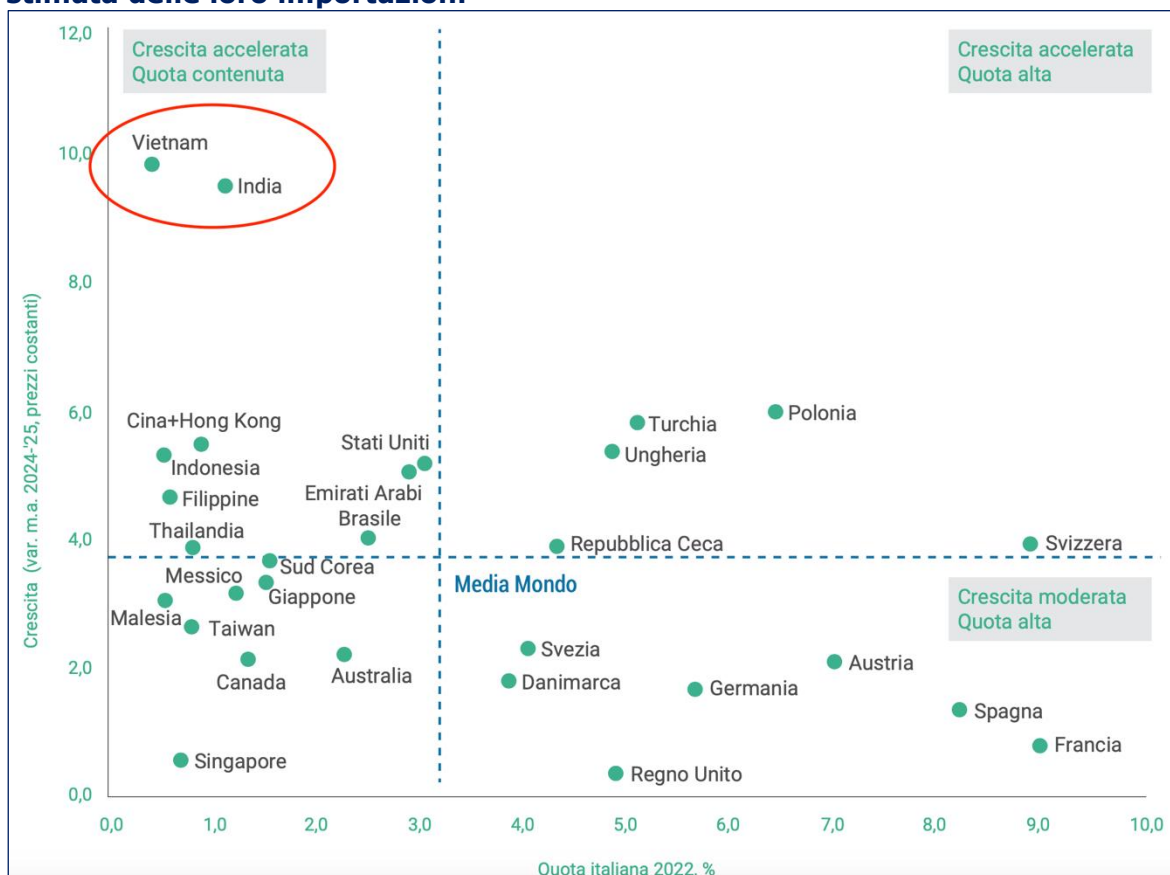
Inoltre, come già cominciano a riferire alcune imprese di AICE-Confindustria, **il mancato arrivo delle merci in import spesso impatta su un ben più elevato flusso di export verso l'Europa o gli USA** (tipico da paese trasformatore come l'Italia) e, in molti casi, **espone le aziende italiane a forti penali in quanto fornitori di una filiera**.

Oltre alla già citata filiera dell'*automotive*, anche il settore moda soffre di rallentamenti nell'import, principalmente fibre, tessuti, componenti (come le zip) che arrivano da Giappone, India e Cina e semilavorati/capi confezionati dal Sud est asiatico. Stessa situazione per alcuni comparti dell'alimentare (ad esempio, riso, oli vegetali, tè e caffè), duramente colpiti dalla riduzione di traffico in arrivo dal Canale di Suez.

Quali prospettive?

Dal punto di vista strategico, la riduzione dei traffici nel canale di Suez, se prolungata, **minerà seriamente la possibilità dell'Italia** (e, anche se in maniera diversa, dell'Unione Europea) **di rafforzare i rapporti con i "vincitori del futuro" come India e Vietnam**, alternative manifatturiere alla Cina ma anche nuovi mercati di sbocco, che godranno di situazioni geopolitiche relativamente stabili e di una popolazione giovane, dinamica e in crescita.

3. Posizionamento delle esportazioni italiane in paesi importatori in base alla crescita stimata delle loro importazioni



Fonte: Rapporto ICE 2023

La Confederazione apprezza, quindi, l'istituzione di *task force* dedicate all'emergenza del Mar Rosso, **che andrebbero estese, per la vastità degli impatti, a tutte le rappresentanze economiche** e sociali del Paese, ma, contestualmente, evidenzia la necessità di **curare le esigenze logistiche ogni giorno**, ponendo la giusta attenzione agli impatti che shock esterni o politiche interne, come quelle per la transizione ecologica, generano sul fragile equilibrio dei flussi logistici, che tanto condiziona la competitività delle imprese e il benessere dei cittadini.

Per fronteggiare con efficacia questa nuova crisi logistica è prioritario intervenire congiuntamente su più fronti:

- **sospendere immediatamente** il sistema di negoziazione delle emissioni (**ETS**) per i traffici destinati ai porti di *transshipment* europei e promuovere una **riduzione delle tasse e dei diritti marittimi**;
- assicurare **la sicurezza e la permeabilità della barriera alpina**, con deroghe ai divieti di circolazione per i mezzi pesanti per ridurre il *transit time*. Per le imprese italiane, infatti, l'efficace integrazione con i mercati europei è una condizione imprescindibile per partecipare attivamente ai flussi del commercio globale;
- potenziare i **servizi intermodali su ferro** di collegamento con i mercati europei e internazionali;
- promuovere **servizi marittimi a corto raggio** con la sponda sud del Mediterraneo, attraverso l'intermodalità garantita da **semirimorchi e navi Ro-Ro**;
- promuovere le attività di **logistica avanzata** e prima lavorazione delle merci nelle **zone franche portuali**, per una maggiore **fidelizzazione dei traffici**;
- sostenere le imprese terminalistiche colpite dai minori traffici provocati dall'emergenza, attraverso misure temporanee di **riduzione dei canoni delle concessioni portuali**.

Parimenti, dal lato import-export, sarà necessario:

- predisporre forme di tutela contrattuale o, più facilmente, **coperture assicurative ad hoc, eventualmente con l'intervento di SACE, per le imprese costrette a pagare penali** ai loro clienti a causa di mancato o ritardato arrivo delle merci importate attraverso il Canale di Suez, soprattutto nel caso di piccole imprese, le più deboli nel rapporto contrattuale/di fornitura con i loro clienti (spesso multinazionali);
- **rafforzare le relazioni diplomatico-commerciali con India e Vietnam** per minimizzare, per quanto possibile, le previsioni negative dovute ad una maggiore incertezza sui traffici che attraversano il Mar Rosso;
- **rafforzare le attività di *nearshoring* e *friendshoring*** del nostro sistema economico, facilitando, come già sta avvenendo per le forniture di gas, forniture di import meno soggette a crisi internazionali. In questo senso, per esempio, il Piano Mattei va nella giusta direzione e può riguardare molte merceologie.

Infine, ma non ultimo, ricordando le lezioni del passato, dove anche lunghi periodi relativamente tranquilli di commercio marittimo protetti da una superpotenza militare sono stati repentinamente rovesciati, è necessario **allargare, per quanto possibile, la coalizione favorevole al ripristino di rotte sicure per il commercio internazionale.**