



MAR ROSSO: LA CRISI NON SI E' (ANCORA) FATTA SENTIRE. POTREBBERO ESSERE A RISCHIO LE IMPORTAZIONI: SOPRATTUTTO DI LOMBARDIA E VENETO

Fino ad ora, i venti di guerra che soffiano in Medio Oriente non hanno ancora prodotto effetti particolarmente gravi per i nostri scambi commerciali. Tra i primi due mesi del 2023 e lo stesso periodo di quest'anno, infatti, il numero di navi mercantili (cargo e cisterna) in arrivo nei porti italiani è diminuito di 169 unità (pari a -3,6 per cento del totale arrivi).

Insomma, la guerra tra Israele e Hamas e gli effetti che la stessa sta provocando nella regione del Mar Rosso non si sono ancora fatti sentire in misura importante. Certo, il crollo dei passaggi delle navi mercantili nei primi due mesi del 2024 negli stretti di Bab el-Mandeb Strait¹ (-50,5 per cento) e nel Canale di Suez² (-39,3 per cento) è stato significativo; conseguentemente, i transiti lungo il capo di Buona Speranza³ hanno subito un'impennata dell'84,5 per cento (vedi Tab. 1).

¹ Yemen

² Egitto

³ Sudafrica

Questo vuol dire che, almeno fino adesso, le navi mercantili provenienti dal Sud Est Asiatico sono approdate quasi tutte nel Mediterraneo e successivamente nei nostri porti. Ovviamente i tempi di percorrenza si sono allungati, provocando un deciso aumento del costo dei noli. Per un container di 40 piedi⁴ che a metà gennaio ha percorso la rotta Cina-Asia Orientale è arrivato fino al Mediterraneo, il prezzo ha toccato il picco di 6.673 dollari. Nulla a che vedere, comunque, con le tariffe che venivano praticate nell'estate del 2021, quando si aggiravano attorno ai 12.000 dollari. Va altresì segnalato che rispetto a un paio di mesi fa i costi sono in discesa. Lo scorso 1 marzo, infatti, il prezzo è sceso a 4.972 dollari per container, contro i 3.300 dollari registrati dall'indice mondiale noli calcolato da Freightos Baltic Index (vedi Graf. 1). A dirlo è l'Ufficio studi della CGIA.

- **Porti: a Genova, Livorno e Venezia meno attracchi**

Come dicevamo più sopra, tra il primo bimestre del 2023 e lo stesso periodo di quest'anno il numero delle navi mercantili (cargo e cisterna) in arrivo nei porti italiani ha subito una riduzione di 169 unità (-3,6 per cento del totale). Tra i principali sistemi portuali presenti nel Paese, la contrazione più importante in termini assoluti ha riguardato Genova che ha visto diminuire gli attracchi di 61 unità (-10,7 per cento). Seguono Livorno con -43 (-9,8 per cento) e Venezia con -34 (-6,4 per cento). In controtendenza, invece, i risultati conseguiti dal porto di Augusta⁵ che

⁴ Lunghezza 12 metri, larghezza e altezza di 2,5 metri circa

⁵ Questo sistema portuale si caratterizza per la forte presenza di attività petrolifere, di rimessaggio e di cantieristica.

ha registrato un aumento degli approdi di 30 unità (+12,2 per cento), da quello di Napoli⁶ con +35 unità (+18,2 per cento) e da quello di Sarroch-Cagliari⁷ con +39 unità (+18,7 per cento) (vedi Tab. 2).

- **A rischio le importazioni, in particolare di Lombardia e Veneto**

In riferimento agli ultimi dati statistici disponibili⁸, il commercio estero italiano (import + export) che “viaggia” su nave con i paesi influenzati direttamente o indirettamente dalla crisi del Mar Rosso⁹ ammonta a 161,7 miliardi di euro. Questo importo incide sull’intero commercio estero del nostro Paese per il 12,6 per cento. Di questi 161,7 miliardi, 110 (pari al 68 per cento) riguardano le importazioni e “solo” 51,7 miliardi di euro (pari al 32 per cento) le esportazioni. Alla luce di queste cifre, se la situazione nell’area Mediorientale dovesse precipitare ulteriormente, l’impatto negativo si potrebbe far sentire maggiormente sulle importazioni di merci. A livello regionale, Lombardia e Veneto sono le realtà che potrebbero essere le più a rischio: se la prima cuba nei paesi interessati 30,4 miliardi di importazioni, la seconda quasi 17. Di

⁶ Le specificità di questo sito riguardano la cantieristica, il cabotaggio e i trasporti merci per la Sicilia e la Sardegna.

⁷ Questa struttura è specializzata in attività petrolchimiche/petrolifere, traffico commerciale, transhipment e Ro-Ro.

⁸ Anno 2022.

⁹ Import-export che avviene attraverso trasporti marittimi con i paesi dell’Asia Centrale, dell’Asia Orientale, dell’Oceania e del Medio Oriente; per queste aree il trasporto marittimo rappresenta i 2/3 (66%) del valore totale degli scambi commerciali (161,7 miliardi di euro di 246,8 miliardi di euro, su dati definitivi 2022). Il totale dell’import-export italiano nel mondo è stato pari a 1.286 miliardi di euro nel 2022 (660 miliardi di euro di import e 626 miliardi di export). I dati risultano, da un lato in parte sovrastimati, per effetto di alcuni paesi del Medio Oriente che non “gravitano” sul Mar Rosso come Siria, Giordania, Israele, Libano, Georgia, Armenia e Azerbaigian (ma che comunque si trovano in un’area attualmente ad elevata tensione geo-politica), e dall’altro in parte sottostimati, in quanto non sono inclusi i paesi dell’Africa Sub-Sahariana Orientale, territori per cui il commercio estero con l’Italia ha convenienza a passare per Suez.

seguito l'Emilia Romagna con 9,3 miliardi e il Lazio con 7,4 miliardi. Sul fronte delle esportazioni, invece, la più in "pericolo" rimane ancora una volta la Lombardia che registra 12,5 miliardi di vendite in queste aree. Seguono l'Emilia Romagna con 8,7 e il Veneto con 5,7 miliardi di euro (vedi Tab. 3). Va altresì sottolineato che il valore dell'import influenzato dalla crisi del Mar Rosso si sta riducendo rispetto al 2022 (da 110 miliardi di euro si è passati ai 95 stimati per il 2023), per effetto della discesa dei prezzi delle importazioni, in particolare dei prodotti energetici. Se, invece, le tensioni in quella regione dovessero proseguire, non è da escludere una nuova impennata dei prezzi sia del greggio che del gas naturale.

- **In pericolo macchine e prodotti petroliferi/chimici**

Dall'analisi delle categorie merceologiche emerge che dei 161,7 miliardi di euro a cui ammonta il commercio estero con i paesi influenzati dalla crisi del Mar Rosso, sono le macchine e gli apparecchi elettrici/meccanici le produzioni che potrebbero essere più penalizzate dai venti di guerra che stanno soffiando in quell'area. Gli ultimi dati disponibili ci dicono, infatti, che questa categoria merceologica vale complessivamente 36,5 miliardi di euro all'anno (20,1 di import a cui si sommano 16,4 miliardi di export). Seguono i prodotti petroliferi e il gas naturale con 24,9 miliardi di import, i prodotti chimici/gomma/plastica con 18,9 miliardi (12,4 di import e 6,4 di export) e i metalli con 18,6 miliardi di euro (15,4 di import e 3,2 di export) (vedi Tab. 4).

Tab. 1 – Il crollo dei passaggi di navi mercantili nell’area del Mar Rosso a vantaggio del Capo di Buona Speranza (passaggi di navi cargo e cisterna)

Traffici navali mercantili nei principali stretti mondiali	2023 (gen-feb)	2024 (gen-feb)	Var. ass. 2024-2023	Var. % 2024/2023
Bab el-Mandeb Strait (Yemen)	4.187	2.069	-2.118	-50,6
Canale di Suez (Egitto)	4.160	2.526	-1.634	-39,3
Canale di Panama	2.097	1.419	-678	-32,3
Stretto di Gibilterra	8.333	7.671	-662	-7,9
Stretto di Hormuz (Iran)	5.352	4.975	-377	-7,0
Dover Strait (UK)	10.566	9.825	-741	-7,0
Oresund Strait (Danimarca)	2.591	2.515	-76	-2,9
Korea Strait	12.597	12.335	-262	-2,1
Taiwan Strait	11.908	11.788	-120	-1,0
Bosforo (Mar Nero)	5.438	5.452	+14	+0,3
Malacca Strait (Malesia)	12.340	12.815	+475	+3,8
Tsugaru Strait (Giappone)	2.028	2.137	+109	+5,4
Capo di Buona Speranza (Sud Africa)	2.470	4.557	+2.087	+84,5
TOTALE	84.067	80.084	-3.983	-4,7

Elaborazione Ufficio Studi CGIA su dati PortWatch (Fondo Monetario Internazionale)

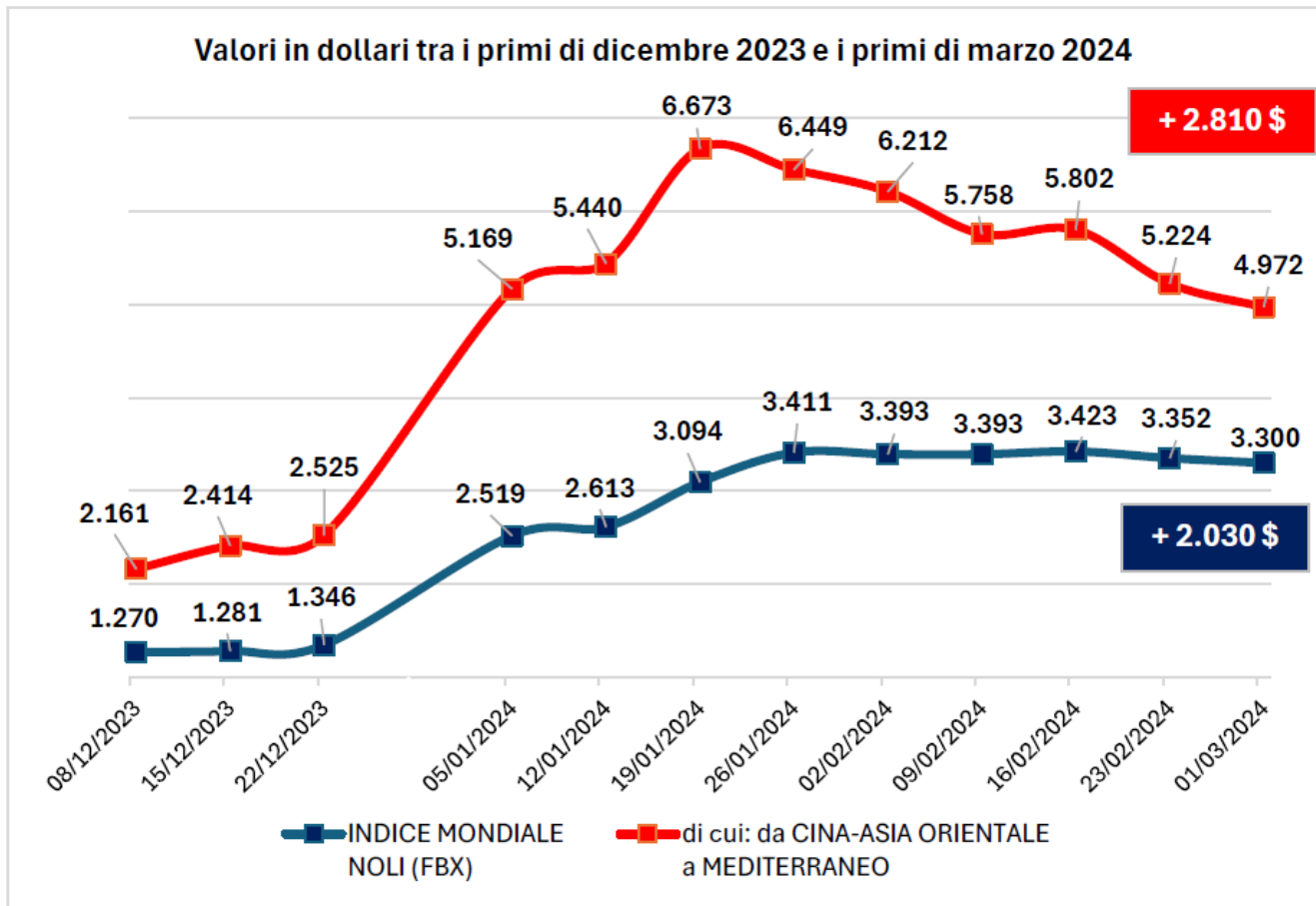
Note

Traffico ridotto nel Mar Rosso dal 16 dicembre 2023 per interruzioni commerciali (vicino allo stretto di Bab el-Mandeb) a causa di attacchi a navi commerciali. Gli attacchi alle navi commerciali hanno spinto le compagnie di navigazione a deviare il traffico lontano dal Mar Rosso, una rotta marittima di importanza sistemica che facilita circa il 15% del volume del commercio marittimo globale e oltre 22.000 scali di transito all'anno.

Le principali economie colpite sono quelle in Medio Oriente, Europa, Asia e Africa che fanno molto affidamento sulla rotta marittima del Mar Rosso per le esportazioni e le importazioni. È particolarmente importante per i flussi di petrolio dal Medio Oriente all'Europa e dalla Russia all'Asia.

Nel Canale di Panama, invece, le ragioni del calo del traffico sono dovute ai livelli dell'acqua che sono scesi a livelli critici a causa di una delle peggiori siccità nei 143 anni di storia del canale.

Graf. 1 – L’escalation del costo dei noli a partire dal 2024 (*)



Elaborazione Ufficio Studi CGIA su dati Freightos Baltic Index

(*) Costo in dollari dei noli per un container da 40 piedi (lunghezza 12 metri, larghezza e altezza di 2,5 metri circa). Dopo l’escalation avvenuta tra fine dicembre 2023 e gennaio 2024, si nota una lieve riduzione; i prezzi relativi ai noli per le tratte da Cina-Asia Orientale al Mediterraneo si attestano attualmente su valori di poco inferiori a 5 mila dollari, elevati ma pari a meno della metà del picco registratosi nell’estate del 2021 (con la ripresa post-pandemica) quando avevano toccato i 12 mila dollari.

Tab. 2 – I porti italiani alla prova della crisi del Mar Rosso

Numero di navi mercantili (cargo e cisterna) in arrivo

PORTI ITALIANI (rank per arrivi 2024)	2023 (gen-feb)	2024 (gen-feb)	Var. ass. 2024-2023	Var. % 2024/2023
Genova	568	507	-61	-10,7
Venezia-Chioggia	534	500	-34	-6,4
Livorno	441	398	-43	-9,8
Corsini (Ravenna)	380	374	-6	-1,6
Trieste-Monfalcone	350	341	-9	-2,6
Augusta	245	275	+30	+12,2
Gioia Tauro	267	265	-2	-0,7
Salerno	262	265	+3	+1,1
Sarroch-Cagliari	209	248	+39	+18,7
Napoli	192	227	+35	+18,2
Savona-Vado	169	172	+3	+1,8
La Spezia	138	134	-4	-2,9
Taranto	121	106	-15	-12,4
Milazzo	94	94	+0	+0,0
Marina di Carrara	90	77	-13	-14,4
Palermo	55	69	+14	+25,5
Catania	139	63	-76	-54,7
Bari	81	59	-22	-27,2
Ancona	61	59	-2	-3,3
Civitavecchia	43	40	-3	-7,0
Brindisi	45	33	-12	-26,7
Ortona	26	32	+6	+23,1
Porto Vecchio di Piombino	22	29	+7	+31,8
Porto Torres	45	27	-18	-40,0
San Giorgio	27	27	+0	+0,0
Gela	15	24	+9	+60,0
Oristano	16	21	+5	+31,3
Olbia	10	8	-2	-20,0
Monopoli	6	8	+2	+33,3
TOTALE	4.651	4.482	-169	-3,6

Elaborazione Ufficio Studi CGIA su dati PortWatch (Fondo Monetario Internazionale)

Tab. 3 – Il commercio estero italiano influenzato direttamente o indirettamente dalla crisi del Mar Rosso (per regione) - ANNO 2022 (dati definitivi)

RANK per val. ass. commercio estero	REGIONI e RIPARTIZIONI	IL COMMERCIO ESTERO ITALIANO "NAVALE" CON I PAESI INFLUENZATI DALLA CRISI DEL MAR ROSSO in milioni di euro			IL PESO RISPETTO AL TOTALE DEL COMMERCIO ESTERO ITALIANO		
		IMPORT (A)	EXPORT (B)	TOTALE COMMERCIO ESTERO (A+B)	Inc. % su IMPORT	Inc. % su EXPORT	Inc. % su COMMERCIO ESTERO
1	LOMBARDIA	30.479	12.448	42.927	16,5	7,7	12,4
2	VENETO	16.991	5.764	22.755	23,8	7,0	14,8
3	EMILIA ROMAGNA	9.363	8.740	18.104	17,8	10,4	13,2
4	PIEMONTE	6.650	4.190	10.841	14,7	7,0	10,3
5	TOSCANA	6.053	3.373	9.426	15,1	6,2	10,0
6	LAZIO	7.447	1.366	8.813	14,9	4,2	10,7
7	SICILIA	6.661	1.089	7.750	29,2	6,5	19,6
8	LIGURIA	4.828	1.441	6.269	28,4	13,6	22,8
9	CAMPANIA	4.739	1.234	5.973	21,2	7,2	15,1
10	SARDEGNA	3.939	753	4.693	32,0	8,4	22,0
11	MARCHE	3.266	906	4.172	23,9	4,0	11,4
12	FRIULI VENEZIA GIULIA	1.867	1.691	3.559	15,5	7,6	10,4
13	PUGLIA	2.387	873	3.260	19,1	8,7	14,5
14	TRENTINO ALTO ADIGE	963	744	1.707	9,2	6,3	7,7
15	ABRUZZO	930	410	1.341	17,0	4,6	9,4
16	UMBRIA	551	303	853	12,1	5,2	8,2
17	MOLISE	371	79	450	39,8	7,8	23,2
18	BASILICATA	220	146	366	12,5	5,1	8,0
19	CALABRIA	143	115	258	12,6	16,0	13,9
20	VALLE D'AOSTA	45	65	110	9,1	6,8	7,6
	<i>non ripartibile</i>	<i>2.146</i>	<i>5.986</i>	<i>8.132</i>	<i>2,7</i>	<i>55,4</i>	<i>9,1</i>
	ITALIA	110.041	51.715	161.756	16,7	8,3	12,6
	NORD OVEST	42.003	18.144	60.147	16,9	7,8	12,5
	NORD EST	29.185	16.939	46.124	19,9	8,5	13,3
	MEZZOGIORNO	19.391	4.699	24.090	24,4	7,1	16,5
	CENTRO	17.317	5.947	23.264	16,0	5,2	10,4

Elaborazione Ufficio Studi CGIA su dati Istat

Tab. 4 – Il commercio estero italiano influenzato direttamente o indirettamente dalla crisi del Mar Rosso (per prodotto) - ANNO 2022 (dati definitivi)

CATEGORIA MERCEOLOGICA rank per val. ass. commercio estero	IL COMMERCIO ESTERO ITALIANO "NAVALE" CON I PAESI INFLUENZATI DALLA CRISI DEL MAR ROSSO in milioni di euro			IL PESO RISPETTO AL TOTALE DEL COMMERCIO ESTERO ITALIANO		
	IMPORT (A)	EXPORT (B)	TOTALE COMMERCIO ESTERO (A+B)	Inc. % su IMPORT	Inc. % su EXPORT	Inc. % su COMMERCIO ESTERO
11-Macchine/apparecchi meccanici, elettrici; app. per comunicazioni, medicali, ottici, orologi	20.186	16.396	36.582	17,1	10,7	13,5
02-Petrolio greggio/gas naturale ecc.	24.958	3	24.962	22,6	0,2	22,2
08-Prodotti chimici, gomma/plastica ecc.	12.452	6.447	18.899	10,7	5,7	8,3
10-Metalli escluse macchine/apparecchi meccanici	15.475	3.184	18.658	21,0	4,3	12,7
05-Prodotti tessili/abbigliamento, cuoio	12.713	1.474	14.186	30,9	2,3	13,3
12-Mezzi di trasporto	5.274	4.831	10.105	10,5	7,9	9,1
04-Prodotti alimentari/bevande	3.608	5.523	9.131	8,9	10,6	9,8
07-Coke e prodotti petroliferi raffinati	6.548	1.044	7.592	42,0	4,1	18,6
13-Mobili ecc.	2.884	2.040	4.924	26,2	7,8	13,2
09-Altri prodotti lavorazione di minerali non metalliferi (vetro-ceramica ecc.)	1.232	1.598	2.830	20,0	11,9	14,4
01-Prodotti agricoli	1.764	529	2.294	8,3	6,3	7,7
06-Legno (esclusi i mobili) sughero, paglia, carta, stampati ecc.	1.072	840	1.912	6,2	6,1	6,1
14-Materie prime secondarie; rifiuti urbani e altri rifiuti	231	725	955	2,5	25,6	7,9
03-Minerali metalliferi e altri prodotti miniere/cave	337	303	640	11,2	31,1	16,1
<i>Altre merci non classificabili</i>	<i>1.307</i>	<i>6.779</i>	<i>8.086</i>	<i>4,9</i>	<i>46,5</i>	<i>19,6</i>
TOTALE ITALIA	110.041	51.715	161.756	16,7	8,3	12,6

Elaborazione Ufficio Studi CGIA su dati Istat