

L'impatto della crisi del Mar Rosso sull'interscambio commerciale italiano e mondiale

ICE - Ufficio Analisi e Studi



20
24

Ufficio Analisi e Studi – Direzione Centrale per i Settori dell'Export

Dirigente: Mauro De Tommasi

Redatto da: Carmine Antonio Campanelli, Cristina Castelli, Roberta Mosca, Alessia Proietti

Revisione e Introduzione: Mauro De Tommasi

Informazioni aggiornate al 12 aprile 2024.

Contatto: analisi.studi@ice.it

ICE – Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane, Via Liszt, 21 - 00144 Roma

Abstract

Il presente contributo analizza l'impatto della crisi del Mar Rosso sul commercio marittimo globale e italiano, evidenziando l'importanza strategica di questo corridoio marittimo. La crisi colpisce in modo particolare il Canale di Suez e lo stretto di Babel-Mandeb, essenziali nei flussi commerciali tra Asia ed Europa. Si offre un esame dettagliato dei cambiamenti nelle rotte navali, dei tipi di navi interessate e delle conseguenti variazioni nei volumi di carico. Il presente contributo propone anche una stima delle ripercussioni specifiche per il commercio marittimo italiano, sottolineando come una parte delle importazioni e delle esportazioni italiane dipenda da questa rotta. Si discutono le strategie di adattamento impiegate dalle compagnie di navigazione e dai porti in risposta alla crisi, inclusi cambiamenti di rotta e i potenziali spostamenti a lungo termine nella logistica del trasporto marittimo globale che potrebbero influenzare significativamente il settore marittimo italiano. Infine, si evidenziano i rischi associati ad un eventuale perdurare della crisi e l'importanza di una visione strategica per mitigare future interruzioni nelle catene di approvvigionamento globali.

Indice

Introduzione	5
1. La crisi in atto nel Mar Rosso e il ruolo del Canale di Suez per gli scambi mondiali	6
2. Gli effetti della crisi sugli scambi marittimi mondiali	10
3. L'importanza del Mar Rosso per gli scambi commerciali dell'Italia	13
4. L'impatto della crisi sui porti italiani	16
Considerazioni conclusive	19
Riferimenti bibliografici	20

L'impatto della crisi del Mar Rosso sull'interscambio commerciale italiano e mondiale

INTRODUZIONE

Il presente contributo analizza l'impatto della Crisi del Mar Rosso sull'economia italiana, attingendo al campo interdisciplinare degli 'Indian Ocean Studies'. Questa prospettiva non si basa tanto sulla geografia degli attacchi dei ribelli Huthi, quanto sugli effetti globali di tali eventi sui flussi marittimi e sul loro impatto anche in contesti geograficamente distanti. Di conseguenza, viene adottato un approccio ispirato al modello braudeliano, considerando l'Oceano Indiano un contesto in cui eventi critici trascendono i confini regionali.

È quindi essenziale contestualizzare il fenomeno all'interno di un quadro più ampio. L'Oceano Indiano, divenuto un asse cruciale di comunicazione tra Oriente e Occidente nel diciannovesimo secolo, rivela nei mesi recenti la complessità della sua importanza strategica. Nonostante non si aderisca completamente alla teoria della marginalità di Wallerstein¹, è tuttavia necessario riconoscere i segni di una crescente regionalizzazione delle tensioni. Queste si manifestano nello Stretto di Hormuz, come evidenziato dalle recenti tensioni tra Stati Uniti e Iran, e lungo la rotta del Capo di Buona Speranza, frequentemente attaccata dai pirati somali. Tali eventi inducono un marcato interventismo da parte delle potenze regionali e occidentali².

Parallelamente, il progetto IMEC (India-Middle East-Europe Economic Corridor³) emerge come un'iniziativa strategica significativa, benché al momento il progetto abbia subito una

¹ Wallerstein, I. (1974). *The Modern World-System : Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*. Academic Press. L'Oceano Indiano è al centro di rotte commerciali cruciali e ha una storia ricca di scambi commerciali e culturali tra le diverse civiltà che vi si affacciano. Allo stesso tempo, però, molte delle nazioni che circondano l'Oceano Indiano, in particolare quelle dell'Africa orientale e meridionale e dell'Asia meridionale, hanno spesso occupato posizioni periferiche o semiperiferiche nel sistema economico globale.

² Si veda [About the Operation EUNAVFOR ASPIDES](http://www.eeas.europa.eu) in www.eeas.europa.eu

³ Per un primo approccio <https://thegeopolitics.com/imec-india-and-us-led-counter-initiative-to-bri/>

battuta di arresto, proponendo un nuovo corridoio di connettività tra Asia ed Europa come alternativa alle rotte marittime tradizionali e in risposta alle iniziative cinesi.

Pertanto, un'analisi regionale che metta in evidenza le rotte marittime è indispensabile, enfatizzando l'importanza della cosiddetta *New Thalassology*⁴. In tal senso va inquadrato l'intervento del Governo Italiano tramite la missione della nostra Marina Militare per garantire la sicurezza delle rotte commerciali che sottolinea la rilevanza della potenza marittima, in linea con le teorie di Mahan anche nell'era moderna⁵.

Adottare un approccio multifattoriale appare quindi necessario per comprendere le dinamiche economiche e geopolitiche dell'Oceano Indiano, che influenzano attraverso i traffici marittimi l'economia italiana ed hanno ripercussioni a livello globale.

1. LA CRISI IN ATTO NEL MAR ROSSO E IL RUOLO DEL CANALE DI SUEZ PER GLI SCAMBI MONDIALI

A partire dallo scorso novembre 2023 il gruppo ribelle yemenita degli Huthi ha effettuato attacchi armati alle navi che attraversano il Mar Rosso passando dallo stretto di Bab al-Mandab, prendendo di mira cargo che potevano essere ricollegati ad interessi economici dello Stato di Israele e poi, successivamente, anche navi portacontainer e petroliere di altre nazionalità.

L'importanza geostrategica del Mar Rosso è il risultato dell'interazione di diversi fattori: la dimensione naturale (conformazione ed estensione, varietà delle condizioni meteorologiche), la dimensione militare (essendo un'area fortemente militarizzata dai vari stati che vi si affacciano per l'interdizione aerea e navale) e il ruolo commerciale (il Mar Rosso è un crocevia vitale per il trasporto di manufatti e materie prime tra l'Asia ed Europa).

L'area marittima del Mar Rosso ha due accessi commerciali, quello settentrionale (Canale di Suez) e quello meridionale (stretto di Bab al-Mandab); entrambi si configurano come "colli di bottiglia" (in inglese "*chokepoint*") e punti chiave per il controllo di quasi tutte le spedizioni tra l'Oceano Indiano ed il Mar Mediterraneo. Solo il passaggio via Suez interessa circa il 15% del commercio mondiale marittimo in volume (FMI⁶) – il 12% del

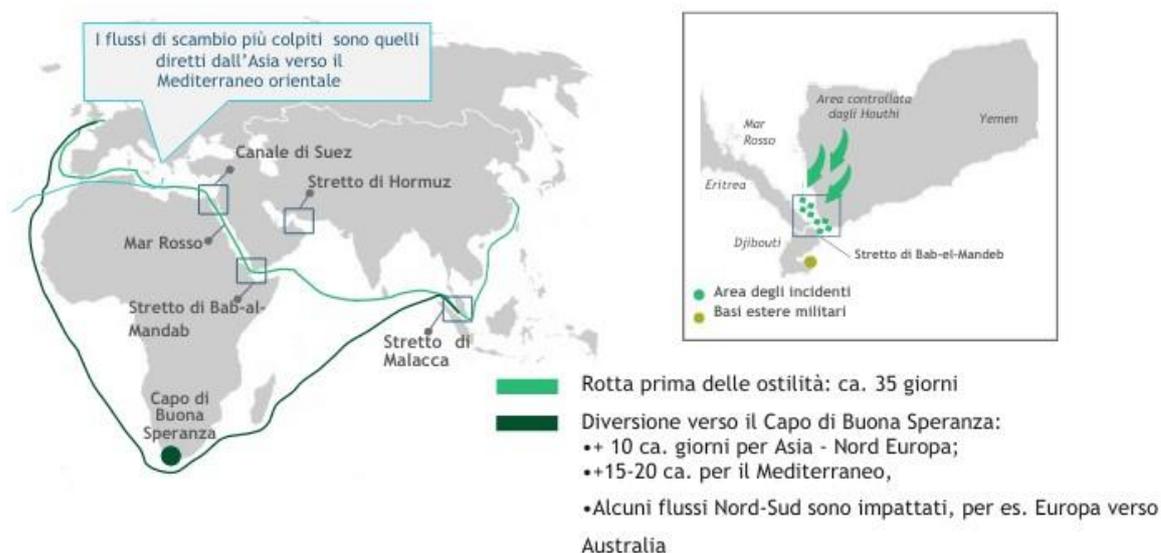
⁴ Vink, M. P. M. (2007). Indian Ocean Studies and the 'New Thalassology.' *Journal of Global History*, 2(1), 41–62.

⁵ Mahan, A. T. (1890). *The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783*. Boston: Little, Brown, and Company. In questo, come in altri suoi scritti, M. sottolineò l'importanza di una potente flotta per proteggere le rotte commerciali vitali, stabilire basi navali strategiche e proiettare la forza in regioni di interesse nazionale.

⁶ Si veda IMF Blog, "[Red Sea Attacks Disrupt Global Trade](#)".

petrolio trasportato via mare e l'8% del gas naturale liquefatto (GNL) – e il 40% del commercio tra Asia ed Europa (in valore)⁷ (Figura 1).

Figura 1 - I cambiamenti nelle rotte commerciali Asia-Europa



Fonte: BCG, *Scenarios for container shipping in the Red Sea*, febbraio 2024.

Di seguito si riportano alcune considerazioni sull'andamento del trasporto marittimo nelle aree maggiormente minacciate dagli attacchi Huthi, confrontando i volumi e i transiti dei principali porti ed osservando l'andamento dei prezzi del trasporto marittimo.

Da un punto di vista della tipologia di navi, il trasporto marittimo può essere suddiviso in due macro-segmenti: il trasporto di persone (*passengers*) e quello di merci di varia natura (*goods*). Il trasporto delle merci comprende il segmento del trasporto di liquidi (*wet bulk*) - come petrolio e gas naturale liquefatto (GNL) - per il quale vengono utilizzati i *tanker* (navi cisterna), riempiti secondo il principio "*one ship, one cargo*"⁸ e che rappresentano il 29,9 % del totale delle navi transitanti per il Canale di Suez (Figura 2). Il 34,2% dei trasporti è rappresentata dalle navi porta container e Ro-Ro⁹, utilizzate per il trasporto di carichi generali, che spesso possono essere di alto valore. Infine, il 26,4 % è rappresentato dal trasporto di carico secco (*dry bulk*), all'interno del quale si annoverano

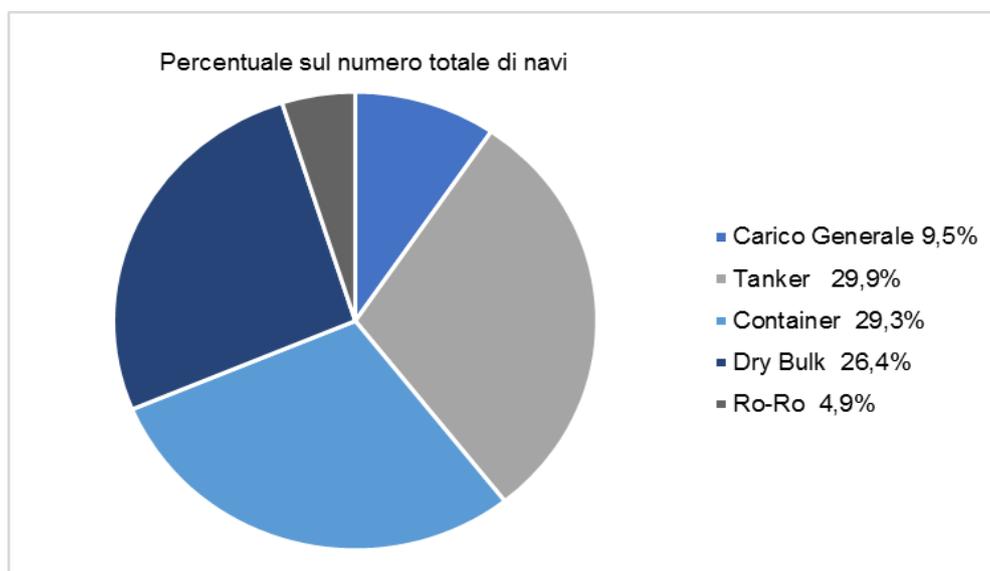
⁷ Si veda Boston Consulting Group, "Scenarios for Container Shipping in the Red Sea Crisis", White Paper, 29 febbraio 2024.

⁸ "*one ship, one cargo*" = questo principio si riferisce al fatto che un carico si considera "alla rinfusa" se occupa l'intero volume della nave e riguarda sia le rinfuse liquide (*wet bulk*), sia le rinfuse secche (*dry bulk*).

⁹ Le navi Ro-Ro (Roll-on/Roll-off) sono navi-traghetto progettate per trasportare carichi su ruote, come automobili, autocarri oppure vagoni ferroviari.

materiali come derrate alimentari (grano), carbone, minerali di ferro¹⁰.

Figura 2 - Tipologia di navi che transitano per il Canale di Suez¹¹



Fonte: piattaforma Portwatch.com, FMI e University of Oxford

L'osservazione della dinamica dei volumi di merci e del numero di navi transitate lungo i due *chokepoint* strategici (Canale di Suez e Stretto di Bab al-Mandab) ci permette di analizzare l'impatto che la crisi geopolitica del Mar Rosso ha sulle rotte marittime tra Asia ed Europa.

In corrispondenza dell'intensificarsi degli attacchi Huthi alle navi commerciali, i dati riferiti al periodo novembre 2023-marzo 2024 mostrano infatti un drastico calo nel volume delle merci in transito per il Mar Rosso a favore del principale porto dell'Africa Meridionale, quello di Capo di Buona Speranza: il trend risulta ancor più marcato se consideriamo i mesi di febbraio e marzo 2024. Tale deviazione delle rotte commerciali comporta, mediamente, ritardi di circa due settimane nella consegna delle merci, impattando quindi negativamente soprattutto sulle imprese con stock di merci limitate.

Se si considera il periodo novembre 2023-marzo 2024, notiamo una flessione tendenziale (rispetto a novembre 2022-marzo 2023), in termini sia di numero di navi¹², sia di volumi di merci trasportate attraverso il Mar Rosso (Figura 3 e Tabella 1): tale *trend* è evidente per lo stretto di Bab el-Mandab (-32,6% di transiti e -39,7% di volumi) e per il

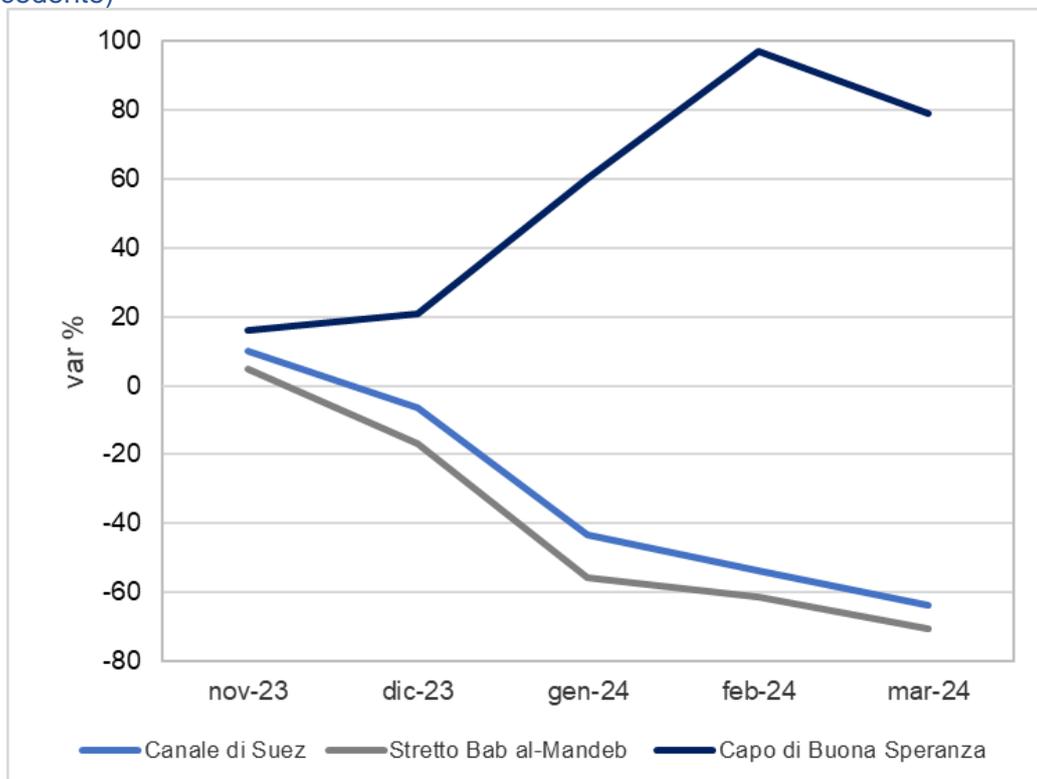
¹⁰ Per un approfondimento sul trasporto di merci specialistico, si veda D' Agostini A., Economia degli Scambi internazionali, Egea, 2009.

¹¹ Dati elaborati in base alla media annuale degli approdi delle navi ricavata dai dati AIS (*Automatic Identification System*) e dei relativi tipi di imbarcazione nel periodo 2019-22.

¹² Si riferisce alla somma del transito di *tanker* e navi container.

Canale di Suez (-24,2%; -29,1%). Nello stesso periodo, si assiste ad un complessivo incremento del traffico marittimo verso il Capo di Buona Speranza (+56,7 per cento di transiti, +49,6 per cento dei volumi).

Figura 3 - Merci transitate attraverso il Canale di Suez, lo stretto di Bab al-Mandab e il Capo di Buona Speranza (variazioni mensili dei volumi sullo stesso mese dell'anno precedente)



Fonte: elaborazioni ICE su dati Imf Portwatch.com

Tali evidenze trovano conferma anche nelle analisi del Kiel Institute for the World Economy (IfW), secondo il quale, rispetto al periodo antecedente la crisi, le navi portacontainer che transitano attraverso il canale di Suez sarebbero quasi il 62% in meno: nel mese di febbraio 2024 circa 40 navi attraversavano giornalmente il Mar Rosso, mentre l'anno precedente si registrava una media di 100 transiti quotidiani¹³.

¹³ Si veda Kiel Institute for the World Economy, "[Renewed slump of ship transits in the Red Sea after slight stabilization](#)".

Tabella 1 - Transiti di navi lungo i *chokepoint* interessati dalla crisi. (variazioni tendenziali)

	Canale di Suez		Capo di Buona Speranza		Bab al-Mandeb Stretto	
	Totale navi transitate var%	Quantità merci var%	Totale navi transitate var%	Quantità merci var%	Totale navi transitate var%	Quantità merci var%
Nov. 2023	5,0	10,3	17,3	16,2	2,7	4,8
Dic. 2023	-5,2	-6,4	23,1	20,9	-11,7	-16,8
Gen. 2023	-36,4	-43,3	65,5	60,3	-48,5	-55,9
Feb.2023	-36,9	-53,6	98,5	97,1	-51,2	-61,3
Mar.2024	-52,6	-63,8	87,4	79,2	-61,4	-70,4
Nov. 2023-Mar. 2024	-24,2	-29,1	56,7	49,6	-32,6	-39,7

Fonte: elaborazioni ICE su dati Imf Portwatch.com

2. GLI EFFETTI DELLA CRISI SUGLI SCAMBI MARITTIMI MONDIALI

La modifica delle rotte da parte delle compagnie di navigazione ha comportato un aumento dei costi di trasporto e assicurativi rispetto al periodo precedente gli attacchi, essendo i prezzi dei trasporti fortemente elastici nel breve periodo (quindi estremamente sensibili alle variazioni della domanda e dell'offerta). Considerando l'andamento dello Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)¹⁴ da ottobre 2023, emerge che il prezzo della spedizione dei container dalla Cina ha registrato un'impennata di circa il 125%, raggiungendo un picco di 2.250 punti a fine 2023, per poi gradualmente scendere a 1.886 punti agli inizi di marzo.

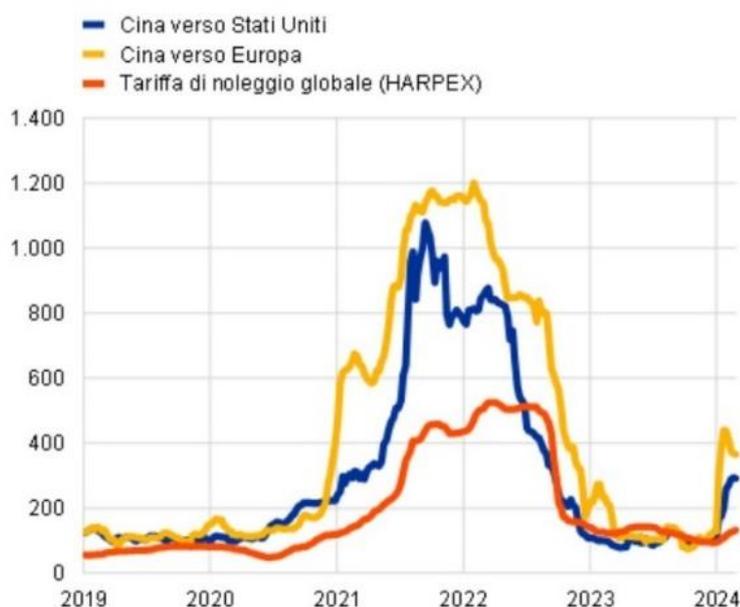
Tale tendenza è riscontrabile anche osservando l'andamento del Baltic Dry Index¹⁵: a novembre 2023 e a febbraio 2024 si sono registrati gli incrementi più significativi m/m (rispettivamente +101,3% e +51,0%), con una successiva graduale riduzione¹⁶.

¹⁴ Lo Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) è un indice dei prezzi che sintetizza le tariffe di trasporto marittimo di importazione dalla Cina per qualsiasi parte del mondo.

¹⁵ Il Baltic Dry Index (BDI) misura i costi di trasporto e dei noli delle navi "dry bulk cargo" per le principali rotte mondiali.

¹⁶ Un andamento analogo viene evidenziato anche dal Kiel Institute for the World Economy (IfW), che analizza la dinamica recente delle tariffe di trasporto dalla Cina verso i porti dell'Europa del Nord e della

Figura 4 – Prezzi del trasporto marittimo (indici: 5 novembre 2023 = 100)



Fonte: elaborazioni BCE su dati PortWatch, Bloomberg, Haver Analytics, HARPEX (Harper Petersen Charter Rates Index), Freightos Baltic Index (FBX), S&P Global

Tuttavia, nel complesso, l'impatto della crisi sui costi di trasporto appare limitato, soprattutto se confrontato con gli incrementi osservati nel 2022, che furono causati prevalentemente dall'incertezza geopolitica internazionale legata alla guerra in Ucraina (Figura 4).

Di conseguenza, non si è osservata, finora, una significativa contrazione delle quantità di merci spedite a livello globale: secondo il Kiel Institute, il numero di container standard ha raggiunto agli inizi del 2024 oltre 14 milioni di unità¹⁷, avvicinandosi al picco di circa due anni fa (Figura 5), segno che le compagnie di navigazione stanno riuscendo ad affrontare la crisi e a gestire le conseguenti incertezze. Non si sono neanche verificate, almeno per il momento, pressioni particolari sui prezzi all'importazione, grazie anche a un eccesso di capacità delle compagnie di navigazione¹⁸ che dovrebbe durare fino al termine del 2024, oltre al fatto che, solitamente, i costi di trasporto rappresentano una percentuale minima del valore dei beni scambiati¹⁹.

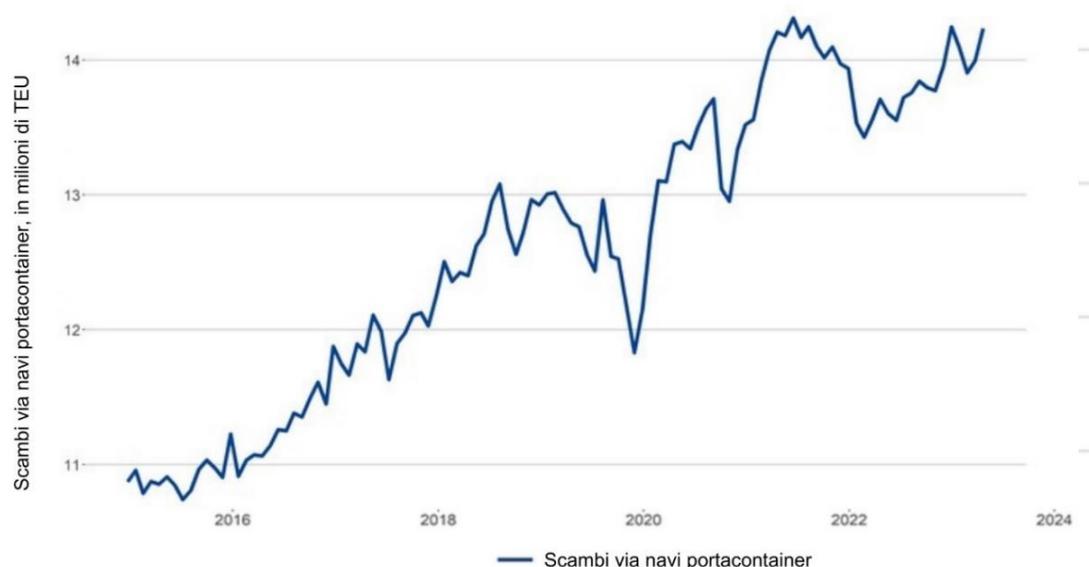
tariffa media globale, mostrando un forte incremento e un picco nel mese di gennaio 2024 e una moderata riduzione nel mese di febbraio.

¹⁷ Si veda "[Freight Volume in the Red Sea Continues to Decline, Fewer Ships in Hamburg](#)", Kiel Institute for the World Economy.

¹⁸ Inteso come la situazione in cui la capacità complessiva di trasporto offerta dalle compagnie supera la domanda effettiva di servizi di trasporto marittimo.

¹⁹ Korinek, J. & Sourdin, P. (2009). *Maritime transport costs and their impact on trade*. OECD working paper

Figura 5 – Andamento degli scambi mondiali via container



Fonte: elaborazione del Kiel Institute for the World Economy (IfW) su dati Fleetmon.com; agg.to 07/02/2024

Tra gli effetti della crisi, si osserva un aumento del traffico di navi, causato dal fatto che le compagnie di navigazione ne stanno incrementando sia il numero in circolazione, sia gli ordinativi per cercare di assicurare il rispetto dei tempi di consegna; questa risposta immediata di armatori e navigatori si è tradotta in un mercato con eccesso di offerta di capacità.²⁰

Sebbene la crisi coinvolga solo una parte limitata del commercio internazionale di prodotti agricoli, il suo protrarsi potrebbe avere gravi conseguenze su alcuni paesi importatori economicamente vulnerabili in Africa e Asia, obbligandoli a cercare fornitori alternativi o a sostenere costi di importazione notevolmente più elevati.

L'apertura di rotte terrestri alternative può contribuire a garantire la sicurezza degli scambi commerciali di merci e a evitare pressioni sui costi di trasporto. Tra queste, vi è un percorso terrestre volto a spostare i carichi dal porto di Jebel Ali (Emirati Arabi Uniti) fino a Gedda (Arabia Saudita), attraverso la penisola arabica, aggirando così la zona di pericolo vicino allo Yemen; un altro corridoio passa dagli Emirati e dal Bahrein attraverso Arabia Saudita e Giordania, arrivando in Egitto e Israele²¹. Tra le alternative potrebbe essere considerata anche la rotta del Caspio che collega l'Asia centrale all'Azerbaijan, alla Georgia e alla Turchia, benché più lunga e complessa dal punto di vista logistico. Il corridoio India-Medio Oriente-Europa (IMEC), annunciato durante il vertice del G20 a

²⁰ Shipmag

²¹ Si vedano; [Reuters](#), 22 gennaio 2024 "[The UAE-Israel land corridor: An alternative to Bab el-Mandeb and the Red Sea?](#)", [The New Arab](#), 1 febbraio 2024 e il sito di [Trucknet](#).

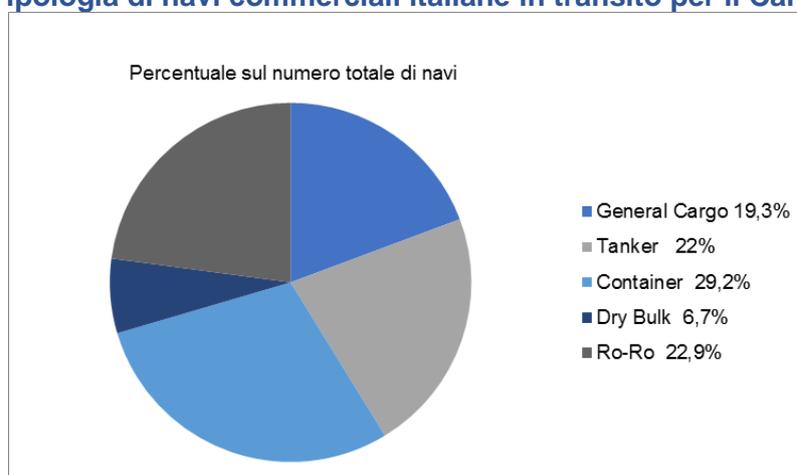
Nuova Delhi nel settembre 2023 e sostenuto dai paesi arabi, dall'Unione Europea e dagli Stati Uniti, potrebbe facilitare gli scambi tra India ed Europa attraversando la penisola arabica e Israele, ma i conflitti in corso sembrano aver posto un freno al progetto²².

3. L'IMPORTANZA DEL MAR ROSSO PER GLI SCAMBI COMMERCIALI DELL'ITALIA

Il trasporto marittimo svolge un ruolo importante per il commercio internazionale dell'Italia: in termini di valore, quasi un terzo dell'import di merci (il 29,7%) e poco più di un quarto dell'export (il 25,9%) viene trasportato via mare, per un valore complessivo di 377 miliardi di euro nel 2023²³.

La rilevanza del Mar Rosso, quale *chokepoint* strategico per l'interscambio italiano è confermato dal peso che le esportazioni transitanti per il Mar Rosso hanno sul totale dell'export italiano, stimato intorno al 7% (circa 44 miliardi di euro), e più evidente sull'import complessivo (14,2%, circa 84 miliardi di euro)²⁴. Quanto alle tipologie di navi commerciali italiane, attraversano il Canale di Suez soprattutto navi container (29,2% sul totale, in linea con la media), navi Ro-Ro (22,9%, incidenza di gran lunga superiore alla media mondiale) e navi cisterna (22%).

Figura 6 - Tipologia di navi commerciali italiane in transito per il Canale di Suez²⁵



Fonte: piattaforma Portwatch.com, FMI e University of Oxford

²² Si veda Deutsche Welle, "[India-Middle East corridor in doubt due to Israel-Hamas war](#)", 27 febbraio 2024.

²³ Si veda anche il Rapporto 2023 "Italian Maritime Economy - Le analisi sui trend degli ultimi 10 anni di porti, shipping e logistica", Intesa Sanpaolo e SRM, 2023.

²⁴ Per stimare il peso delle esportazioni e delle importazioni via mare che transitano per il Mar Rosso si è assunto che siano interessati gli scambi dei paesi del Golfo Persico, dell'Asia orientale, dell'Asia centrale, dell'Oceania e dell'Africa meridionale.

²⁵ Elaborazioni basate sulla media dei transiti annuali di navi per tutti i porti dell'economia nazionale. Periodo 2019-2023, dati AIS (*Automatic Identification System*).

Il trasporto via mare ha un'elevata incidenza per le esportazioni italiane verso i paesi extraeuropei: circa l'87% dei flussi di export diretti verso l'area africana transita via mare, come il 73,9% delle esportazioni verso l'America centro-meridionale, il 72,8% verso l'Oceania, il 63% verso i partner dell'America Settentrionale e il 48,1% verso i paesi asiatici (Tabella 2).

Da un punto di vista settoriale, un terzo dell'export complessivo di alimentari e bevande e di prodotti minerali non metalliferi privilegia il trasporto marittimo, seguiti dal comparto dei mezzi di trasporto (31,8%) e dalla meccanica (29,4%, soprattutto verso il mercato asiatico e l'America settentrionale).

Passando a considerare la quota stimata di esportazioni che transita per il Mar Rosso, sono maggiormente interessati a questa rotta marittima i settori meccanica, ICT, elettrotecnica e i prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi (ciascuno con il 10,5%), seguiti da alimentari e bevande (9,4%) e dai mezzi di trasporto (7,3%).

Tabella 2 - Esportazioni dell'Italia via mare, per settori e aree geo-economiche. Anno 2023

Settori	Africa	Nord America	America centro-merid.	Asia	Oceania	Europa	Mondo	Transito via Mar Rosso (1)
Peso % delle esportazioni via mare sul totale delle esportazioni italiane del settore								
Agricoltura, silvicoltura, pesca	1,4	0,9	1,7	5,5	0,1	2,4	12,0	5,2
Petrolio greggio e gas naturale	0,6	0,0	0,0	1,8	0,0	25,6	28,1	0,6
Alimentari e bevande	1,9	13,6	1,6	8,7	1,6	5,8	33,3	9,4
Tessile, abbigliamento, cuoio e prodotti in cuoio	1,7	1,6	0,5	2,1	0,1	1,6	7,6	2,1
Legno, carta e stampa	4,2	4,3	2,0	5,3	0,6	4,8	21,2	5,6
Chimica, prodotti in gomma e plastica	2,0	3,8	2,0	5,0	0,5	3,0	16,2	5,3
Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	3,0	12,3	2,5	10,7	1,3	3,2	33,0	10,5
Metalli e prodotti in metallo	3,1	4,9	2,0	4,3	0,4	3,2	17,9	4,7
Meccanica, ICT, elettrotecnica	3,6	8,5	4,1	9,5	1,1	2,7	29,4	10,5
Mezzi di trasporto	1,4	15,0	2,7	6,5	1,0	5,0	31,8	7,3
Mobili e altri manufatti	1,3	6,9	1,0	6,5	0,5	2,3	18,5	6,4
Totale merci	2,8	7,4	2,3	6,5	0,7	4,8	25,9	7,0
Esportazioni di merci in milioni di euro e peso % del trasporto marittimo								
VIA MARE	17.716	46.362	14.512	40.779	4.666	30.030	161.957	43.822
TUTTE LE MODALITA' DI TRASPORTO	20.439	73.592	19.648	84.716	6.406	411.667	626.204	87.991
PESO% DEL TRASPORTO VIA MARE SUL TOTALE ESPORTATO NELL'AREA	86,7	63,0	73,9	48,1	72,8	7,3	25,9	49,8

(1) Le esportazioni italiane che transitano attraverso il Mar Rosso comprendono l'export verso i paesi del Golfo Persico, Asia orientale, Asia centrale, Oceania, Africa meridionale.

Fonte: elaborazioni ICE su dati Istat

Con riguardo alle importazioni italiane, i due terzi circa dell'approvvigionamento di petrolio e gas passano per rotte marittime. Gli altri settori che fruiscono maggiormente della modalità di trasporto via mare sono: i prodotti dell'agricoltura, silvicoltura e pesca (40% dell'import totale di settore), i metalli e prodotti in metallo (36,3%), il settore moda (34,5%), a cui seguono i mezzi di trasporto (29,4%). Dal punto di vista geografico il trasporto via mare risulta essere fondamentale per le importazioni provenienti dall'America centro meridionale (con un peso dell'87,2%), dall'Oceania (84,4%) e dall'Asia (74,7%).

Considerando gli approvvigionamenti che passano attraverso il Mar Rosso, il peso sul totale delle importazioni è stimato, come accennato, al 14,2%. In particolare, percorrono questa rotta il 26,2% delle importazioni di prodotti tessili, abbigliamento, prodotti in cuoio (comprehensive dei beni intermedi necessari alla produzione domestica, quali filati e pelli), seguiti da metalli e prodotti in metallo (21,5%), mobili e altri manufatti (17,9%), petrolio greggio e gas naturale (17,4%) (Tabella 3).

Tabella 3 – Importazioni dell'Italia via mare, per settori e aree geo-economiche. Anno 2023

Settori	Africa	Nord America	America centro-merid.	Asia	Oceania	Europa	Mondo	Transito via Mar Rosso (1)
Peso % delle importazioni via mare sul totale delle importazioni italiane del settore								
Agricoltura, silvicoltura, pesca	4,9	7,1	13,0	5,9	0,9	8,3	40,0	8,7
Petrolio greggio e gas naturale	19,9	10,6	1,3	31,4	0,5	2,9	66,6	17,4
Alimentari e bevande	3,2	1,0	4,9	6,7	0,4	3,1	19,4	7,4
Tessile, abbigliamento, cuoio e prodotti in cuoio	3,5	0,4	0,7	25,5	0,3	4,1	34,5	26,2
Legno, carta e stampa	1,3	2,9	8,2	5,6	0,0	2,6	20,6	5,7
Chimica, prodotti in gomma e plastica	1,1	1,1	0,4	8,7	0,0	3,2	14,5	8,9
Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	2,5	1,5	0,5	15,0	0,0	5,8	25,4	15,4
Metalli e prodotti in metallo	3,8	0,5	1,8	19,6	0,2	10,3	36,3	21,5
Meccanica, ICT, elettrotecnica	0,6	0,8	0,3	14,8	0,0	2,1	18,7	14,8
Mezzi di trasporto	2,4	0,9	0,2	9,7	0,0	16,1	29,4	9,7
Mobili e altri manufatti	0,7	0,5	0,1	17,9	0,0	1,1	20,3	17,9
Totale merci	4,3	2,4	1,7	15,3	0,2	5,6	29,7	14,2
Importazioni di merci in milioni di euro e peso % del trasporto marittimo								
VIA MARE	25.180	14.121	10.224	90.531	1.009	32.994	175.596	83.892
TUTTE LE MODALITA' DI TRASPORTO	39.047	27.026	11.730	121.148	1.196	390.148	591.831	109.382
PESO% DEL TRASPORTO VIA MARE SUL TOTALE IMPORTATO DALL'AREA	64,5	52,2	87,2	74,7	84,4	8,5	29,7	76,7

(1) Le importazioni italiane che transitano attraverso il Mar Rosso comprendono l'import da paesi del Golfo Persico, Asia orientale, Asia centrale, Oceania, Africa meridionale.

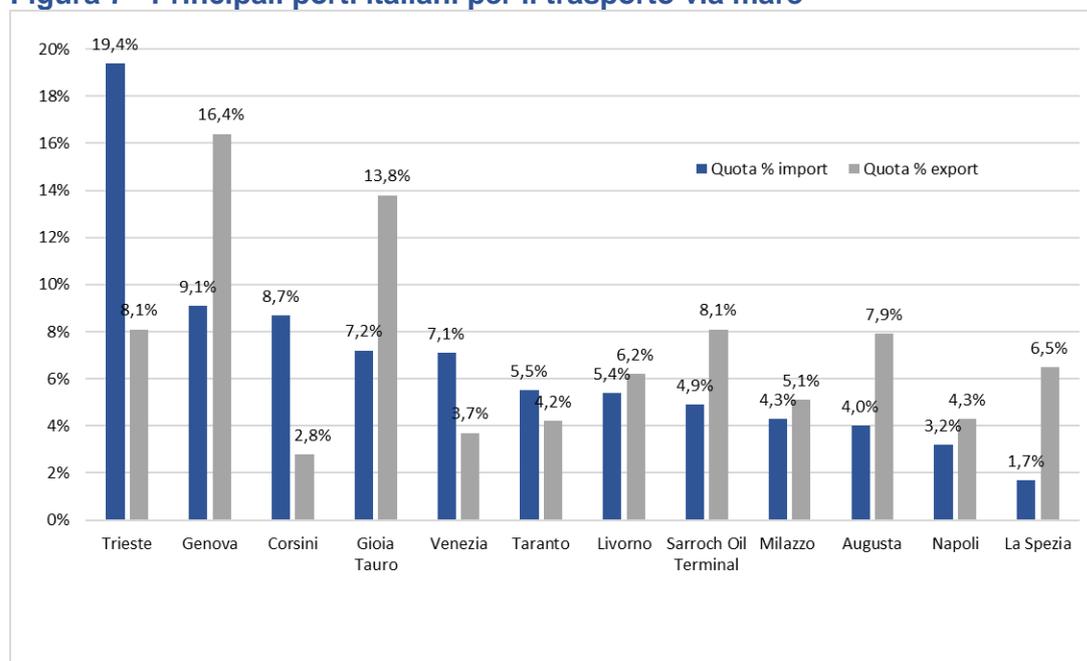
Fonte: elaborazioni ICE su dati Istat

4. L'IMPATTO DELLA CRISI SUI PORTI ITALIANI

I primi cinque porti italiani per volume di merci movimentate sono risultati nel 2023 Trieste, Genova, Gioia Tauro, Livorno e Cagliari-Sarroch²⁶. Il porto di Rabigh in Arabia Saudita, tra i più strategici dell'area mediorientale, si colloca tra i primi cinque porti²⁷ con i quali l'Italia è più legata dal punto di vista commerciale, in termini di volume delle merci transitate.

In termini di interscambio, l'80,5% delle importazioni via mare e l'87,1% delle esportazioni di beni transita attraverso dodici porti: per le importazioni sono di particolare rilievo Trieste, Genova, Corsini (Ravenna), Gioia Tauro e Lido di Venezia, mentre le esportazioni si concentrano in maggior misura su Genova, Gioia Tauro, Trieste, Sarroch Oil Terminal (a Cagliari) e Augusta (Figura 7).

Figura 7 - Principali porti italiani per il trasporto via mare



Fonte: elaborazioni ICE su dati Imf Portwatch.com

Nonostante gli attacchi, a fine dicembre 2023 il numero di arrivi delle navi cargo nei principali porti italiani appare sostanzialmente invariato in confronto all'anno precedente (+0,4%). Nel caso delle navi cisterna si nota per contro una marcata diminuzione rispetto

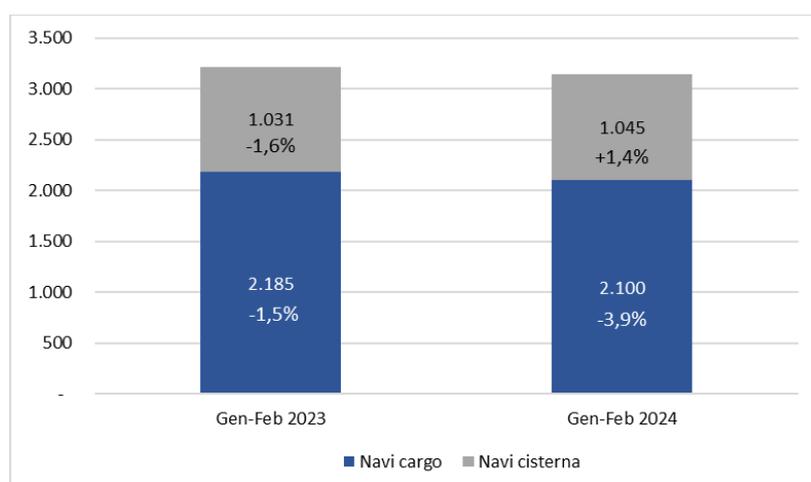
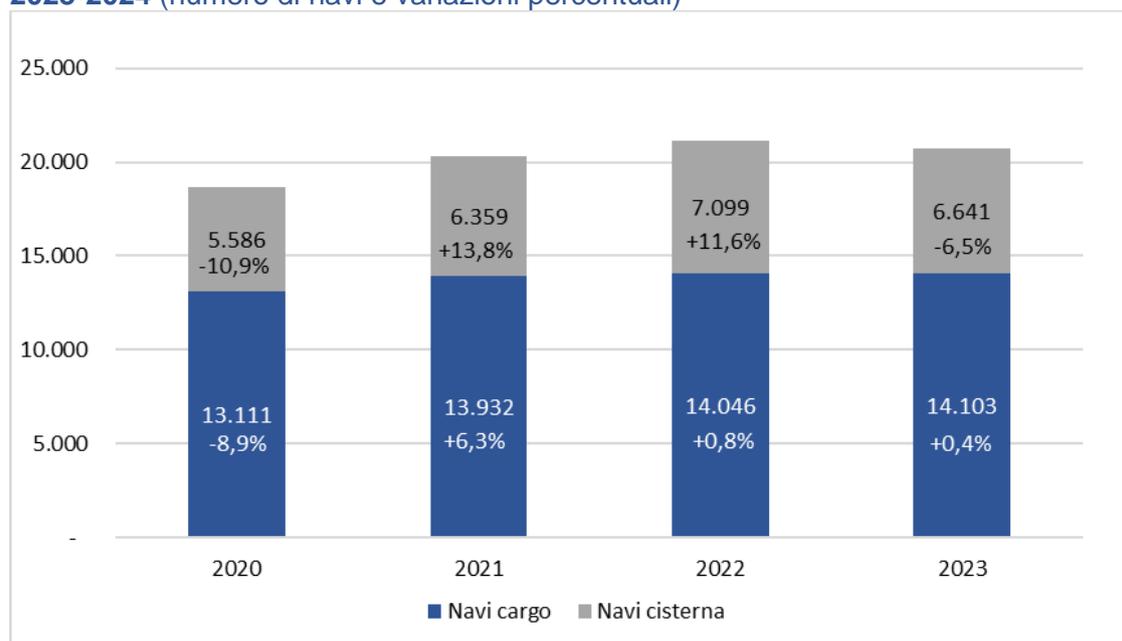
²⁶ Port Infographics 2024, Assoporti e SRM

²⁷ Assieme a quelli di Barcellona, Valencia, Pireo e Saint-Louis du Rhône

al 2022 (-6,5%), anno in cui gli arrivi sono stati i più alti dal 2020, probabilmente anche per via della crisi energetica internazionale.

Passando a esaminare i dati del primo bimestre 2024, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente si osserva - nel complesso - una riduzione relativamente contenuta degli arrivi di navi cargo (-3,9%), già in calo rispetto al 2022, mentre le navi cisterna risultano in lieve aumento (+1,4%) (Figura 8).

Figura 8 - Navi in arrivo nei principali porti italiani. Anni 2019-2023 e primo bimestre 2023-2024 (numero di navi e variazioni percentuali)



Fonte: elaborazioni ICE su dati Imf Portwatch.com

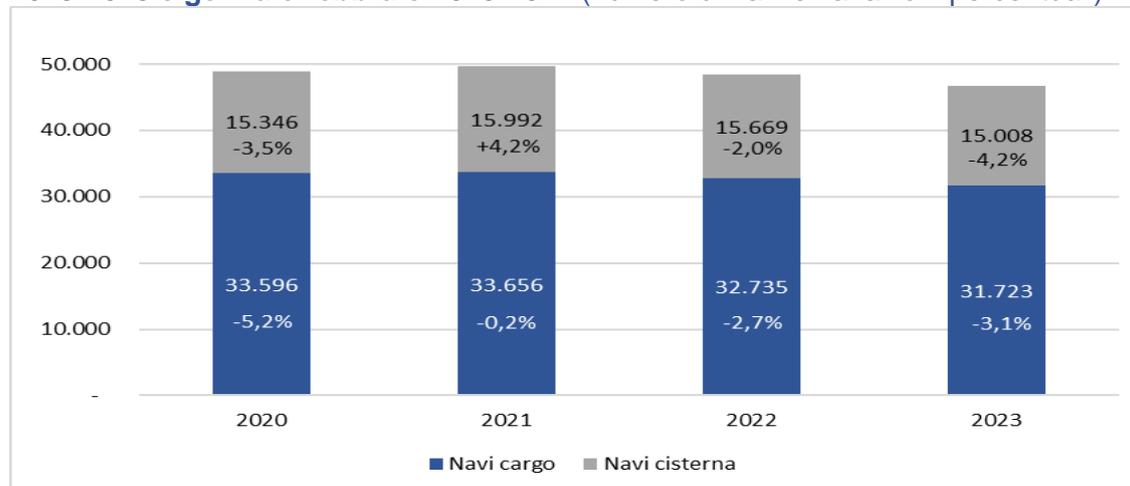
Considerando i singoli porti, gli andamenti sono piuttosto eterogenei: nei primi due mesi del 2024 si è registrato (rispetto al primo bimestre 2023), un aumento di navi cargo nei

porti di Augusta (+78,3%), Napoli (+8,7%), La Spezia (+3,4%); di contro, si presentano in calo gli arrivi a Taranto (-16,5%), Genova (-13%) e Livorno (-7,8%). Per le navi cisterna, nello stesso periodo, sono aumentati gli arrivi nei porti di Napoli (+36,4%), Trieste (+13%), Augusta (+5,4%) mentre sono calati a La Spezia (-40%), Livorno (-17,2%) e Gioia Tauro (-15,8%), per citarne alcuni.

In generale, i dati confermano le indicazioni di Assoportri sul fatto che, per il momento, non si sia verificato un forte calo di arrivi, nonostante i tempi di consegna via mare si siano allungati, né una marcata contrazione nei volumi di merce trasportata²⁸.

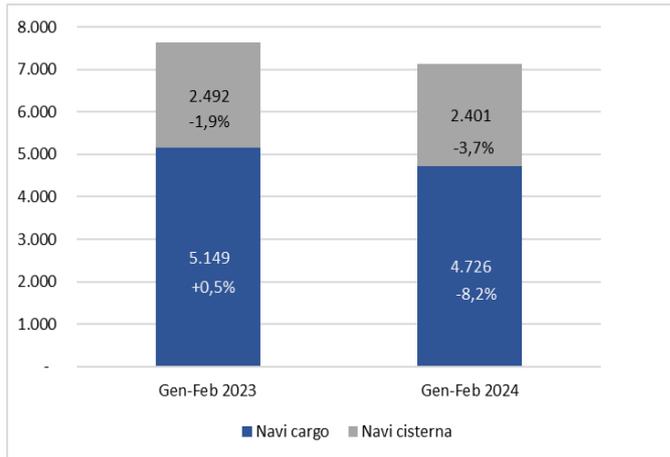
Gli effetti della crisi dipendono tuttavia, in primo luogo, dalla durata della situazione emergenziale. Alcuni osservatori del settore sottolineano infatti il rischio che, se la crisi del Mar Rosso dovesse perdurare, in un prossimo futuro i vettori marittimi saranno spinti a preferire stabilmente gli scali extra-mediterranei, favorendo altri indotti che potrebbero erodere il ruolo di quello italiano²⁹. Tra i beneficiari vi sarebbero i porti di Rotterdam, Anversa, Amburgo o Brema, valida alternativa per la distribuzione e la logistica verso il Nord Europa, dove – a fine febbraio - non si riscontra un particolare aumento negli arrivi di navi (Figura 9).

Figura 9 - Navi in arrivo nei porti di Anversa, Amburgo, Brema e Rotterdam. Anni 2019-2023 e gennaio-febbraio 2023-2024 (numero di navi e variazioni percentuali)



²⁸ Intervista a Rodolfo Giampieri, presidente di Assoportri, 14 febbraio 2024.

²⁹ Secondo Confimprenditori, negli ultimi tre mesi le PMI avrebbero perso 3,3 miliardi in uscita per mancate o ritardate esportazioni e 5,5 miliardi di euro in entrata per mancato approvvigionamento; Logistica news, "Mar Rosso, Assoportri e Confimprenditori fanno le prime stime", 11 marzo 2024.



Fonte: elaborazioni ICE su dati Imf Portwatch.com

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

La crisi nel Mar Rosso, unita a fattori come la siccità nel Canale di Panama³⁰ e la guerra in Ucraina, comporta rischi e incertezze sull'andamento degli scambi commerciali globali. Le compagnie di navigazione stanno cercando di adattarsi, individuando nuove rotte e aumentando il numero di portacontainer. Le sfide da affrontare sono però notevoli, e continueranno ad esserlo soprattutto se la situazione dovesse protrarsi per mesi, accrescendo i rischi ambientali e minacciando gli obiettivi di riduzione delle emissioni nel settore marittimo, oltre al rischio che i costi delle importazioni aumentino per i consumatori finali.

Permane grande incertezza sulla durata dell'emergenza geo-politica e geo-economica, che resta difficilmente prevedibile. La gravità dell'effetto della crisi del Mar Rosso sul trasporto marittimo, sui mercati e sulla sicurezza alimentare dipenderà infatti dalla durata dell'emergenza e dal rischio di una sua estensione all'intera area medio-orientale, alla luce dell'aggravarsi del conflitto tra Iran e Israele. La situazione odierna sottolinea ancora una volta la fragilità delle catene di approvvigionamento globali e la necessità per i paesi di diversificare i propri fornitori, per saper affrontare al meglio gli stati di crisi.

³⁰ Si veda Massa F., "A Panama non è in gioco solo la siccità", *Limes* 3/2024

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

Banca Centrale Europea (2024), *Proiezioni macroeconomiche per l'area dell'euro formulate dagli esperti della BCE*, scaricabile da:

https://www.ecb.europa.eu/press/projections/html/ecb.projections202309_ecbstaff~4eb3c5960e.it.html

Banca d'Italia (2024), *Il commercio marittimo e gli attacchi alle navi nel Mar Rosso*, in Bollettino Economico n.1/2024.

Banca d'Italia (2024), *Le tensioni nel Mar Rosso e il loro possibile impatto macroeconomico*, in Bollettino Economico n .2/2024.

Banca Intesa San Paolo (2024), *Crisi nel Mar Rosso e rischi nelle forniture: un'analisi settoriale dell'import italiano*, scaricabile da:

<https://group.intesasanpaolo.com/it/research/studi-di-settore>

BCG (2024), *Scenarios for Container Shipping in the Red Sea Crisis*, White Paper Boston Consulting Group, scaricabile da: <https://media-publications.bcg.com/Scenarios-for-Container-Shipping-in-the-Red-Sea-Crisis.pdf>

Kiel Institute for the World Economy (2024), *Kiel Trade Indicator: Renewed slump of ship transits in the Red Sea after slight stabilization*, <https://www.ifw-kiel.de/publications/news/renewed-slump-of-ship-transits-in-the-red-sea-after-slight-stabilization/>

Kiel Institute for the World Economy (2024), *Freight Volume in the Red Sea Continues to Decline, Fewer Ships in Hamburg*, <https://www.ifw-kiel.de/publications/news/freight-volume-in-the-red-sea-continues-to-decline-fewer-ships-in-hamburg/>

Organizzazione Mondiale del Commercio (2024), *Analysis: The Suez Canal crisis in Global Trade Outlook and Statistics*, scaricabile da:

https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/trade_outlook23_e.htm



www.ice.it
www.export.gov.it

Italian Trade Agency 
ITA-Italian Trade Agency 

@ITAttradeagency 
@itatradeagency 