



Presidenza del Consiglio dei Ministri
Ministero per la Protezione Civile e le Politiche del mare
Struttura di missione per le politiche del mare

Audizione 7 maggio 2024 – “Rotte commerciali”

Maggio 2024



Sommario

1.	La crisi del Mar Rosso	2
2.	Impatti sul commercio globale	3
3.	Impatti sulle rotte commerciali	4
4.	Alcune proposte	4
4.1	Aumento e un rinnovamento della flotta marittima	4
4.2	Potenziare le rotte transcontinentali alternative	5
4.3	Evitare vincoli normativi per mantenere la competitività	5

1. La crisi del Mar Rosso

In un contesto geopolitico già caratterizzato da forti incertezze causate dalla guerra russo-ucraina e dal conflitto israelo-palestinese, l'ultima minaccia alla stabilità europea e all'economia italiana è derivata, dallo scorso novembre, dagli attacchi dei ribelli Houthi alle navi mercantili nello stretto di Bab-el-Mandeb.

È un tema, peraltro, ricorrente che non riguarda solo questo caso. Recentemente sono tornati a crescere gli episodi di pirateria nello stretto di Malacca, vicino a Singapore; la siccità ha ridotto l'operatività del canale di Panama; numerosi tifoni hanno rallentato le navigazioni nell'Oceano Pacifico e in quello Indiano. Strozature logistiche di portata ancora più ampia si erano registrate durante la pandemia, quando i lockdown (specie in Cina) e il forte aumento della domanda di beni avevano causato prolungate congestioni nei porti e evidenziato i limiti nella capacità della flotta mercantile globale.

Snodi critici si evidenziano non solo lungo le rotte intercontinentali, ma anche in quelle regionali. Le connessioni via terra tra l'Italia e gli altri paesi UE, attraverso l'arco alpino, stanno attraversando diverse criticità.

Tuttavia, gli attacchi degli Houthi - all'ingresso sud del Mar Rosso, snodo cruciale dello scambio di merci tra Europa ed Asia - hanno riportato in primo piano il tema dell'affidabilità e della sicurezza dei trasporti.

Il Mar Rosso rappresenta, infatti, il crocevia per le rotte commerciali europee e globali. Il 90% del volume degli scambi mondiali avviene via mare. Attraverso il Canale di Suez, prima della crisi, transitava il 12% del traffico merci e il 30% del traffico di container globale, per un valore totale di circa un trilione di dollari.

I recenti dati del Centro Studi di Confindustria sottolineano la strategicità di tale area per il nostro Paese: il 54% degli scambi merci nazionali avviene via nave, di cui il 40% transita da Suez. Via mare, soprattutto, transita più del 90% dei flussi italiani con i principali paesi a est del Mar Rosso (in Asia e parte del Medio Oriente).

Fino ai recenti accadimenti, il Mediterraneo viveva una rinnovata centralità nella geografia degli scambi mondiali di merci, quale potenziale "piattaforma logistica" tra l'Europa e il Nord Africa ed il Vicino Oriente, ma anche di nodo di scambio e asse logistico dei flussi commerciali da e per il Far East e la sponda atlantica.

Alla luce di questi eventi, è evidente come lo scenario che si sia andato a configurare sia da considerarsi piuttosto critico, con impatti diretti sulla possibile ridefinizione degli scambi commerciali, tanto nazionali quanto globali.

2. Impatti sul commercio globale

Dopo gli attacchi terroristici alle navi mercantili nel Mar Rosso, il commercio globale è diminuito dell'1,3% da novembre a dicembre 2023.

A metà gennaio, il traffico di navi si era più che dimezzato (55% rispetto al 4° trimestre 2023), riflettendosi sul traffico dal canale di Suez (-40%).

Nelle prime fasi di crisi i traffici nei sei principali porti italiani (Genova, Venezia, Trieste, Gioia Tauro, Augusta e Livorno) - che insieme rappresentano il 54% delle importazioni e il 40% delle esportazioni marittime italiane - ha raggiunto un picco del 20%, per poi attestarsi, solamente a gennaio e a seguire, intorno al -5%, ma con punte anche fino a -35%.

L'impatto degli attacchi Houti è stato poi quasi immediato sui **costi globali di shipping**.

I noli lungo la tratta Cina-Europa sono balzati nella seconda settimana di dicembre, seguiti già nella settimana successiva da un aumento generalizzato lungo tutte le tratte, anche a seguito di una riorganizzazione delle flotte delle compagnie navali per far fronte all'allungamento delle rotte tra Asia-Europa. I costi di shipping tra Shanghai e Genova sono aumentati di ben 3 volte e mezzo a fine gennaio (+356%) per poi rientrare parzialmente a fine marzo (+178%). Dinamica sostanzialmente equivalente, su livelli più bassi, hanno registrato i noli Shanghai-Rotterdam.

I noli tra Cina e Stati Uniti, invece, hanno reagito con un lieve ritardo, raggiungendo un picco a febbraio e registrando aumenti superiori al 100% a fine marzo. La rotta tra Shanghai e New York, in particolare, resta costosa anche per l'operatività a mezzo servizio nel canale di Panama.

Nel complesso, i costi di shipping globali si attestano a fine marzo/inizi aprile su livelli superiori del 118% rispetto a quattro mesi prima.

Il Centro Studi di Confindustria, sulla base delle variazioni nei costi di shipping internazionali rilevati a fine marzo, ha stimato che l'aumento nei costi di trasporto marittimo ha effetti moderati sui prezzi alla produzione nel manifatturiero, pari in media a un +0,9%, ma con importanti differenze settoriali.

I diversi effetti settoriali dipendono infatti sia dalla relativa esposizione agli acquisti lungo le rotte del Mar Rosso (sul totale dell'import), sia dalla composizione dei loro input produttivi (importati o domestici), sia infine dalla loro posizione lungo le filiere di produzione domestiche (poiché l'aumento dei prezzi si diffonde a valle).

Chimica e metallurgia sono settori caratterizzati da un'elevata dipendenza dall'import, che avviene in maniera preponderante via mare. Ciò importa un incremento rispettivamente del +3,6% e +3,4% sui prezzi alla produzione.

Segue il settore della carta, per cui si rileva un aumento dell'1,5% dei prezzi alla produzione.

Alimentari e meccanica strumentale si attestano sui valori medi della manifattura.

Non essendo certamente possibile stimare quanto potrà durare la nuova crisi del Mar Rosso, è tuttavia facile comprendere come un prolungamento della stessa comporterà un incremento sensibile dei costi per le catene di approvvigionamento globali, per le imprese e per i consumatori finali.

3. Impatti sulle rotte commerciali

Dopo gli attacchi terroristici nel Mar Rosso, diverse compagnie di navigazione hanno deciso di dirottare i propri traffici verso il Sud Africa, passando per il Capo di Buona Speranza.

Da inizio dicembre a fine marzo i transiti nel Mar Rosso sono caduti del 65%, mentre quelli intorno all’Africa sono cresciuti del 69%. Per contenere l’impatto sui tempi di trasporto è aumentata la velocità media delle navi, soprattutto in un primo periodo.

Circumnavigare l’Africa significa estendere il transit time da 10 a 14 giorni, oltre al normale tempo di percorrenza di circa 35 giorni, con costi notevolmente più alti e differenti destinazioni finali, principalmente identificabili in Rotterdam e Amburgo.

Ciò, oltre ad incremento generalizzato dei costi, potrebbe determinare a lungo termine, un ulteriore sbilanciamento dell’attuale sistema logistico europeo verso i Paesi del Nord Europa, in particolare, Germania, Belgio e Olanda, con uno svantaggio competitivo per le imprese italiane, con un costo logistico sempre superiore rispetto ai concorrenti insediati negli hub industriali del Nord Europa, ma anche per la stessa Europa.

In questo senso, risulta sempre attuale e necessaria una “strategia mediterranea” dell’Unione europea, una visione strategica comune, che parta dal sistema logistico-portuale e prosegua con il mantenimento e il potenziamento dei valichi alpini, stradali e ferroviari.

4. Alcune proposte

4.1 Aumento e un rinnovamento della flotta marittima

Nel medio e lungo periodo è necessario un aumento e un rinnovamento della flotta marittima globale, anche per ridurre le emissioni di gas serra.

L’età media delle navi, infatti, è aumentata del 10% nell’ultimo decennio (da 20 a 22 anni), anche a causa dell’incertezza sugli sviluppi tecnologici, specie nel tipo di propulsione, e sulle normative green. Una flotta più ampia ed efficiente potrebbe assicurare la capacità di trasporto necessaria su una rotta Europa-Asia stabilmente più lunga.

Ciò comporta investimenti molto rilevanti da parte delle grandi compagnie di navigazione che controllano il mercato dello shipping (le prime quattro gestiscono quasi la metà della flotta in termini di capacità), soprattutto lungo le rotte intercontinentali.

A tal riguardo, si ritiene necessario delineare – anche all’interno della costruzione del nuovo quadro strategico che il nostro Paese dovrà definire in attuazione del recente Regolamento AFIR – linee di politica e concreti interventi che consentano di indirizzare e sostenere le scelte armatoriali verso i carburanti alternativi (GNL, bioGNL e biocarburanti), anche attraverso la conferma piena dei fondi stanziati dal Piano nazionale complementare (PNC) al PNRR per il supporto all’infrastrutturazione del GNL. Ciò risulta essenziale non solo per le tematiche ambientali connesse al processo di decarbonizzazione del settore marittimo, ma anche per intercettare i traffici marittimi sui nostri porti, con evidenti benefici connessi all’attrazione anche del turismo croceristico.

4.2 Potenziare le rotte transcontinentali alternative

Un’altra importante strada da percorrere consiste nel potenziare le rotte transcontinentali alternative, via terra e intermodali. Date le incerte prospettive della via della seta, acquista particolare rilevanza il progetto di corridoio India-Medio Oriente-Europa.

Per i beni energetici, infine, è possibile incrementare il transito di gas e petrolio attraverso l’oleodotto che collega le coste est ed ovest dell’Arabia Saudita (East-West pipeline, peraltro oggetto anch’esso di attacchi dallo Yemen), evitando lo stretto di Bab-el-Mandeb. Attraverso il mar Rosso, infatti, transita quasi il 10% degli scambi globali di petrolio e gas naturale liquefatto, ma appena lo 0,2% è imbarcato sulle coste ovest dell’Arabia Saudita.

4.3 Evitare vincoli normativi per mantenere la competitività

Altro importante tema è quello dei traffici marittimi costituiti da scarti di produzione che sostituiscono materie prime vergini essenziali per le nostre industrie, come ad esempio le rotte che approvvigionano il nostro sistema di materiali come ferro e altri metalli non ferrosi qualificabili come rifiuti, ma di fatto destinati ad essere materia prima delle nostre produzioni manifatturiere. Per evitare la deviazione di questi materiali su rotte diverse da quelle che toccano i nostri porti è necessario ripristinare la norma ambientale contenuta nel decreto legislativo n. 152/2006 (Testo Unico Ambientale – art. 265, comma 2) che equipara il trasporto di rifiuti alle merci nei traffici marittimi, secondo la proposta già formulata da Confindustria proprio al fine di tutelare la competitività del nostro sistema produttivo rispetto al resto delle imprese europee dove questa equiparazione non è messa in discussione