

Crisi nel Mar Rosso e rischi nelle forniture: un'analisi settoriale dell'import italiano

Direzione Studi e Ricerche

Febbraio 2024

Crisi nel Mar Rosso e rischi nelle forniture: un'analisi settoriale dell'import italiano

Premessa

La **crisi nel Mar Rosso**, con gli attacchi dei ribelli yemeniti Houthi nello Stretto di Bab el-Mandeb ed il conseguente intervento degli Stati Uniti sulle loro basi, sta portando significative preoccupazioni, per le potenziali conseguenze sull'attività produttiva. I timori riguardano sia i ritardi nelle consegne - che innescherebbero blocchi produttivi e nuove tensioni sulla tenuta dell'attività e sui prezzi delle merci - sia gli incrementi dei noli e delle assicurazioni delle navi che, impattando sui costi di trasporto, potrebbero innescare una nuova ondata inflazionistica.

A cura di **Enza De Vita e Anna Cristina Visconti**¹

Le conseguenze della crisi sono già visibili sia sui costi di trasporto che sulle consegne². Ad esempio, per la rotta Shanghai-Genova i costi sono più che quadruplicati dall'inizio degli attacchi (19 ottobre 2023) e il traffico di portacontainer, petroliere e metaniere dallo stretto di Bab el-Mandeb a metà gennaio 2024 si è già ridotto di quasi la metà³. Anche i porti italiani da fine dicembre hanno segnalato una riduzione del traffico commerciale. Per ora, l'incertezza sugli effetti che questa crisi produrrà in Italia e in Europa è elevata, in quanto dipende dalla sua durata e dalla scelta delle compagnie di navigazione di circumnavigare l'Africa o di fermare le navi. In caso di circumnavigazione, oltre a maggiori costi di trasporto e maggiori tempi di consegna, in Italia vi è il rischio di abbandono dei nostri porti a favore di quelli del Nord Europa (ad esempio Rotterdam). Il rallentamento del trasporto marittimo interessa potenzialmente anche le coste orientali statunitensi, che vedono allungate le rotte dal Golfo persico e dal Sud-Asia, in quanto le rotte alternative al Mar Rosso passano dal Capo di Buona Speranza o dal Canale di Panama, già congestionato per l'estrema scarsità di acqua. Purtroppo, le motivazioni e le interconnessioni geopolitiche che sottostanno agli obiettivi dei ribelli Houthi fanno temere che la crisi nelle acque di ingresso nel Mar Rosso non sia di rapida soluzione.

La crisi colpisce, in particolare, il traffico navale in transito dal Mar Rosso verso l'Europa, attraverso il Canale di Suez, snodo fondamentale per il commercio mondiale, ma anche i flussi in direzione contraria, dall'Europa verso le destinazioni asiatiche.

Per stimare l'impatto sui diversi settori manifatturieri italiani si è fatto ricorso ai dati messi a disposizione dall'Eurostat che consentono di distinguere i flussi di commercio estero per modalità di trasporto (navale, aereo, ferroviario e stradale), per paese di origine o destinazione ad un livello di disaggregazione molto elevato, corrispondente alla classificazione merceologica Harmonised System. Si è scelto di focalizzare l'analisi sui dati più recenti, relativi ai primi nove mesi del 2023, anche alla luce delle significative anomalie nell'interscambio con i paesi asiatici registrate negli anni precedenti, indotte dalla pandemia. Si è inoltre preferito analizzare i flussi in valore (e non l'interscambio in quantità) per la maggiore affidabilità delle informazioni. Si è assunto che l'interscambio commerciale che viaggia via nave nel Mar Rosso comprenda le rotte con i porti dell'Asia, inclusi i Paesi del Golfo Persico, oltreché con l'Oceania e con l'Africa Orientale.

¹ Si ringraziano Stefania Trenti e Ilaria Sangalli per il supporto ai commenti.

² A tal proposito si veda anche "Analisi SRM sulla Crisi nel Mar Rosso: i principali numeri del Canale di Suez e i primi effetti" (dall'Osservatorio Maritime Economy di SRM).

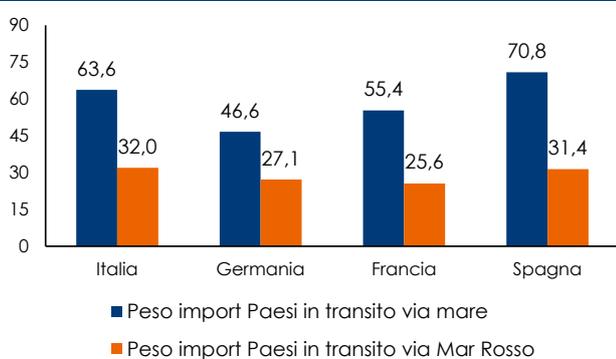
³ Fonte: ISPI - Istituto per gli Studi di Politica Internazionale.

Le merci in transito nel Mar Rosso

L'Italia è uno dei Paesi con la quota più elevata di **importazioni** extra-UE che viaggia per nave, con il 64% (Fig. 1), contro il 47% della Germania e il 55% della Francia. Solo la Spagna ci supera, con una quota del 71%, ma una rilevante parte dei suoi scambi avviene con la costa orientale americana, evitando quindi le aree a rischio. Se limitiamo l'analisi ai flussi provenienti dai paesi che utilizzano il Mar Rosso, tale quota scende al 32% per l'Italia, un dato in linea con il peso della Spagna (31%) ma maggiore di quello di Germania (27%) e Francia (26%).

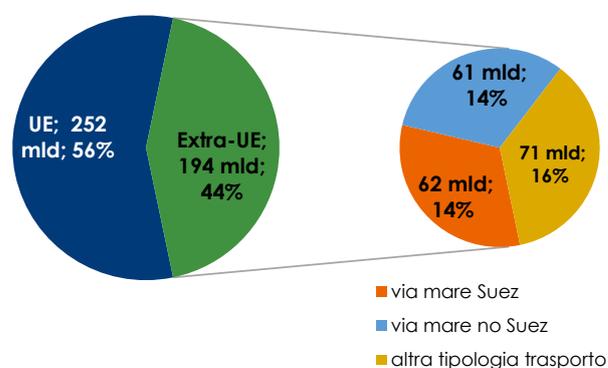
La quota italiana via Mar Rosso scende ulteriormente (14%)⁴ se consideriamo l'incidenza sull'import complessivo dal mondo, UE ed extra-UE (28% è il peso dei flussi marittimi sul totale dell'import italiano, Fig. 2), in linea con quella spagnola; il peso sull'import complessivo è invece inferiore al 10% per Germania e Francia.

Fig. 1 – Importazioni Extra-UE di Italia, Germania, Francia, Spagna (quote % di merci movimentate via mare; gen-set 2023)



Fonte: elaborazioni su dati Eurostat

Fig. 2 – Italia: importazioni UE ed Extra UE e modalità di trasporto (gen-set 2023, miliardi di euro, valori correnti)



Nota: altra tipologia di trasporto: ferroviario, aereo, stradale, condotte, etc.
Fonte: elaborazioni su dati Eurostat

In termini settoriali, di rilievo è il trasporto navale dei prodotti petroliferi, greggi e raffinati, dei quali il 27% del totale importato in Italia transita nel Mar Rosso, giungendo in primis dal Golfo Persico. Considerando i prodotti energetici si deve tener conto anche del GNL (gas naturale liquefatto), prodotto classificato all'interno della chimica, con le navi gasiere provenienti dal Qatar e dal Mozambico che risultano anch'esse bloccate fuori dallo Stretto di Bab el-Mandeb. Nei primi nove mesi del 2023, i flussi di import di GNL in transito via Mar Rosso ammontano all'8% del prodotto importato, una quota sensibilmente più alta rispetto al passato. Il conflitto russo-ucraino, infatti, ha comportato una consistente riduzione degli approvvigionamenti energetici dalla Russia, spingendoci a differenziare i fornitori di greggio e di GNL, incrementando anche i flussi via Bab el-Mandeb.

Per quanto riguarda invece i soli beni del **manifatturiero**, le merci che transitano nell'area a rischio di attacchi dei ribelli Houthi corrispondono per l'Italia al 13% dell'import.

Esistono diversi criteri per valutare l'esposizione dei settori al rischio di rallentamento/blocco delle forniture via Mar Rosso. Il primo consiste nel calcolare l'incidenza dei settori sul valore delle merci italiane in transito da Bab el-Mandeb (ranking in Fig. 3). Un secondo criterio, non meno importante e complementare al primo, va a quantificare la rischiosità dei settori in termini di peso degli approvvigionamenti via Mar Rosso sul totale dell'import complessivo (Fig. 4). Alcuni settori, infatti,

⁴ Le stime di Banca d'Italia indicano che "il trasporto navale attraverso il Mar Rosso riguarda quasi il 16% delle importazioni italiane di beni in valore" - dati riferiti all'anno 2022 (Bollettino Economico n.1/2024 - Il commercio marittimo e gli attacchi alle navi nel Mar Rosso).

pur essendo meno rilevanti per gli approvvigionamenti complessivi dell'Italia via Suez, possono subire gli effetti negativi della situazione più di altri, per il semplice fatto che dipendono strettamente dai traffici del Mar Rosso per far funzionare la propria catena produttiva o per soddisfare la domanda finale. Molto dipende, poi, anche dall'import penetration che li contraddistingue (peso delle importazioni sulla domanda, in Fig. 5), e che rende alcuni settori di per sé più esposti a difficoltà nella supply chain. Non da ultimo va considerato l'impatto indiretto che potrebbero avere alcuni settori se non arrivassero gli input intermedi (tipo batterie per automotive, metalli per i settori utilizzatori) o l'effetto a cascata che genererebbero eventuali colli di bottiglia nella catena produttiva della chimica.

I settori saranno analizzati seguendo il ranking della Fig. 3, ma le considerazioni sulla loro rischiosità si baseranno anche sugli altri criteri di valutazione.

Il settore con il maggior valore di merci in transito via Suez è il **Sistema Moda** (Fig. 3), nonostante il ridimensionamento delle importazioni dall'Asia avvenuto nel 2023. Si tratta anche di uno dei settori più a rischio di rallentamento/blocco delle forniture perché vede transitare da Bab el-Mandeb il 27% delle forniture estere complessive (Fig. 4). In particolare, oltre ai prodotti finiti di abbigliamento, calzature, tessile casa e d'arredamento, pelletteria e maglieria (con quote interessate nel range 21%-33% delle import complessive), i carichi coinvolti trasportano prodotti intermedi necessari alla produzione domestica, come il 35% dei filati e tessuti importati e il 19% delle pelli e concia. A impattare sul Sistema Moda sono anche alcune merci classificate come beni agricoli relative ai filati di lana (peli di capra del Cachemir, lane di tosatura), al cotone e alle pelli gregge.

La **Metallurgia** è il secondo settore per valore di import dal Mar Rosso, il 20% del totale. Le importazioni a rischio sono composte in primis da prodotti siderurgici (il 35% transita dal Canale di Suez) e da metalli non ferrosi (9%). Anche per la metallurgia, nei primi nove mesi del 2023 vi è stato un rallentamento dell'import rispetto al 2022, amplificato dalla discesa delle quotazioni. I livelli degli acquisti dall'Asia sono ancora molto alti, seppure vi sia stato negli ultimi anni un tentativo di diversificazione degli approvvigionamenti.

Gli **Intermedi chimici** (ove è ricompreso il GNL, che pesa sull'import del settore per circa il 40%), tra i settori con la maggior import penetration, presentano una quota di forniture in arrivo dalla tratta sotto attacco Houthi dell'11%, riferita quasi interamente a chimica di base e gas tecnici (di cui circa la metà è GNL).

La **Meccanica**, quarto settore per peso sul totale dell'import italiano via Suez, è esposta al traffico navale nel Mar Rosso per il 18% delle sue importazioni, che si riferiscono in gran parte a macchine di impiego generale, seguite a distanza dagli organi di trasmissione. Tuttavia, si osservi come l'import penetration complessiva del settore sia relativamente ridotta, grazie al forte presidio dei produttori italiani sul mercato interno.

Segue l'**Automotive**, dove il valore delle merci che viaggia verso l'Italia via Bab el-Mandeb, l'11% delle forniture complessive, vale il quinto posto della classifica complessiva in figura 3. Spiccano per valore di import le automobili ma anche le componenti di autoveicoli (freni, cambi e altre componenti importate direttamente dal settore, nonché le batterie, bene di importazione dell'Elettrotecnica; le componenti elettroniche arrivano anche via aereo, come meglio si vedrà in seguito), la cui mancanza o semplice ritardo di consegna potrebbe mettere di nuovo a rischio le catene di fornitura del settore, già colpite duramente dai colli di bottiglia generati dalla crisi-Covid. Seppure meno rilevanti per valore di import, si segnala che il 56% dei motocicli importati dall'Italia transita dal Canale di Suez, così come il 37% delle biciclette e passeggini.

Il settore dell'**Elettrotecnica**, fondamentale per il processo di trasformazione energetica, presenta il 21% di merci in ingresso a rischio. Infatti, il 20% degli acquisti oltre confine di apparecchi per la generazione, trasformazione, distribuzione dell'elettricità e il 30% degli accumulatori e batterie, incluse le batterie destinate all'Automotive, navigano nel Mar Rosso.

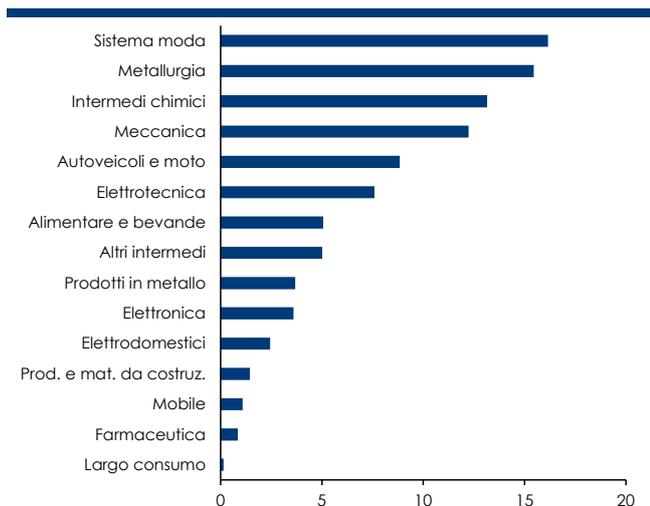
Nella **filiera agro-alimentare**, invece, le merci in transito dal Mar Rosso rappresentano l'8% dell'import italiano di beni alimentari (in primis olii e grassi), a cui si affianca un altro 8% del comparto agricolo (principalmente caffè non torrefatto e frutta).

Si segnalano inoltre due settori, **Elettrodomestici** e **Mobili**, che compaiono in coda al ranking in figura 3 per via di un peso ridotto sul valore delle merci italiane importate via Suez, ma che risultano, al contempo, particolarmente esposti agli effetti negativi di eventuali blocchi e rallentamenti in atto, poiché almeno un quarto delle loro forniture complessive transita dal Mar Rosso. Si tratta, nello specifico, del 34% per gli Elettrodomestici (i beni a rischio sono soprattutto i piccoli elettrodomestici) e del 25% per i Mobili (prevalentemente mobili per camera e soggiorno), dove però il basso livello di import penetration ridimensiona in parte il rischio complessivo del settore.

Infine, si rileva la particolarità dei settori dell'**Elettronica** e della **Farmaceutica**, i cui approvvigionamenti extra-UE arrivano in gran parte via aereo. L'Elettronica, in particolare, pur acquistando dall'Asia il 35% delle merci complessive, vede gran parte delle consegne effettuate via aria (circa due terzi), soprattutto le macchine per telecomunicazioni e i computer; resta più esposta al rischio nave la microelettronica (equamente ripartita tra nave e aereo). Analogo è il caso della Farmaceutica (che si rifornisce prevalentemente dagli Stati Uniti e dalla Svizzera) le cui importazioni dall'Asia sono solamente il 6% e i tre quarti arrivano tramite aereo; in questo caso, resta a rischio una quota contenuta di prodotti farmaceutici di base, mentre le specialità medicinali prediligono forme di trasporto via aria o terra.

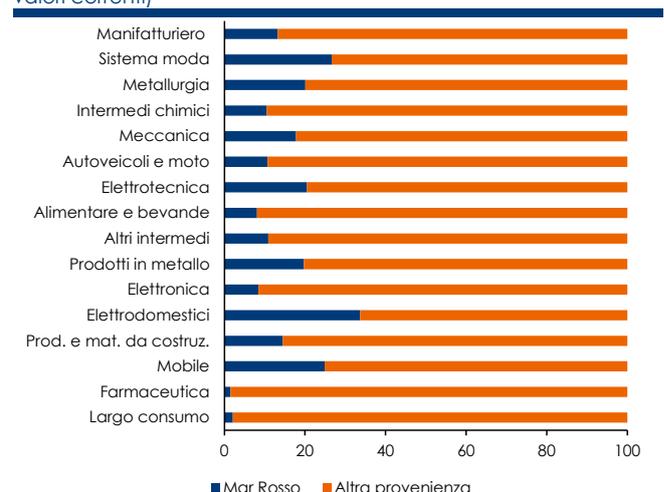
Meno rilevante l'impatto della crisi Suez sulle **esportazioni**, ovvero sul traffico merci nel Mar Rosso che segue l'asse Nord-Sud. Le esportazioni manifatturiere italiane per quella via, nel periodo gennaio-settembre 2023 sono state pari al 6,5% dell'export a valore complessivo (UE ed Extra-UE). Un terzo dei flussi riguarda prodotti della Meccanica. Di questi, il 12% è destinato alle rotte commerciali a rischio e si riferisce in primis alle macchine di impiego generale (soprattutto macchine per imballaggio). Seppure di importo meno rilevante, si segnala che il 27% delle esportazioni di macchine per l'industria tessile transita nelle acque del Mar Rosso.

Fig. 3 - Import italiano di manufatti in transito dal Mar Rosso: quote % settoriali (gen-set 2023, peso % su dati a valori correnti)

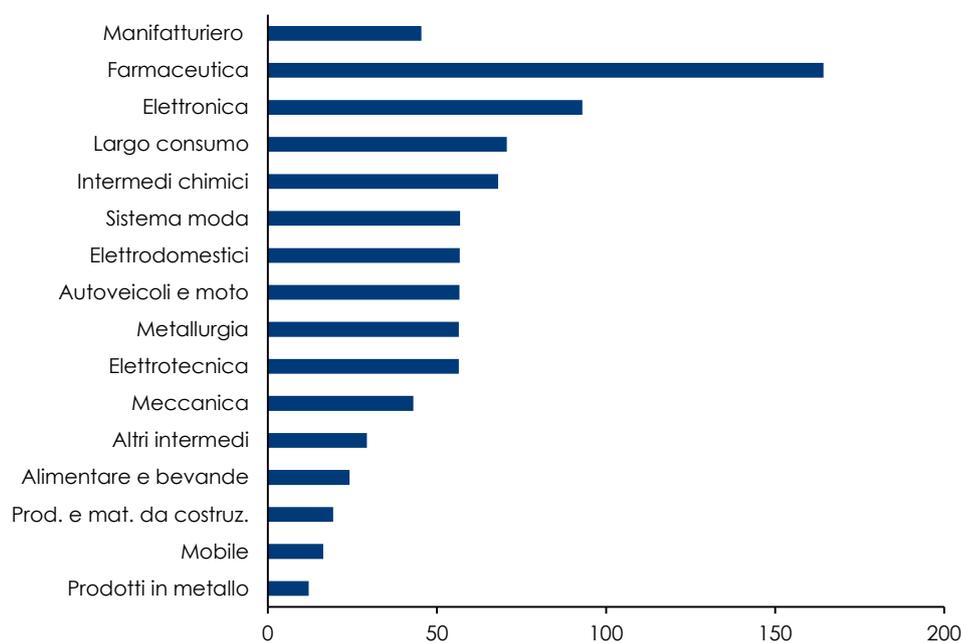


Nota: rapporto tra il valore delle importazioni del settore in transito via Mar Rosso e il totale import manifatturiere via Mar Rosso. Fonte: elaborazioni su dati Eurostat

Fig. 4 - Peso % delle merci in transito dal Mar Rosso sul totale dell'import dei settori dal mondo (gen-set 2023, peso % su dati a valori correnti)



Nota: rapporto tra il valore delle importazioni del settore in transito via Mar Rosso e il totale import settoriale. Ordinamento per peso delle importazioni settoriali in transito nel Mar Rosso. Fonte: elaborazioni su dati Eurostat

Fig. 5 - Italia: import penetration 2023 (in valore)

Nota: Import penetration = import / domanda (valori stimati). Fonte: elaborazioni su dati Prometeia

Importanti comunicazioni

Gli economisti che hanno redatto il presente documento dichiarano che le opinioni, previsioni o stime contenute nel documento stesso sono il risultato di un autonomo e soggettivo apprezzamento dei dati, degli elementi e delle informazioni acquisite e che nessuna parte del proprio compenso è stata, è o sarà, direttamente o indirettamente, collegata alle opinioni espresse.

La presente pubblicazione è stata redatta da Intesa Sanpaolo S.p.A. Le informazioni qui contenute sono state ricavate da fonti ritenute da Intesa Sanpaolo S.p.A. affidabili, ma non sono necessariamente complete, e l'accuratezza delle stesse non può essere in alcun modo garantita. La presente pubblicazione viene a Voi fornita per meri fini di informazione ed illustrazione, ed a titolo meramente indicativo, non costituendo pertanto la stessa in alcun modo una proposta di conclusione di contratto o una sollecitazione all'acquisto o alla vendita di qualsiasi strumento finanziario. Il documento può essere riprodotto in tutto o in parte solo citando il nome Intesa Sanpaolo S.p.A.

La presente pubblicazione non si propone di sostituire il giudizio personale dei soggetti ai quali si rivolge. Intesa Sanpaolo S.p.A. e le rispettive controllate e/o qualsiasi altro soggetto ad esse collegato hanno la facoltà di agire in base a/ovvero di servirsi di qualsiasi materiale sopra esposto e/o di qualsiasi informazione a cui tale materiale si ispira prima che lo stesso venga pubblicato e messo a disposizione della clientela.

Comunicazione dei potenziali conflitti di interesse

Intesa Sanpaolo S.p.A. e le altre società del Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo (di seguito anche solo "Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo") si sono dotate del "Modello di organizzazione, gestione e controllo ai sensi del Decreto Legislativo 8 giugno 2001, n. 231" (disponibile sul sito internet di Intesa Sanpaolo, all'indirizzo: <https://group.intesasnpaolo.com/it/governance/dlgs-231-2001>) che, in conformità alle normative italiane vigenti ed alle migliori pratiche internazionali, prevede, tra le altre, misure organizzative e procedurali per la gestione delle informazioni privilegiate e dei conflitti di interesse, che comprendono adeguati meccanismi di separazione organizzativa, noti come Barriere informative, atti a prevenire un utilizzo illecito di dette informazioni nonché a evitare che gli eventuali conflitti di interesse che possono insorgere, vista la vasta gamma di attività svolte dal Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo, incidano negativamente sugli interessi della clientela.

In particolare le misure poste in essere per la gestione dei conflitti di interesse tra il Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo e gli Emittenti di strumenti finanziari, ivi incluse le società del loro gruppo, nella produzione di documenti da parte degli economisti di Intesa Sanpaolo S.p.A. sono disponibili nelle "Regole per Studi e Ricerche" e nell'estratto del "Modello aziendale per la gestione delle informazioni privilegiate e dei conflitti di interesse", pubblicato sul sito internet di Intesa Sanpaolo S.p.A. all'indirizzo <https://group.intesasnpaolo.com/it/research/RegulatoryDisclosures>. Tale documentazione è disponibile per il destinatario dello studio anche previa richiesta scritta al Servizio Conflitti di interesse, Informazioni privilegiate ed Operazioni personali di Intesa Sanpaolo S.p.A., Via Hoepli, 10 – 20121 Milano – Italia.

Inoltre, in conformità con i suddetti regolamenti, le disclosure sugli interessi e sui conflitti di interesse del Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo sono disponibili all'indirizzo <https://group.intesasnpaolo.com/it/research/RegulatoryDisclosures/archivio-dei-conflitti-di-interesse> ed aggiornate almeno al giorno prima della data di pubblicazione del presente studio. Si evidenzia che le disclosure sono disponibili per il destinatario dello studio anche previa richiesta scritta a Intesa Sanpaolo S.p.A. – Industry & Local Economies Research, Via Romagnosi, 5 - 20121 Milano - Italia.

Intesa Sanpaolo Direzione Studi e Ricerche - Responsabile Gregorio De Felice**Industry & Local Economies Research**

Stefania Trenti (Responsabile) stefania.trenti@intesasnpaolo.com
Ezio Guzzetti ezio.guzzetti@intesasnpaolo.com

Industry Research

Ilaria Sangalli (Responsabile coordinamento Economisti Settoriali) ilaria.sangalli@intesasnpaolo.com
Lefizia Borgomeo lefizia.borgomeo@intesasnpaolo.com
Anita Corona (sede di Roma) anita.corona@intesasnpaolo.com
Enza De Vita enza.devita@intesasnpaolo.com
Luigi Marcadella (sede di Padova) luigi.marcadella@intesasnpaolo.com
Paola Negro (sede di Torino) paola.negro@intesasnpaolo.com
Enrica Spiga enrica.spiga@intesasnpaolo.com
Anna Cristina Visconti anna.visconti@intesasnpaolo.com

Regional Research

Giovanni Foresti (Responsabile) giovanni.foresti@intesasnpaolo.com
Romina Galleri (sede di Torino) romina.galleri@intesasnpaolo.com
Sara Giusti (sede di Firenze) sara.giusti@intesasnpaolo.com
Anna Maria Moressa (sede di Padova) anna.moressa@intesasnpaolo.com
Massimiliano Rossetti (sede di Ancona) massimiliano.rossetti@intesasnpaolo.com
Carla Saruis carla.saruis@intesasnpaolo.com
Rosa Maria Vitulano (sede di Roma) rosa.vitulano@intesasnpaolo.com

Innovazione e alta tecnologia

Serena Fumagalli (Responsabile) serena.fumagalli@intesasnpaolo.com

Local Public Finance

Laura Campanini (Responsabile) laura.campanini@intesasnpaolo.com