

Crisi del Mar Rosso: quale impatto ha sulle imprese italiane

di [Pierpaolo Molinengo](#)

Publicato il 3 Maggio 2024

Come è noto la navigazione nel Mar Rosso sta soffrendo per le crisi geopolitiche che attanagliano il Medio Oriente. Di conseguenza le rotte internazionali che utilizzano il Canale di Suez sono poco utilizzate. Quali le conseguenze per il commercio internazionale? Quale impatto sulle imprese italiane in particolare?

Quale **impatto** ha **sulle imprese italiane e sul commercio internazionale** la **crisi del Mar Rosso**? La rotta, una delle più importanti a livello mondiale, rappresenta il 30% del traffico mondiale di container. Il **numero di navi che vi transitano, da inizio anno, è calato del 76%**, mentre il volume delle spedizioni che sono dovute passare intorno al Capo di Buona Speranza è aumentato del 193%. Ma quale impatto sta determinando la crisi del Mar rosso per le aziende italiane? Secondo una recente **analisi effettuata** dall'**Allianz Trade**, si evincono questi numeri:



- nel corso degli ultimi sei mesi il fatturato delle aziende che sono state colpite direttamente dalla crisi del Mar Rosso ha registrato un calo del 14,2% rispetto al semestre precedente;
- almeno il 5,5% delle aziende ha dovuto ridurre - e in alcuni casi addirittura cancellare - gli investimenti che erano previsti per il 2024;
- i costi sono aumentati mediamente del 19% rispetto al periodo pre crisi. I settori più colpiti sono l'energia, la chimica, l'agroalimentare e la metallurgia;
- il 30% delle aziende ha deciso di prendere in considerazione delle alternative per rimediare alle difficoltà logistiche.

Crisi Mar Rosso, le conseguenze per le aziende

Ad analizzare le conseguenze della crisi del Mar Rosso ci ha pensato Allianz Trade, che ha pubblicato uno specifico rapporto dal titolo: *“La crisi nel Mar Rosso: effetti sulle imprese italiane e sul commercio internazionale”*. L'**analisi** è stata **svolta nel corso del mese di marzo 2024** ed ha coinvolto un campione di 500 esportatori italiani, sentiti con la collaborazione di Format Research, un istituto di ricerca specializzato nelle indagini sulle imprese. La ricerca ha uno scopo ben preciso: valutare le conseguenze della crisi nel Mar Rosso, che dagli ultimi mesi del 2023 ha sostanzialmente determinato una serie di interruzioni nei trasporti marittimi. Spesso le **compagnie marittime** sono state **costrette a optare per delle rotte più costose e dispendiose**, dovendo circumnavigare l’Africa. Il tutto per evitare i rischi a cui sarebbero andate incontro nella regione del Mar Rosso. Questa rotta è molto importante: rappresenta il 30% del traffico mondiale di container e il 40% del commercio tra Asia ed Europa. Solo per avere un’idea dei numeri, basti pensare che il 12% del petrolio trasportato via mare e l’8% del gas naturale liquefatto (CNL) attraversano il Canale di Suez. Ma non basta: i continui attacchi hanno determinato un impatto importante sul numero delle spedizioni.

“Da inizio anno, il numero di navi portacontainer che attraversano lo Stretto di Bab-El-Mandeb e il Canale di Suez è stato rispettivamente inferiore del -76% e del -48% rispetto ai volumi normalmente registrati durante il periodo pre-bellico - spiega Françoise Huang, senior economist Allianz Trade for Asia Pacific -. Al contrario, il volume delle spedizioni intorno al Capo di Buona Speranza è aumentato del +193% nello stesso periodo. I prezzi di spedizione, in particolare le tariffe di trasporto dei container, sono inizialmente aumentati in modo significativo rispetto ai livelli di novembre 2023 (+87% entro la fine di dicembre e +177% entro la fine di gennaio, quando hanno raggiunto un picco di 3.964 USD/container da quaranta piedi). Da allora i prezzi di spedizione sono diminuiti in modo sequenziale, a un ritmo di circa il -3% ogni settimana (sebbene rimangano 1,9 volte superiori al prezzo pre-pandemia)”.

Gli impatti sulle aziende italiane

Nel corso degli **ultimi sei mesi** il **fatturato delle aziende**, che sono state **colpite dalla crisi del Mar Rosso**, è **calato del 14,2% rispetto al semestre precedente**. Mediamente la riduzione del fatturato per azienda si è attestata intorno al 18%. Per il 2024 sono previsti degli ulteriori cali che si potrebbero attestare intorno al 10,6%. Sono state costrette a ridurre - e in alcuni casi a cancellare - gli investimenti previsti per il 2024 del 5,5% delle aziende. La crisi del Mar Rosso, inoltre, ha determinato - per il 51% delle aziende intervistate - qualche tipo di difficoltà per il transito delle merci. Il problema è stato più pronunciato per le aziende dei settori della meccanica strumentale, dell’energia e della metallurgia. Per il

56,4% delle aziende i **costi** - ci si riferisce a quelli relativi alle **spedizioni**, all'**import**, all'**export** e di **transito** - sono **destinati ad aumentare** proprio a causa dei **problemi che si stanno registrando intorno al Canale di Suez**. A essere i più preoccupati sono i seguenti settori:

- energia;
- chimica;
- agroalimentare;
- metallurgia.

L'aumento medio dei costi stimato dalle aziende è del +19% rispetto al periodo pre-crisi. A preoccupare il 59,2% delle aziende sono i **tempi di spedizione** che **sono destinati ad aumentare**, mentre il 22,6% ritiene che ci potrebbero essere dei **ritardi nei pagamenti nel corso dei prossimi tre mesi**. Si stima che il ritardo medio possa essere nell'ordine di 40 giorni. Per il 23,2% delle aziende la concorrenza delle navi che transitano in maniera più agevole nel Canale di Suez potrebbe determinare una perdita di quote di mercato della propria azienda. Il 6,4% ritiene che l'impatto della crisi sull'andamento della propria attività economica sarà abbastanza significativo.

“La crescente incertezza geo-politica Medio Orientale si innesta in uno scenario di volatilità globale caratterizzata dalla crescita delle insolvenze e dei tassi di interesse che stanno generando elevati fabbisogni finanziari per le imprese - afferma Luca Burrafato, Responsabile Paesi Mediterranei Medio Oriente e Africa per Allianz Trade -. In questo contesto, crediamo che sia ancor più necessaria la definizione di strategie di filiera che, coinvolgendo in maniera allargata la supply-chain, consentano di ottimizzare la gestione del capitale circolante con l'obiettivo di valorizzare quella propensione alla resilienza che il tessuto economico Italiano ha più volte evidenziato nei momenti più critici”.

NdR: potrebbe interessarti anche...[Default imprese italiane in crescita ad inizio 2024](#)

Pierpaolo Molinengo Venerdì 3 maggio 2024

Master Class Novità Accise 2024

Corso online di alta formazione – 18 ore Dall'8 maggio 2024 al 19 giugno 2024 Avv. Sara Armella – Prof.ssa Caterina Verrigni

ARcom

Organizzato da **Formazione**

Programma

In breve, il corso approfondirà:

- Introduzione alle accise
- Principali adempimenti in ambito accise
- Settore energetico
- Alcoli e bevande alcoliche
- Accertamento e sanzioni
- I tabacchi
- Riforma della disciplina accise
- Casi di studio



[SCARICA IL CALENDARIO COMPLETO DEL CORSO >](#)

[SCARICA LA BROCHURE > PER ISCRIVERTI SCARICA IL](#)

[MODULO DI ISCRIZIONE](#)

[SCOPRI DI PIÙ](#)