



LA CRISI DEL CANALE DI SUEZ E LE RIPERCUSSIONI SULLE ESPORTAZIONI REGIONALI

La crisi del Canale di Suez e il ruolo degli Houthi. Con l'avvio del conflitto tra Hamas e Israele, il 7 ottobre scorso, un forte clima di tensione ed incertezza ha nuovamente interessato l'intera area mediorientale. Tra coloro che, fin dall'inizio, hanno manifestato la propria vicinanza ad Hamas e alla Palestina, vi è la fazione degli Houthi, un gruppo ribelle yemenita tra i più attivi nella rivolta interna del 2011 e che dal 2015 controlla una parte del paese, compresa la capitale Sana'a e la costa che si affaccia sul Mar Rosso vicino allo stretto di Bab-el-Mandeb. Si tratta di un gruppo armato attivo fin dagli anni '90, di fede sciita, appartenente all'asse di alleanza guidato dal governo iraniano, la cui rilevanza negli eventi di questi ultimi mesi è data soprattutto dalla posizione geografica strategica, in grado di minacciare le principali rotte commerciali internazionali.

Mappa del Mar Rosso



Riassumendo le principali tappe di questa escalation, il primo intervento Houthi nei confronti di Israele si è avuto il 19 ottobre con un attacco missilistico diretto verso il porto di Eilat, l'unico sbocco israeliano sul Mar Rosso. Successivamente, tra novembre e dicembre, sono state colpite alcune navi mercantili dirette in Israele. A gennaio 2024, dopo il primo intervento militare degli USA che ha causato una decina di vittime tra gli Houthi, la situazione si è deteriorata con l'aumento del numero di navi coinvolte e l'avvio di bombardamenti da parte degli USA sul territorio yemenita e sulle navi

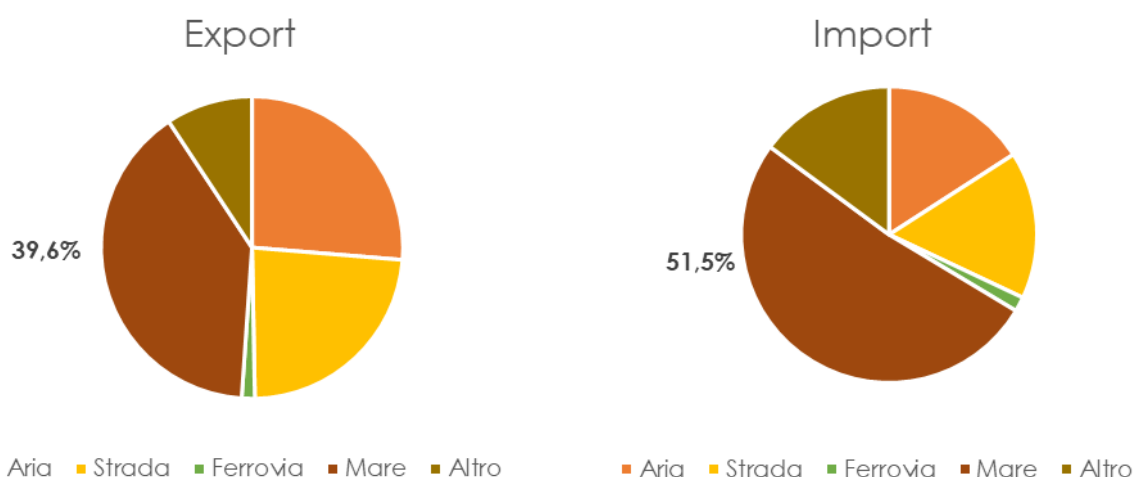
Houthi presenti nel Mar Rosso. Ciò ha provocato un immediato crollo dei transiti presso il Canale di Suez da parte dei principali vettori operanti nel settore mercantile.

Le ripercussioni sul commercio internazionale. I dati sugli scambi commerciali dell'Unione Europea, forniti da Eurostat, mostrano che il valore degli scambi extra UE del 2022 tramite trasporto marittimo, siano superiori rispetto a quelli via terra e via aria sia per le esportazioni (39,5% del totale) che per le importazioni (51,5%). Considerando soltanto i volumi, le percentuali sono ancora superiori: 75,6% per le esportazioni e 73,7% per le importazioni, peraltro in crescita nel corso degli ultimi vent'anni (nel 2002 le quote erano rispettivamente del 69% e del 65%).

Il trasporto marittimo rappresenta la prima via commerciale extra UE dell'Unione

Dati in percentuale sul valore delle merci scambiate dall'UE con i paesi extra UE.

Fonte: Eurostat 2022



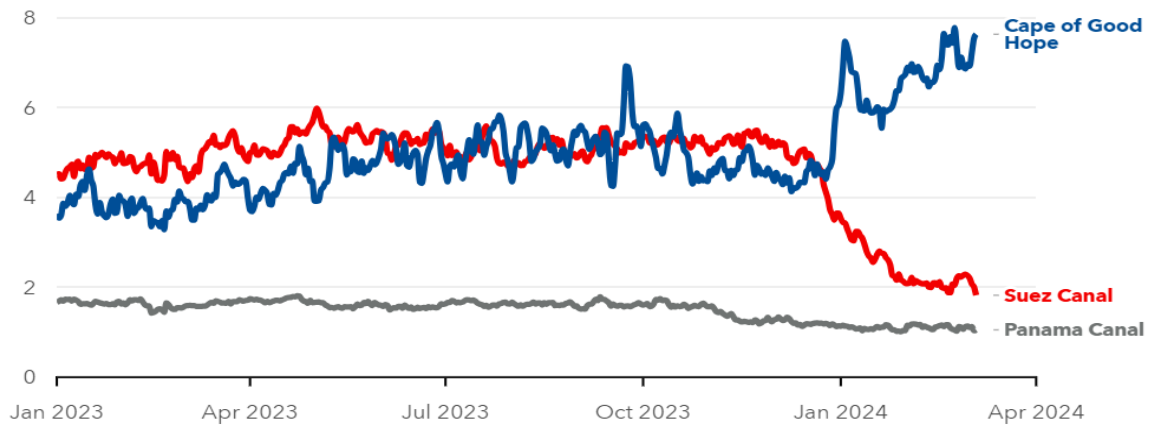
Uno studio pubblicato dall'Atlantic Council¹ e ripreso dal Parlamento Europeo nel documento [Maritime security: Situation in the Red Sea](#) afferma che la quota di transito tramite il Canale di Suez consisteva, prima della crisi, in circa il 20% del trasporto marittimo globale ed il 40% del totale degli scambi tra Europa e Asia mentre, secondo il [Fondo Monetario Internazionale](#) (IMF), nel corso del 2023 il volume medio delle merci commerciate attraverso il canale di Suez oscillava tra i 4,5 e i 6 milioni di tonnellate al giorno. Come si può osservare nella figura relativa alle principali rotte, proprio a partire da gennaio 2024 è evidente il crollo dei transiti a Suez e la contemporanea crescita degli stessi presso il Capo di Buona Speranza, la punta meridionale del continente africano. Il dato medio giornaliero rilevato dall'IMF a febbraio 2024 è di circa 2,1 milioni di tonnellate a Suez (-55% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente) contro le circa 7 registrate in Sudafrica (+75%).

Il cambiamento di rotta attraverso la circumnavigazione dell'Africa comporta, quindi, un aumento dei costi e dei tempi di trasporto che per alcune merci può essere molto dannoso, sia per la deperibilità dei prodotti (su tutti la frutta fresca) che per la possibile "rottura" degli stock che può innescare altre criticità nella catena produttiva.

¹ The long shadow of the Red Sea shipping disruption, Atlantic Council, 01/2024

Crollano i transiti sul Mar Rosso: -55% dei volumi nei primi due mesi del 2024

Volumi giornalieri di transito sulle principali rotte commerciali marine. Media mobile a 7 giorni, dati in milioni di tonnellate.

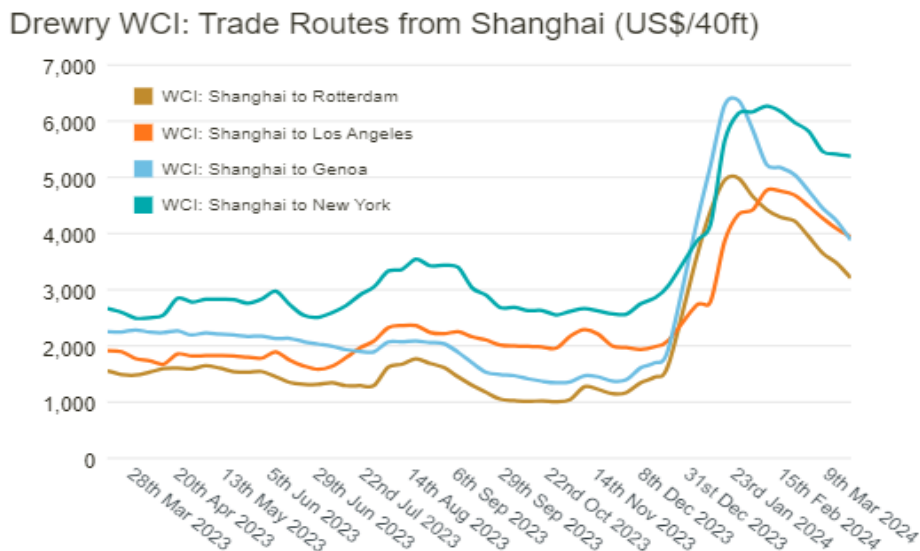


Fonte: Fondo Monetario Internazionale (IMF)

L'indice WCI (Word Container Index), creato dalla società di ricerca britannica Drewry, sintetizza i prezzi medi di noleggio dei container per le principali rotte commerciali. Come si nota nella figura relativa, l'aumento ha riguardato parallelamente anche le altre rotte commerciali a causa soprattutto dell'oligopolio presente nel settore (3 compagnie detengono il 45% della flotta disponibile) e dell'effetto "a catena" provocato dalla crisi. Gli aumenti maggiori hanno riguardato la rotta Shanghai - Genova (da una media di circa 1.500 \$ ad un massimo oltre i 6.000 \$ per un container standard da 40 piedi), seguita dalle rotte Shanghai - New York e Shanghai - Rotterdam.

Costi triplicati per le spedizioni verso l'Asia

Prezzo medio del noleggio di un container da 40 piedi (12,1 metri)



Fonte: Drewry, Uk, 2024

L'impatto sul settore agroalimentare italiano. La posizione dell'Italia, al centro del Mediterraneo e la nostra vocazione marittima evidenziano l'importanza di questo canale per l'economia nazionale. Considerando il valore degli scambi commerciali extra UE, questa modalità

rappresenta il 50% per le esportazioni ed il 60% per le importazioni. In questo contesto, il Canale di Suez è quindi la principale rotta commerciale verso la Penisola Araba e l'Oceano Indiano, permettendo un risparmio di tempo e risorse molto elevato rispetto alla circumnavigazione dell'Africa.

Il mercato asiatico, che già da molti anni ha visto crescere notevolmente gli scambi, rappresenta per l'agroalimentare nazionale circa il 10% dell'export con un valore complessivo di circa 6,1 miliardi di €². Uno studio recentemente pubblicato da [Ismea](#) mette inoltre in evidenza che l'emergenza del Canale di Suez abbia colpito particolarmente settori come il vitivinicolo ed il frutticolo. Il vino in bottiglia, infatti, è la categoria alimentare più commercializzata in quest'area per un totale di 565 mln di € (dati Ismea 2022), il 9,2% del totale agroalimentare asiatico. Guardando, invece, all'importanza relativa del mercato asiatico per singolo prodotto, emerge la forte rilevanza che riveste quest'area per le mele e i kiwi: il 21% dell'export totale di mele per un valore di 181 milioni di €; il 12% per i kiwi per 59,7 mln di €. Del totale delle mele esportate in Asia, il primo paese acquirente è l'Arabia Saudita (38,2%) a cui si aggiungono quote rilevanti anche per gli Emirati Arabi Uniti (9,2%), Qatar (2,9%), Kuwait (1,1%) e Bahrein (0,6%) per un totale del 52%. Tra le altre destinazioni raggiungibili tramite il Canale di Suez vi è l'India (25%).

Passando alle importazioni di prodotti agricoli ed alimentari, i principali acquisti sui mercati asiatici riguardano l'olio di palma (1,2 mld di €), il caffè non torrefatto (564 mln €), seppie e calamari congelati (326 mln €). Tra i Paesi di origine al primo posto c'è l'Indonesia (soprattutto per l'olio di palma), seguita da Cina e Vietnam.

Il mercato asiatico dei prodotti piemontesi. Guardando all'import-export delle aziende agroalimentari piemontesi, grazie ai dati forniti da Istat-Coeweb, è possibile analizzare il valore degli scambi con queste aree e l'importanza relativa per ogni categoria di prodotto.

Nel 2022 l'export dei prodotti agricoli verso l'Asia è pari al 17,8%

Saldo commerciale del Piemonte verso/da Asia e Medio Oriente nel 2022 per macro-categorie di prodotto

	Export (.000€)			Import (.000€)		
	MONDO*	ASIA	MEDIO ORIENTE	MONDO*	ASIA	MEDIO ORIENTE
Industria	58.318.849	8.311.481	2.103.448	41.317.487	4.822.596	195.874
<i>Prodotti Alimentari</i>	5.333.466	576.399	275.676	2.047.996	270.659	3.903
<i>Bevande</i>	2.694.573	226.688	63.900	661.228	1.965	457
Agricoltura	526.858	93.643	37.997	3.114.640	552.515	49.920
<i>Culture permanenti</i>	422.275	53.591	36.761	1.782.895	432.531	48.177
TUTTI	59.443.950	8.497.999	2.198.560	45.358.166	5.565.425	247.096

Fonte: elaborazione IRES Piemonte su dati Istat-Coeweb

* Nella categoria Mondo sono compresi tutti gli scambi interni all'UE che costituiscono la voce principale per tutte le categorie agroalimentari.

La tabella pone in evidenza l'importanza dei mercati asiatici, in particolare quelli mediorientali, per alcune categorie merceologiche. Il valore complessivo delle esportazioni verso il continente asiatico nel 2022 vale circa il 14,3% del totale per un valore di 8,5 miliardi di €. Di questi, la quasi totalità è costituita dall'industria manifatturiera (8,3 mld; 97,8%) di cui alimentari e bevande costituiscono il 9,7% (803 mln €). Tra i prodotti agricoli l'export verso l'Asia vale il 17,8% del totale, una cifra superiore alla media ed è rilevante la quota relativa all'area mediorientale con 38 mln di €, quasi la totalità rappresentata dai prodotti delle colture permanenti (soprattutto mele e kiwi) per un valore di 36,7 mln di €.

² Dati Ismea 2022

Di particolare gravità è la situazione relativa alla frutta fresca che deve fare i conti con la possibile deperibilità del prodotto a causa del prolungamento dei tempi di percorrenza. Per molte produzioni la scelta ricade sul non inviare la merce richiesta cercando mercati alternativi e più facilmente raggiungibili. Il rischio è, quindi, quello di creare dei surplus in altri mercati e di perdere competitività nei confronti dei produttori collocati in aree meno svantaggiate dalla crisi in atto, come ad esempio, i Paesi dell'emisfero Sud (Cile e Nuova Zelanda ad esempio sono grandi esportatori di kiwi) o dell'Asia come la Cina e i paesi del Sudest asiatico.

Alcune considerazioni. La crisi in corso nel Mar Rosso è una conseguenza della grave situazione che sta coinvolgendo Israele e la Palestina da alcuni mesi e la speranza è che si possa arrivare ad una soluzione di pace il più presto possibile. Ciò premesso, si tratta dell'ennesima criticità di natura geopolitica emersa negli ultimi anni, che seppur a migliaia di km di distanza dall'Italia, è in grado di mutare gli equilibri produttivi e commerciali della nostra agricoltura (o perlomeno, in questo caso, di una parte di essa).

I mercati a rischio, in questa situazione, sono tra i più redditizi, soprattutto per l'export di vino in bottiglia e frutta fresca. Questa emergenza arriva all'indomani delle difficoltà già riscontrate nel commercio con l'area coinvolta dal conflitto russo-ucraino. Le mele, inoltre, stanno registrando criticità anche in un mercato consolidato come quello egiziano (8% del mercato export extra UE; in calo del 60% nel 2023 rispetto al 2022)³ per la crisi economica in corso in quel Paese e la forte instabilità politica che minaccia tutta l'area mediorientale e alcuni Paesi del Nord Africa. Di conseguenza, una redistribuzione della produzione sul mercato interno da parte dei principali paesi esportatori rischia seriamente di causare crolli di prezzo e surplus produttivi.

Sul fronte delle importazioni è necessario, invece, porre attenzione al mercato del riso. Infatti, sebbene l'Italia sia il maggior produttore di riso europeo e il Piemonte produca circa il 50% del riso nazionale, è di particolare rilevanza anche la quota di riso importato dall'estero di cui circa il 70% arriva dall'area asiatica transitando proprio dal Canale di Suez: nel 2022, il 26% è arrivato dal Pakistan, il 19% dalla Birmania, l'8% dal Vietnam e la restante parte soprattutto dai paesi dell'Indocina (India, Thailandia, Cambogia). Inoltre, questa crisi giunge in un periodo di grande espansione sia produttiva che commerciale di Pakistan e Cambogia, che potrebbe compromettere ulteriormente gli equilibri commerciali globali.

In ambito politico e istituzionale, è stata l'Unione Europea ad aver approvato, il 29 gennaio scorso, il primo provvedimento di urgenza, il Crisis Management Concept, che ha poi dato il via all'operazione Eunavfor Aspides. Tale iniziativa dovrebbe assicurare una presenza navale dell'UE, insieme ad altre forze presenti nel Mar Rosso, per proteggere le principali rotte di comunicazione e permettere in breve tempo il regolare passaggio delle navi container attraverso il Canale di Suez. Nel frattempo, dopo aver raggiunto il massimo a metà gennaio, i costi medi di trasporto sono leggermente scesi nel corso delle settimane successive, un segnale di moderato ottimismo per il prossimo futuro.

A cura di Stefano Cavaletto (IRES Piemonte - Osservatorio rurale del Piemonte - www.piemonterurale.it)
Copyright © 2024 - IRES Piemonte Via Nizza 18 - 10125 Torino www.ires.piemonte.it - 26 gennaio 2024



Sviluppo Rurale
Piemonte 2023-2027



REGIONE
PIEMONTE

³ Dati Istat-Coeweb nazionali, 2023 provvisori