

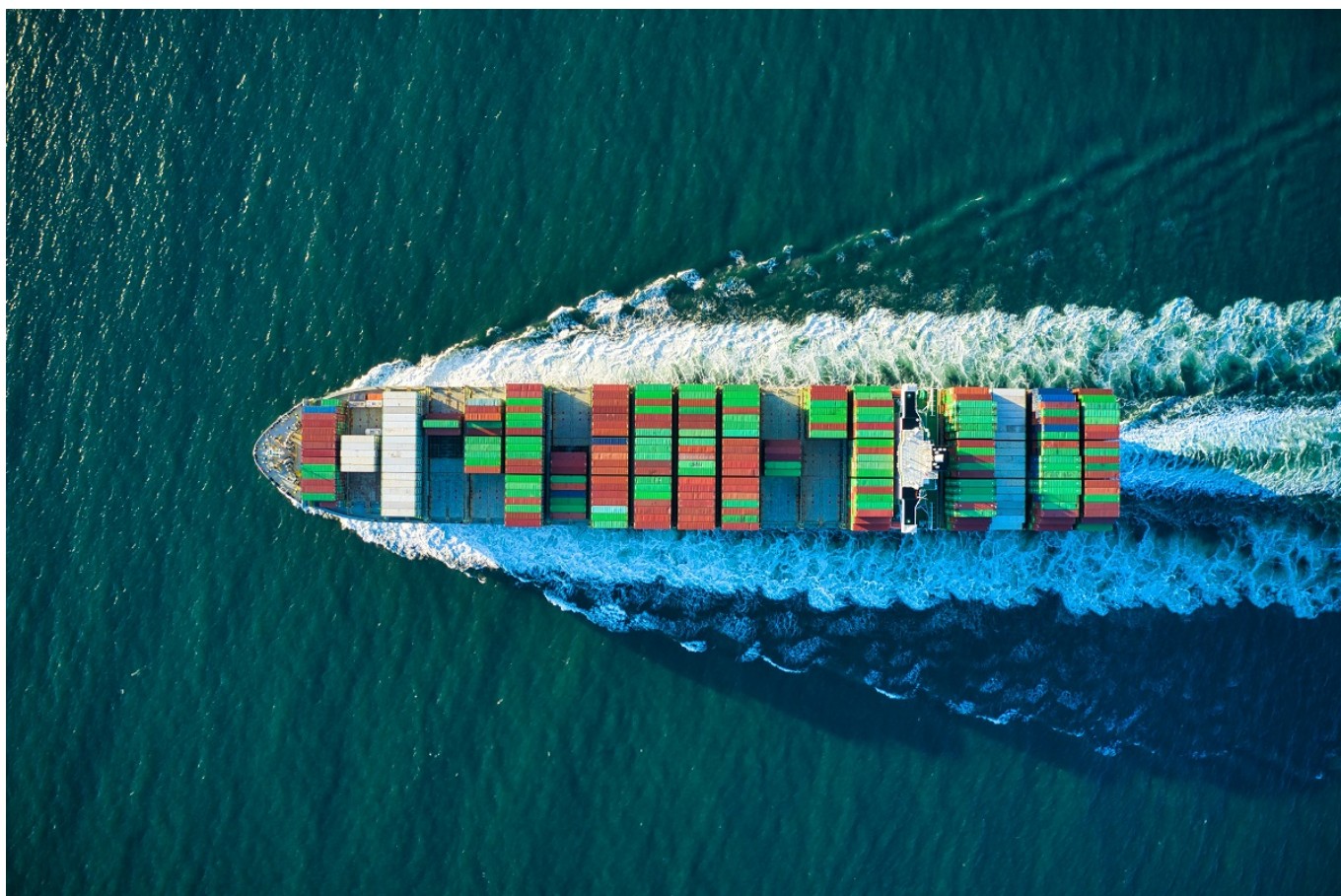
Allianz Trade ha pubblicato un Rapporto dal titolo “La crisi nel Mar Rosso: effetti sulle imprese italiane e sul commercio internazionale”. Si tratta di un’indagine - svolta a marzo - su un campione di 500 esportatori italiani, in collaborazione con Format Research, istituto di ricerca specializzato nelle indagini sulle imprese. Scopo di questa ricerca è valutare le conseguenze della Crisi nel Mar Rosso che, dalla fine del 2023, ha innescato interruzioni nel settore dei trasporti marittimi. Le compagnie di navigazione sono state, infatti, costrette a optare per rotte più costose e dispendiose intorno all’Africa, per evitare i rischi nella regione del Mar Rosso.

Il Mar Rosso è una rotta vitale, che rappresenta il 30% del traffico mondiale di container e il 40% del commercio Asia-Europa.

Circa il 12% del petrolio trasportato via mare e l’8% del gas naturale liquefatto (GNL) passano attraverso il Canale di Suez. Inoltre, gli attacchi hanno avuto un impatto notevole sul volume delle spedizioni.

*“Da inizio anno, - ha dichiarato **Francoise Huang**, senior economist Allianz Trade for Asia Pacific - 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. Al contrario, il volume delle spedizioni intorno al Capo di Buona Speranza è aumentato del +193% nello stesso periodo”.*

“I prezzi di spedizione, - prosegue Huang - 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 rimangono 1,9 volte superiori al prezzo pre-pandemia)”.



Impatto sui ricavi

Negli ultimi sei mesi, il fatturato delle aziende colpite dalla crisi del Mar Rosso è diminuito del 14,2% rispetto al semestre precedente. La riduzione media del fatturato per azienda è stata del -18%. Il 10,6% delle aziende prevede ulteriori cali nel 2024. Impatto sugli investimenti aziendali

Il 5,5% delle aziende è stato costretto a ridurre significativamente o addirittura a cancellare “completamente” gli investimenti previsti per il 2024 a causa della crisi del Mar Rosso.

Impatto sull'attività economica delle imprese

Il 51% delle aziende intervistate ha incontrato qualche tipo di difficoltà nel transito delle merci attraverso il Mar Rosso. Questo dato è più pronunciato tra le aziende dei settori della meccanica strumentale, dell'energia e della metallurgia.

Impatto sui costi

Il 56,4% delle aziende ritiene che i costi (spedizione, import/export/transito) aumenteranno

a causa delle difficoltà di transito attraverso il Canale di Suez. I settori dell'energia, della chimica, dell'agroalimentare e della metallurgia sono i più preoccupati. L'aumento medio dei costi stimato dalle aziende è del +19% rispetto al periodo pre-crisi.

Impatto sui tempi di spedizione (importazione, esportazione, transito)

Il 59,2% delle aziende ritiene che i tempi di spedizione (import/export/transito) aumenteranno a causa delle difficoltà di passaggio attraverso il Canale di Suez.

Impatto sui termini di pagamento dei clienti delle aziende

Il 22,6% delle aziende ritiene che ci saranno ritardi nei pagamenti da parte dei clienti nei prossimi tre mesi. Il ritardo medio stimato dalle aziende è di +40 giorni.

Nuovi scenari competitivi e potenziale perdita di quote di mercato

Il 23,2% delle aziende ritiene che la concorrenza tra le navi che transitano più facilmente attraverso il Canale di Suez comporterà una perdita di quote di mercato per la propria azienda. Il 6,4% ritiene che l'impatto della crisi sull'andamento della propria attività economica sarà abbastanza significativo.

Soluzioni adottate per superare le nuove difficoltà logistiche

Il 30% delle aziende ha già preso in considerazione possibili alternative per evitare le difficoltà logistiche: il 20,6% vi farà ricorso nel 2024, mentre il 9,4% vi ha già fatto ricorso attraverso l'uso del trasporto aereo (60,5%), del trasporto su strada (9,5%), del trasporto ferroviario (circa 8%), o attraverso l'uso combinato di tali vettori (oltre il 22% circa delle aziende).

*“La crescente incertezza geo-politica Medio Orientale - afferma **Luca Burrafato**, Responsabile Paesi Mediterranei Medio Oriente e Africa per Allianz Trade - 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. 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”.*

© riproduzione riservata pubblicato il 30 / 04 / 2024