

## Scheda contributo Istituto Italiano di Navigazione

---

### INTRODUZIONE

---

Nel ringraziare il Ministro e la Struttura di Missione per le Politiche del Mare per l'attenzione, l'Istituto Italiano di Navigazione<sup>2</sup>, sul tema “**Rotte Commerciali**” – in linea sia con la finalità statutaria relativa al supporto all'economia ed alla gestione della navigazione marittima, sia con gli intenti espressi sul tema nello stesso “Piano del Mare”<sup>3</sup>, con il presente contributo intende, unitamente agli operatori del settore, richiamare, l'attenzione sulla fondamentale, strategica importanza che riveste la rotta commerciale del Canale di Suez per tutti i porti italiani e conseguentemente per l'economia del nostro Paese nel suo complesso, sostenendo la necessità di continuare a porre in essere ogni possibile sforzo per consentire la navigabilità in sicurezza di questa importante linea di comunicazione.

Nel seguito verrà quindi riportata una sintesi relativa ad alcuni dei principali **indicatori commerciali** relativi al traffico marittimo che transita da Suez per raggiungere in nostri porti. In particolare, sono stati raccolti, a sostegno di quanto ivi rimarcato, dati che evidenziano appunto la qui ribadita importanza strategica della suddetta via di comunicazione per i porti italiani, oltre ad alcune dichiarazioni, rese da principali operatori nazionali del settore in merito agli

---

<sup>1</sup> <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/gu/2023/10/23/248/so/36/sg/pdf>.

<sup>2</sup> L'Istituto Italiano di Navigazione (sito web: <https://www.istnav.org/>), è una libera associazione senza scopo di lucro, storica, che si propone di promuovere lo sviluppo delle scienze e delle tecniche, il diritto, la giurisprudenza e l'economia della Navigazione nelle sue quattro dimensioni (aerea, marittima, terrestre, spaziale), diffondendone la conoscenza. L'Istituto Italiano di Navigazione è stato costituito con l'Atto del 4 maggio 1959. Successivamente ha avuto riconoscimento di personalità giuridica con il DPR 1703 del 12 ottobre 1964 (pubblicato su G.U. nr.212 del 25 agosto 1965); in tale occasione il Consiglio Generale dell'Istituto fu ricevuto dal Capo dello Stato, On. Giuseppe Saragat. È membro fondatore dell'Associazione Internazionale degli Istituti di Navigazione (I.A.I.N.), del Gruppo Europeo degli Istituti di Navigazione (E.U.G.I.N.) e della *Resilient Navigation and Timing Foundation*.

<sup>3</sup> Cfr. § 2.2. pag. 20 e pag. 23 dove viene dato atto della posizione strategica dell'Italia nel Mediterraneo e si evidenzia altresì che sino ad oggi il Mediterraneo ha concentrato il 20% del trasporto marittimo mondiale

effetti della crisi del Mar Rosso verificatasi, come è noto, per gli attacchi degli Houthi alle navi commerciali al largo dello Yemen.

---

## **TEMI ALL’ATTENZIONE**

---

I recenti attacchi degli Houthi alle navi commerciali che transitano nell’area del Mar Rosso rappresentano l’ennesimo **shock per l’economia nel giro di pochi anni**. Dallo scoppio della pandemia del 2020 si sono infatti registrati, in rapida successione, eventi che hanno comportato sensibili impatti al traffico marittimo commerciale a livello globale: l’incaglio della nave portacontainer Evergiven nel Canale di Suez, l’invasione russa dell’Ucraina, il conflitto a Gaza e, conseguentemente, gli attacchi degli Houthi, il sequestro di navi commerciali nello Stretto di Hormuz da parte iraniana, la ripresa della minaccia della pirateria nel Bacino Somalo che sembrava ormai sopita.

Nel Piano del Mare, al paragrafo 2.2, si legge: “..l’Italia – nello specifico mediante le sue rotte marittime – dovrebbe avvantaggiarsi della sua posizione privilegiata ... Infatti, la sua posizione strategica la propone quale potenziale “piattaforma logistica”, perfettamente funzionale ad un contesto di riposizionamento e ridistribuzione dei flussi del commercio internazionale”.

Orbene, l’attuale crisi sulle linee di comunicazioni che interessano il Mar Rosso, nell’ipotesi in cui non si riesca a garantire la navigabilità in sicurezza in quell’area, potrà comportare i seguenti rischi:

1. la compromissione (per non dire vanificazione) del summenzionato obiettivo, atteso che i traffici marittimi potrebbero essere deviati, anche nel lungo periodo, dai porti italiani a quelli del nord Europa, così compromettendo una centralità dell’Italia nei flussi del commercio marittimo nazionale oltre che europeo;
2. l’aumento dei costi e/o la scarsità di materie prime e di talune merci; in entrambi i casi con inevitabili danni all’economia del nostro Paese. In riferimento agli ultimi dati statistici disponibili, i traffici marittimi di

*import/export* attraverso il Canale di Suez, interessati direttamente o indirettamente dalla crisi del Mar Rosso, ammontano a circa 161,7 miliardi di euro. Questo importo incide sull'intero commercio estero dell'Italia per il 12,6%. Di questi 161,7 miliardi, 110 miliardi circa (pari al 68%) riguardano le importazioni e 51,7 miliardi di euro (pari al 32%) le esportazioni<sup>4</sup>.

Sennonché in attualità, a motivo della crisi in atto, i passaggi di grandi navi portacontainer, portarinfuse, petroliere e metaniere hanno subito da novembre 2023 ad oggi un calo del 50%<sup>5</sup>, con grave impatto sui principali porti italiani.

A motivo degli attacchi Houthi, infatti, molti Armatori fra i quali ad esempio anche MSC, Maersk, Cosco e Hapag-Lloyd, hanno deciso di non far transitare le navi per Suez, scegliendo la rotta di Capo di Buona Speranza con la circumnavigazione dell'Africa, nonostante l'inevitabile allungamento del viaggio (ad esempio un viaggio da Shanghai per l'Europa comporta un allungamento di quasi 7 mila miglia nautiche - da 9.911 a 16.219 - e due settimane circa di durata), con un evidente aggravio dei costi pur di evitare il Mar Rosso.

Secondo uno recente studio dell'ISPI, del 30 aprile 2024, dai dati raccolti relativi a sei fra i principali porti italiani – *precisamente: Genova, Venezia, Trieste, Gioia Tauro, Augusta e Livorno (che, da soli, rappresentano circa il 54% delle importazioni ed il 40% delle esportazioni marittime del nostro Paese)* – è emerso, a partire dal mese di gennaio 2024, un calo dei traffici di circa il 20%. Tra i principali sistemi portuali nazionali, la contrazione più importante, in termini assoluti, avrebbe riguardato soprattutto il porto di Genova che, secondo l'ISPI, avrebbe visto diminuire gli attracchi di 61 unità (-10,7%). Seguono poi Livorno con -43 (-9,8%) e Venezia con -34 (-6,4%)<sup>6</sup>.

Anche l'ultimo rapporto sull'economia del mare di SRM-Intesa Sanpaolo conferma il dimezzamento dell'attività nel Canale di Suez nei primi mesi del

---

<sup>4</sup> Cfr. anche articolo La Stampa 9 marzo 2024 richiamo al dossier CGIA Mestre sulla Crisi del Mar Rosso.

<sup>5</sup> Cfr. sul punto, *inter alia*, pubblicazione ISPI 30 aprile 2024 “Il crollo dei traffici nel Mar Rosso”.

<sup>6</sup> Cfr. anche articolo La Stampa 9 marzo 2024 richiamo al dossier CGIA Mestre sulla Crisi del Mar Rosso.

2024. Il report, infatti, evidenzia che attraverso il Canale passa il 12% delle merci mondiali, il 30% dei flussi di container, il 10% dei prodotti petroliferi raffinati, l'8% del gas naturale liquefatto, il 5% del greggio. E ancora: il 14,6% dei cereali, il 14,5% dei fertilizzanti. Nel 2023 risultano, secondo SRM, 25.886 transiti di navi (+10,5% sul 2022). La media dei passaggi dal Canale tra il 1° gennaio e il 14 dicembre 2023 è stata di 71 navi al giorno. Dal 15 dicembre 2023 all'11 gennaio 2024 le navi sono state 58. Nei primi undici giorni del 2023 i transiti sono stati 143; nello stesso periodo del 2024 sono stati 65, con un calo del 55%.

In merito alla crisi verificatasi nel Mar Rosso sono intervenuti ad evidenziare le criticità per l'economia italiana diversi *stakeholders* e il nostro Istituto non può non associarsi a quanto evidenziato dagli stessi.

In particolare, sul tema il presidente di Confitarma Mario Zanetti, amministratore delegato di Costa Crociere, ha recentemente affermato che *“..La rotta di Capo di Buona Speranza, al momento, è la soluzione più logica e sicura. Nel breve periodo i prezzi potranno restare su livelli accettabili, ma se la crisi continuerà bisogna aspettarsi ripercussioni, anche a valle, sui prezzi al consumo. I conti danno il quadro della situazione. Con un viaggio che allunga la durata di quindici giorni, i costi vivi per un armatore aumentano fino a 500 mila euro a trasporto. È chiaro che sui viaggi iniziati non ci sono margini di aumento, ma su quelli programmati la revisione sarà necessaria. Ma aumenteranno anche i prezzi delle materie prime e dei semilavorati che si scaricheranno a valle”*.

Paolo Botta, direttore di Spediporto, associazione di Genova che raggruppa un terzo degli spedizionieri italiani, ha evidenziato: *“Basta guardare le banchine del porto di Genova per capire che siamo già entrati in una fase preoccupante. Sono vuote. Non c'è l'attività di qualche settimana fa. Lo stesso succede a Gioia Tauro, La Spezia, Trieste. È il segno evidente dei primi effetti della crisi..”*

*Adesso il ritardo di consegna delle merci è di 10-15 giorni. Ma con il passare del tempo i rallentamenti cresceranno in maniera esponenziale...”.*

Anche Andrea Dini, amministratore delegato di *Paul & Shark*, azienda della moda di Varese, ha lanciato l’allarme sui ritardi delle consegne, evidenziando che si attende un aumento di costi di trasporti e materie prime, nonché lo slittamento di tutto il processo di produzione: *“Il ritardo dell’arrivo della materia prima, rallenta la produzione e le consegne. È un circolo vizioso. Stiamo cercando di differenziare gli arrivi: un terzo via mare, un terzo via aerea e un terzo via treno. Ma non escludo che molti possano fermare la produzione in Europa. Lo hanno fatto Tesla e Volvo, potrebbero farlo altri”.*

Non può sottacersi, poi, che anche l’industria chimica e farmaceutica, che importano principi attivi dall’Asia potrebbero risentire della crisi. Nel caso dei *chip*, poi, rallentamenti di produzione e consegne potrebbero verificarsi nei settori dell’*automotive*, alla meccanica, alle macchine, agli elettrodomestici.

Infine, non si deve dimenticare la peculiare questione dei prodotti deperibili. Sul tema Stefano Faedo, frutticoltore, presidente del Consorzio Ortofrutticolo di Belfiore e dell’Associazione ortofrutta veneta, ha evidenziato che mele, pesche, asparago bianco, ciliegie sono specialità che esporta in Medio Oriente, India e Sudest Asiatico ed ha precisato: *“La rotta di Capo di Buona Speranza per noi è un’incognita. I tempi di raccolta e lavorazione sono calibrati. Allungarli di 15 giorni vuol dire assumersi il rischio di far arrivare il prodotto deperito. Non sono i sei-sette centesimi in più al chilo che ci preoccupano, ma il pericolo di perdere un’area di destinazione”.* Il danno potenziale danno per l’ortofrutta italiana se non verrà garantita nel breve la sicurezza della navigabilità della rotta attraverso Suez sarebbe secondo Faedo di circa due miliardi.

Infine, in questo contesto, sul piano delle misure militari implementate, non possiamo non sottolineare quanto sia estremamente importante e necessaria l’iniziativa che il 19 febbraio 2024 è stata avviata dall’Unione europea, secondo i principi della *UN Security Council Resolution* n. 2722, con l’avvio

dell'operazione denominata *EUNAVFOR ASPIDES*. Una operazione navale che, peraltro, va ad aggiungersi alle altre operazioni navali europee e nazionali che operano sia nel Bacino Somalo per il contrasto della pirateria sia nello Stretto di Hormuz per la salvaguardia dei traffici commerciali anche in quest'area, per le quali l'Italia è certamente uno dei principali paesi contributori. L'operazione ASPIDES, che rimane di natura difensiva – com'è noto – si occupa appunto di ripristinare e garantire la sicurezza marittima e salvaguardare la libertà di navigazione lungo le principali linee marittime di comunicazione nello Stretto di *Bab el-Mandeb* e nello stretto di Hormuz, nonché nelle acque internazionali del Mar Rosso, Golfo di Aden, il Mar Arabico e Golfo di Oman. Al momento è prevista la durata iniziale di un anno. Non può sottacersi in proposito il timore che la grave situazione creatasi a livello geopolitico possa richiedere più lunghi tempi di soluzione, con gravi riflessi sull'economia italiana che si è cercato molto sinteticamente di esporre nel presente scritto pur nella consapevolezza che la complessità della questione trattata è di per sé impeditiva a siffatta breve esposizione.

---

## **CONCLUSIONI**

---

In conclusione, l'Istituto Italiano di Navigazione nel ringraziare per la possibilità di portare all'attenzione della Struttura di Missione un proprio contributo, auspica che codesta Struttura di Missione, ritenuta la centralità e l'importanza strategica che la rotta attraverso il Canale di Suez riveste per l'economia italiana, vorranno attuare tutte le possibili iniziative, in stretto coordinamento con tutti i soggetti istituzionali coinvolti, affinché sia garantita la sicurezza marittima e salvaguardata la libertà di navigazione nell'intera area del Mar Rosso e del Canale di Suez a tutela degli interessi nazionali, evitando di veder deviati flussi di traffici anche nel lungo periodo verso i porti del Nord Europa.

---

*Scheda contributo, con consenso e liberatoria per la pubblicazione anche su web negli atti della Struttura di Missione del Piano del Mare.*