



A causa dei conflitti geopolitici e del cambiamento climatico, il sistema globale di supply-chain sta subendo dei cambiamenti critici, in particolare quello condotto via mare.

La Crisi del Mar Rosso: la spedizione marittima a rischio

Il 7 Ottobre 2023 Hamas, il movimento militante nazionalista e islamista palestinese, ha lanciato una serie di incursioni verso Israele; questa data segna un punto di svolta nel commercio marittimo che vede gli Houthi protagonisti di un attacco militare alle navi mercantili nel Mar Rosso, mostrando così supporto al gruppo Islamista Palestinese. Dall'inizio del conflitto tra Hamas e Israele le rotte sicure per il commercio marittimo sono diventate protagoniste delle tensioni geopolitiche mondiali. Molte grandi shipping corporations, così come importanti oil shippers, hanno quindi cambiato temporaneamente le loro rotte verso il Sud Africa, portando a notevoli conseguenze nel settore marittimo e non solo.

 Il Canale di Suez rappresenta un punto strategico per il commercio dall'Asia e Medio Oriente all'Europa. Optando per rotte attorno al Capo di Buona Speranza in Sud Africa, molte spedizioni subiscono ritardi di quasi dieci giorni.

 Un percorso più lungo per le spedizioni marittime implica un'offerta più bassa sul mercato, portando di conseguenza a tasse più alte per il trasporto marittimo: è previsto un aumento significativo nei costi di gestione del 15%-20%, dovuto all'aumento delle tariffe.

 All'inizio del nuovo anno i prezzi del petrolio hanno subito un rialzo, dovuto a potenziali interruzioni nell'offerta del Medio Oriente a seguito degli attacchi nel Mar Rosso e dalle aspettative ottimistiche della domanda in Cina.

 I ritardi nelle spedizioni marittime stanno influenzando le operazioni dei produttori regionali in Europa e in altre regioni. Questi ritardi stanno avendo un impatto significativo sulla produzione e distribuzione di prodotti alimentari, tessili e tecnologici.

 La rotta del Mare del Nord, integrando i porti europei e dell'Estremo Oriente della Russia, offrirebbe un vantaggio rispetto alla rotta del Canale di Suez: essendo più breve del 40% per collegare Asia e Europa, ridurrebbe così il tempo di navigazione, passando da 32 giorni attraverso il Canale di Suez a soli 18 giorni. Tuttavia, a causa della navigazione artica altamente stagionale, essa è limitata ai mesi tra luglio e novembre. La navigazione delle navi lungo questa rotta richiede una scorta fornita da un rompighiaccio a propulsione nucleare, la cui disponibilità è limitata.

 Nonostante i vantaggi del trasporto aereo, esso comporta costi più elevati rispetto al trasporto marittimo, rendendolo meno competitivo per gli articoli ingombranti. La scelta di un'azienda di utilizzare il trasporto aereo sarà influenzata dall'urgenza della situazione, in cui il tempo è fondamentale e il valore del carico giustifica la spesa maggiore.

E Panama?

Il Canale di Panama, situato nell'America Centrale, è la principale fonte di entrate di Panama. Tuttavia, dal novembre 2023, si è verificata una diminuzione del 30% circa degli scambi commerciali attraverso il Canale di Panama, a causa di una riduzione delle precipitazioni del 30% rispetto alla media storica. Ciò ha limitato la capacità di stoccaggio solo al 50% dell'acqua necessaria per soddisfare le richieste della risorsa durante la stagione secca del 2024.

La Panama Canal Authority (PCA) ha annunciato che i transiti saranno limitati a 24 slot al giorno: queste restrizioni potrebbero comportare la deviazione del carico, prolungamenti della durata della navigazione poiché le navi potrebbero scegliere di prendere rotte alternative.

Il panorama italiano

L'Italia ha sfruttato la sua posizione centrale per catturare una quota del traffico marittimo dal Canale di Suez ai mercati europei. Circa il 40% del commercio marittimo internazionale dell'Italia, valutato a circa 154 miliardi di euro nel 2022, fa affidamento su questa rotta. Tuttavia, l'Italia si trova ad affrontare l'incertezza economica nella prima parte del 2024, con il commercio e le esportazioni a rischio, accompagnate da una debole attività industriale.



Commercio ed esportazioni a rischio: Le spedizioni di prodotti ortofrutticoli Made in Italy verso i mercati asiatici sono altamente a rischio: tutto nasce dalla ricerca di rotte alternative al Canale di Suez, portando ad un aumento di costi e tempi di spedizione, impattando negativamente la freschezza e la competitività dei prodotti esportati.



Crescente crisi energetica: Un'altra preoccupazione per il Paese è la potenziale interruzione delle spedizioni di gas naturale (GNL) dal Qatar. Il reindirizzamento delle navi cisterna per LNG attorno al Capo di Buona Speranza porta a tempi di consegna che aumentano di circa 20 giorni: dunque il mercato sperimenterà una riduzione della flessibilità, portando ad un inevitabile aumento dei prezzi.



Aumento delle tariffe di spedizione dei container: La crisi ha portato a ritardi negli arrivi di navi portacontainer dall'Asia alla città dell'Italia orientale, contribuendo a un aumento delle tariffe di spedizione. Secondo il Drewry World Container Index, la quotazione corrente per un container da 40 piedi in viaggio da Shanghai a Genova, in Italia, nel Mediterraneo, è aumentata fino a raggiungere 5.343 euro al 1° febbraio 2024, la quale era di 1.787 euro durante l'ultima settimana di Dicembre 2023.



Cambiamento nelle dinamiche di supply chain: L'attuale crisi sta accelerando una tendenza evidente verso il "near shoring" tra le imprese: di fronte a incertezze e interruzioni, le aziende iniziano a prendere in considerazione l'acquisto di beni da mercati più vicini, anche se ciò significa assorbire costi più elevati. Inoltre, alcuni esportatori stanno prendendo in considerazione il trasporto ferroviario verso l'Asia come una valida alternativa, nonostante l'aumento dei costi associati.

I suggerimenti di Mainini & Associati



Valutazione dei rischi contrattuali

Revisione dei contratti esistenti con fornitori e partner commerciali per identificare clausole relative a situazioni di emergenza, forza maggiore e interruzioni delle forniture. È necessario sottoscrivere contratti precisi ed aggiornare gli stessi costantemente per affrontare eventuali cambiamenti nelle condizioni di fornitura e di includere disposizioni per mitigare i rischi legati a interruzioni impreviste.



Assicurazione e gestione dei rischi

Valutazione delle politiche assicurative per garantire una copertura adeguata contro rischi legati all'interruzione della catena di approvvigionamento, danni alle merci durante il trasporto e altri eventi imprevisti legati ai cambiamenti geopolitici e climatici.



Investimenti nella resilienza della supply chain

M&A programmatico con acquisizioni di anelli della catena produttiva e logistica. Ciò permette di investire nella resilienza della propria supply chain, ad esempio contenendo l'aumento dei prezzi di trasporto o della fornitura di attrezzature, materie prime ecc., implementando tecnologie strumentali al business, creando piani di continuità aziendale per affrontare situazioni di emergenza.