



Crisi di Suez, conseguenze e rischi della guerra sulle rotte commerciali nel mar Rosso

Alessandro Panaro

Head Maritime & Energy Dept., SRM

Confindustria Salerno, 8 aprile 2024

L'importanza strategica del Canale di Suez

25.887 **+10,5%**

Transiti navali nel 2023



oltre 9,4 mld \$

Introito di pedaggi per l'Egitto nell'anno fiscale 2022-2023

luglio 2022
giugno 2023

Il Canale rappresenta:



12%
commercio mondiale



30%
flussi commercio container

10%
Prodotti Petroliferi Raffinati

8%
Gas Naturale Liquefatto

5%
Greggio

14,6%
Import mondiale Prodotti Cerealicoli

14,5%
Import mondiale Fertilizzanti Agricoli



40%
Import-Export Marittimo Italiano

154
mld €

Le compagnie marittime delle grandi alleanze che varcano Suez rappresentano:



54%
del totale container che viaggia via mare

Fonte: SRM su fonti varie

Gli impatti delle tensioni nel Mar Rosso

Media navi transitate
al giorno attraverso
il Canale di Suez

68 periodo
1 gen – 11 mar 23

41 periodo
1 gen – 11 mar 24

1 gen – 16 mar 24

670

Containership che hanno scelto il
rerouting sul Capo di Buona Speranza

372 -66% yoy

Containership che hanno
attraversato Suez



Attenzione ai noli. In forte risalita con il dispiegarsi della crisi.

DREWRY WCI World Container Index Shanghai-Genova

\$3.806 per FEU	-2%	+67%
14 mar 24	Weekly change	Annual change



Rialzo costi bunker e assicurazioni marittime.



Sempre più portacontainer scelgono il Capo di Buona Speranza.



I giorni di ritardo hanno effetti anche su porti italiani
interessati dalle rotte via Suez.

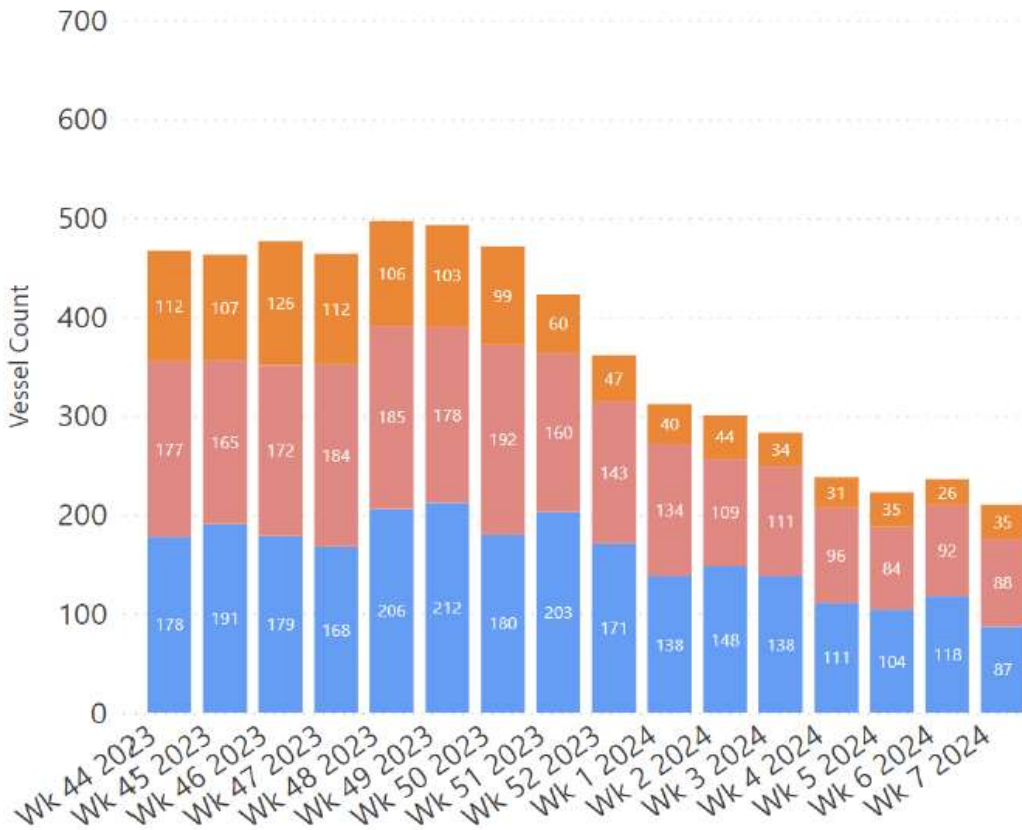


Nel breve termine le navi potrebbero non entrare nel Mediterraneo sbarcando
nel Nord-Europa; nel lungo termine potrebbero esservi ripercussioni
sui volumi totali dell'Italia, seppur con ritardi diffusi.

WEEKLY VESSEL TRAFFIC PER TYPE

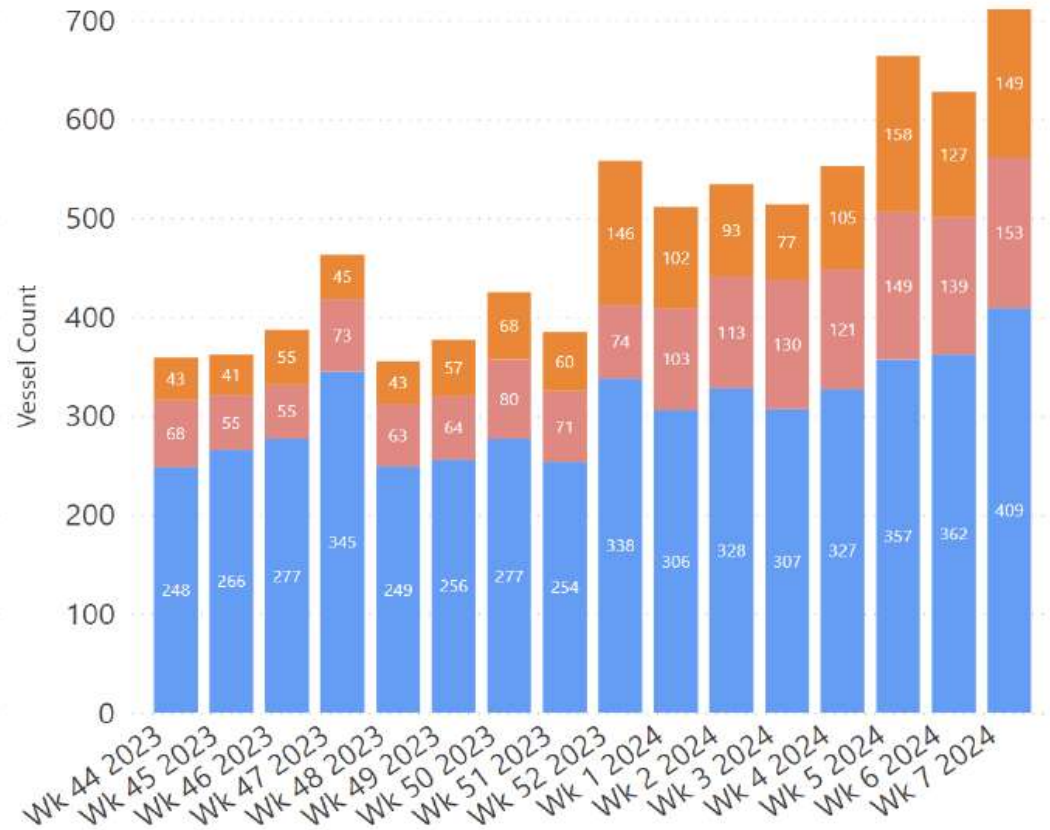
SUEZ CANAL

● Dry ● Tanker ● Liner



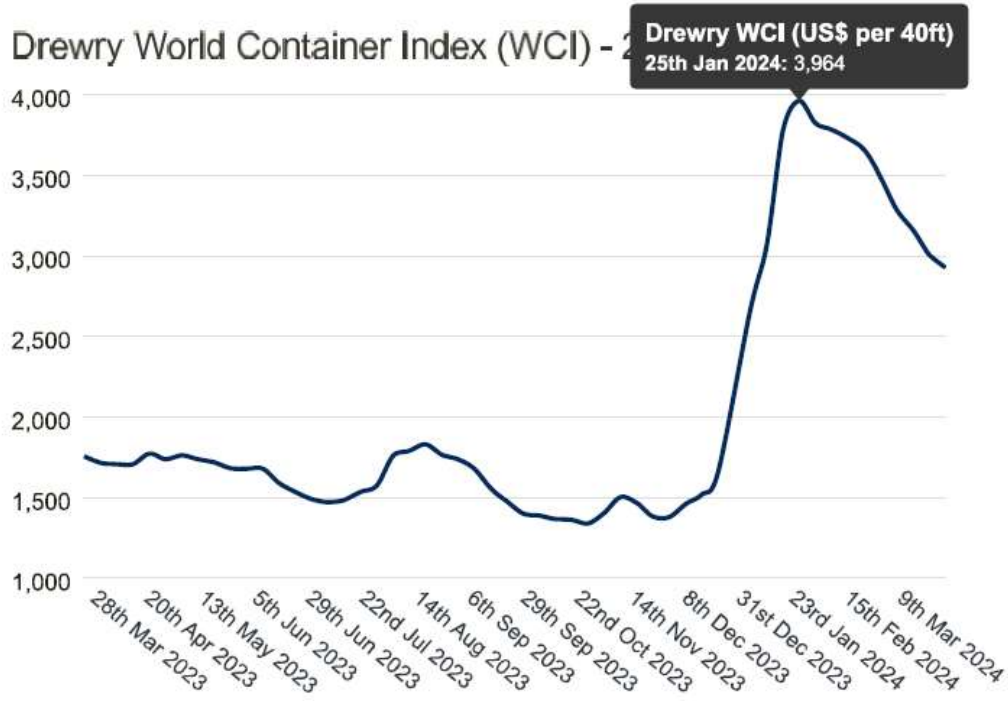
CAPE OF GOOD HOPE

● Dry ● Tanker ● Liner



Source: Alphaliner

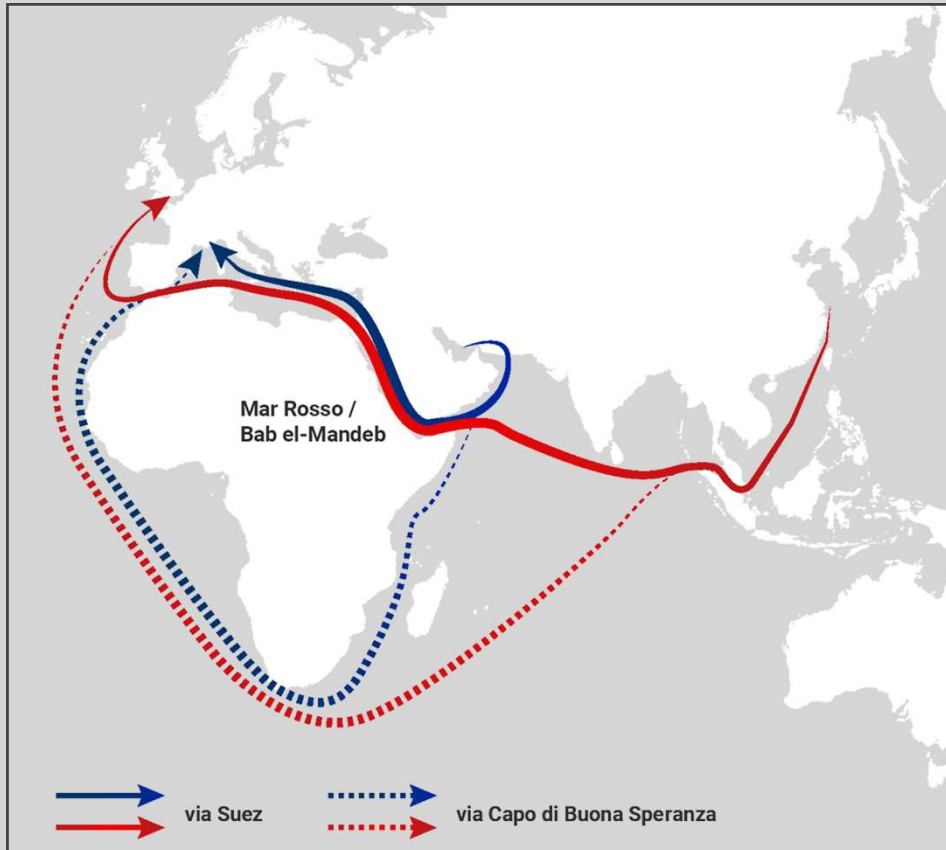
II Drewry Container index



Route	Route code	14-Mar-24	21-Mar-24	28-Mar-24	Weekly change (%)	Annual change (%)
Composite Index	WCI-COMPOSITE	\$3,162	\$3,010	\$2,929	-3% ▼	71% ▲
Shanghai - Rotterdam	WCI-SHA-RTM	\$3,473	\$3,209	\$3,159	-2% ▼	114% ▲
Rotterdam - Shanghai	WCI-RTM-SHA	\$845	\$827	\$814	-2% ▼	16% ▲
Shanghai - Genoa	WCI-SHA-GOA	\$4,223	\$3,882	\$3,806	-2% ▼	67% ▲
Shanghai - Los Angeles	WCI-SHA-LAX	\$4,082	\$3,934	\$3,825	-3% ▼	115% ▲
Los Angeles - Shanghai	WCI-LAX-SHA	\$707	\$701	\$691	-1% ▼	-35% ▼
Shanghai - New York	WCI-SHA-NYC	\$5,411	\$5,376	\$5,058	-6% ▼	103% ▲
New York - Rotterdam	WCI-NYC-RTM	\$644	\$658	\$637	-3% ▼	-42% ▼
Rotterdam - New York	WCI-RTM-NYC	\$2,242	\$2,281	\$2,261	-1% ▼	-55% ▼

Source: SRM su Drewry

La deviazione di viaggio via Capo di Buona Speranza comporta un rallentamento della catena di approvvigionamento, maggiori ritardi nelle consegne e un aumento del costo del bunker



Viaggio Middle East Gulf-Europe di una Tanker

Base Basra-Fos | Suezmax | 12,5 nodi

Rotta	Distanza miglia nautiche	Giorni numero	Costo del bunker mln \$	Costo Extra del Bunker tonn. cargo
via Suez	5.020	18	0,54	
via Capo di Buona Speranza	11.140 +120%	39 +21	1,20 +0,66	+5 \$/t

Viaggio Far East-Europe di una Portacontainer

Base Shanghai-Rotterdam | Mega-Containership | 16 nodi

Rotta	Distanza miglia nautiche	Giorni numero	Costo del bunker mln \$	Costo Extra del Bunker slot (TEU)
via Suez	10.700	28	2,24	
via Capo di Buona Speranza	13.850 +29%	36 +8	2,89 +0,65	+48 \$/TEU

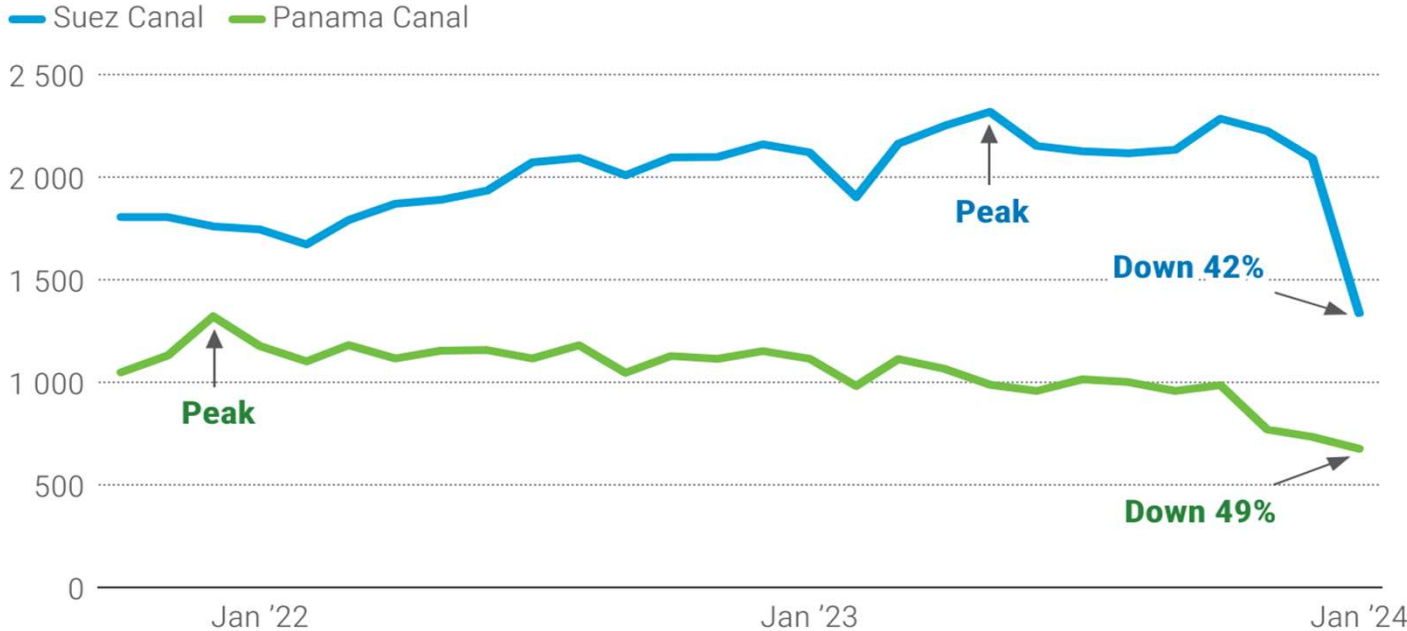
Fonte: SRM su Clarksons Research

La situazione geopolitica sta condizionando il numero dei transiti attraverso Suez. Panama risente della siccità



Transits almost cut in half in the two international canals

Number of monthly transits in Suez and Panama Canals, October 2021 – January 2024



Calo di oltre il 40% dal dato di picco per entrambi i canali

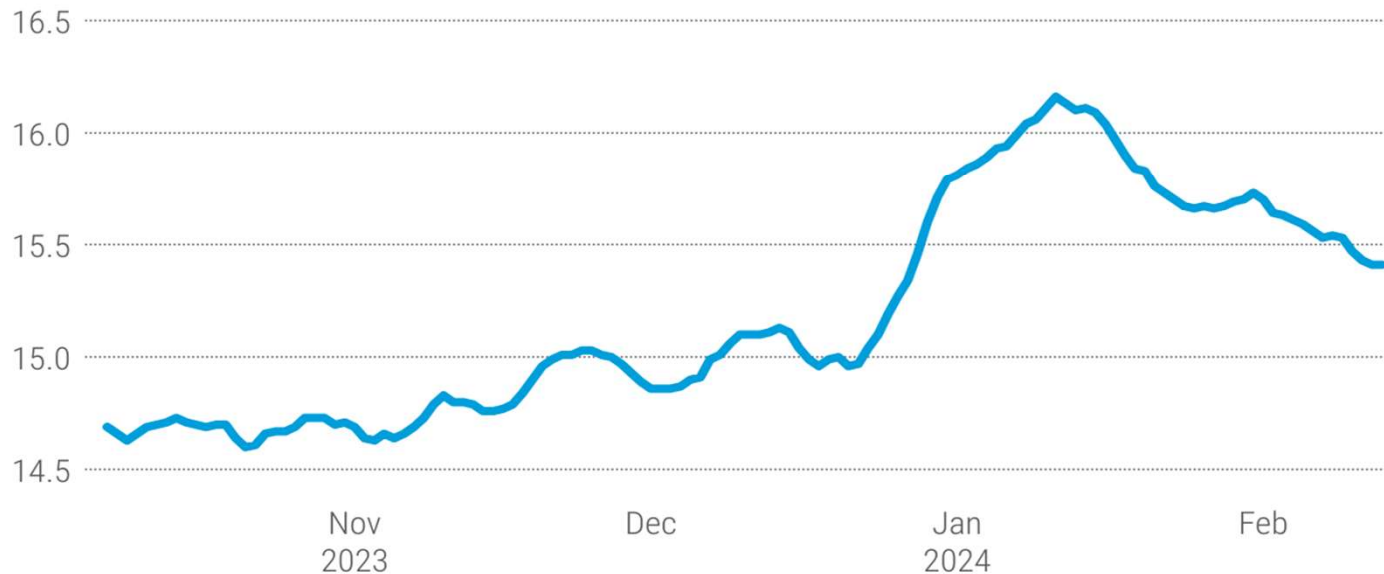
Source: UNCTAD calculations, based on data from Clarksons Research.

Cambia anche la velocità delle navi



Spiking vessel sailing speed at the start of the Red Sea crisis and easing in early 2024

In knots, seven-day moving average, 7 October 2023–13 February 2024

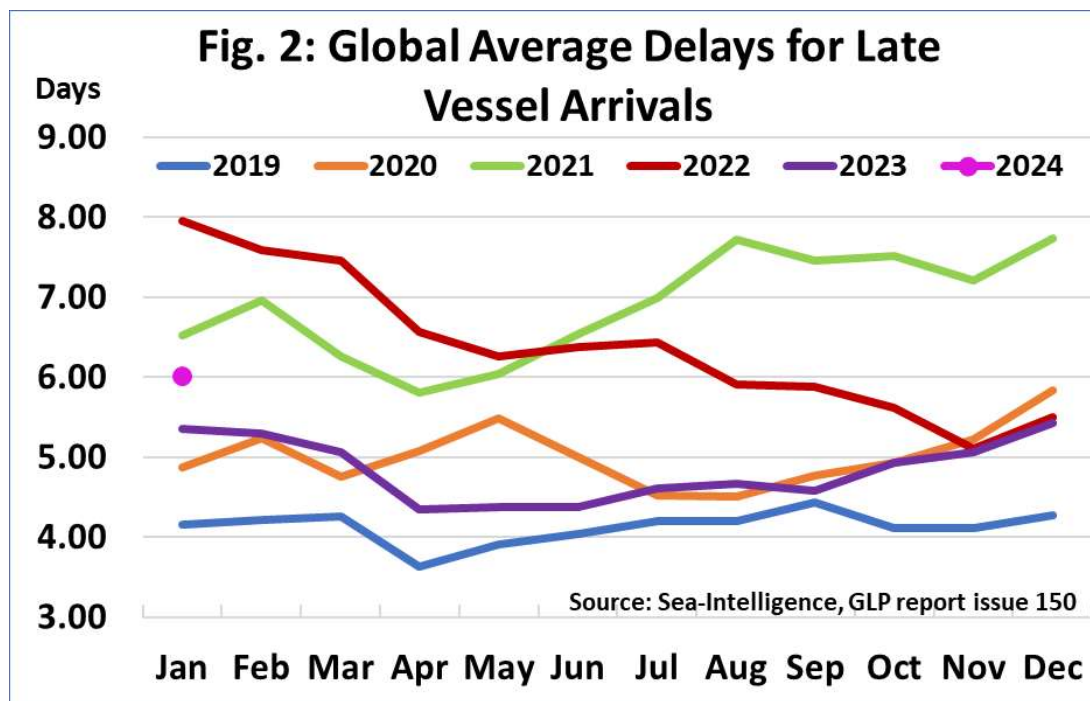
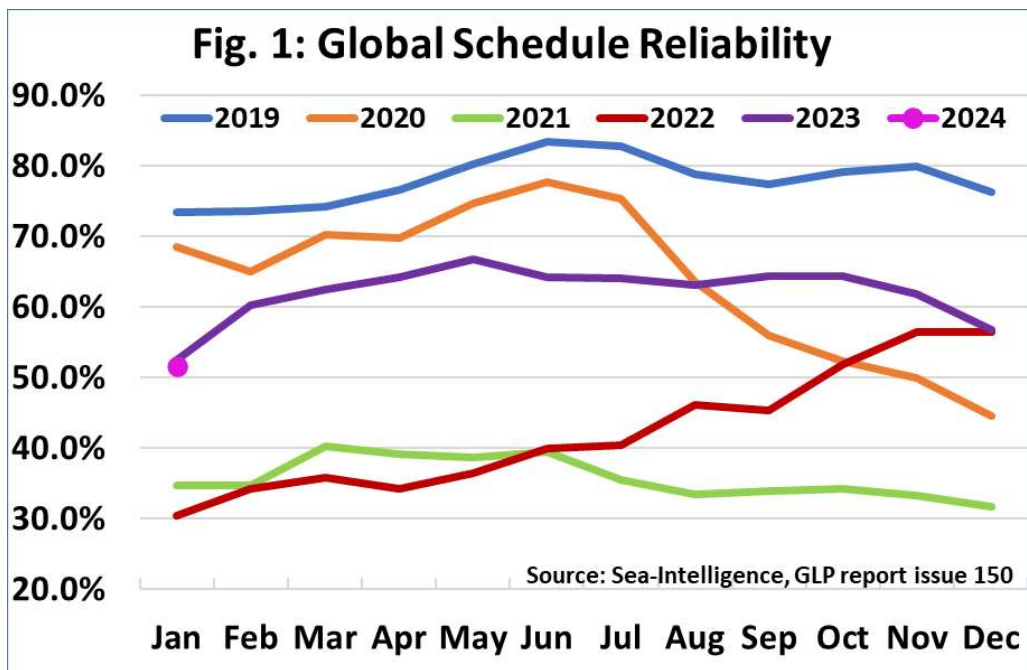


La velocità dopo il momento più critico va riasestandosi

Note: Container vessels above 13500 20-foot equivalent units (TEU)

Source: UNCTAD calculations, based on data from Marine Benchmark.

L'affidabilità delle navi risente della situazione



Si stima una necessità di capacità aggiuntiva di oltre 2,5 milioni di TEUS

Total scheduled capacity through the Suez Canal (both directions)

Assumptions with respect to time diversions

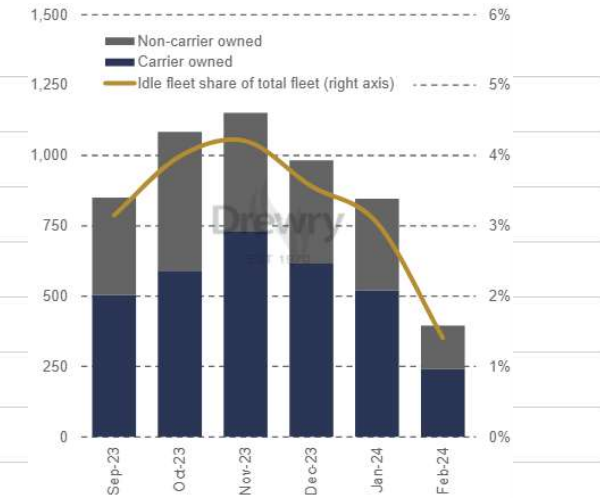
Only fully Cellular (FC) vessels

N Europe services require 10 extra days/direction

America services require 7 extra days

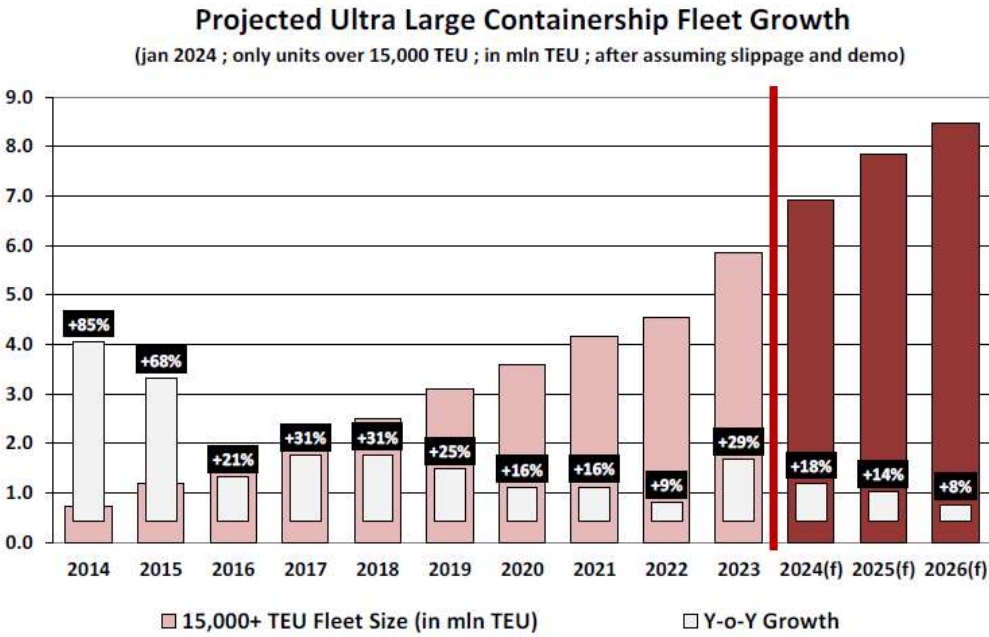
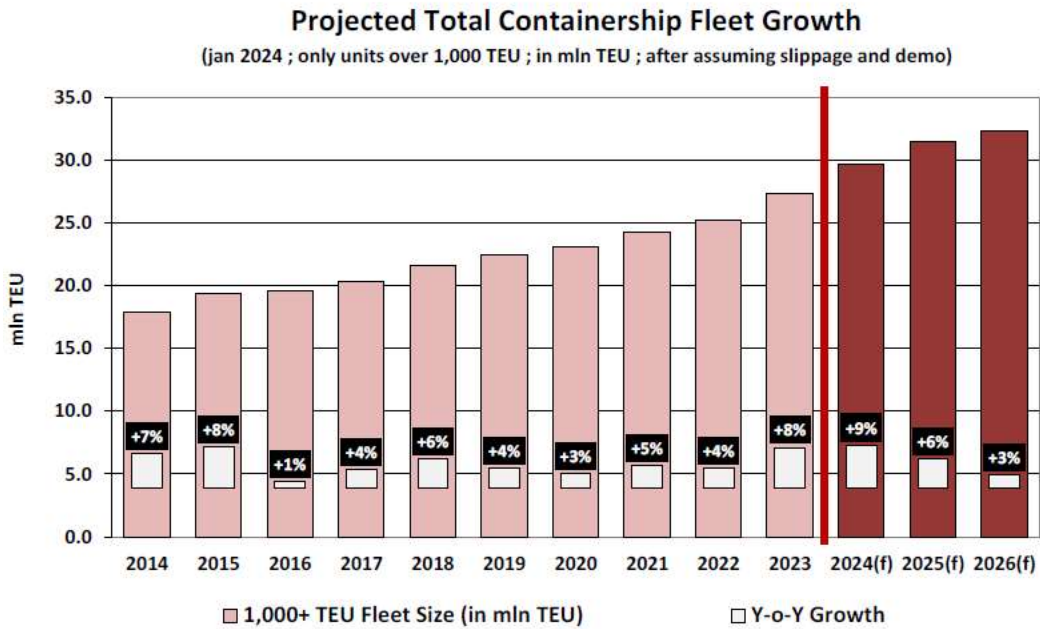
Mediterranean services require 14 extra days

	All containers ships		Ships >10,000 TEU	
Total number of ships required	222		130	
Total extra capacity required (TEU)	2,555,559		2,128,941	
<i>of which with Americas (TEU)</i>	316,848	12%	234,606	9%
<i>of which with Northern Europe (TEU)</i>	1,257,630	49%	1,094,924	43%
<i>of which with Mediterranean (TEU)</i>	981,081	38%	799,411	31%
Total global fleet capacity (TEU)	27,287,543		11,285,806	
% of overall capacity required by diversion	9%		19%	



Fonte: SRM su MDS TRANSMODAL

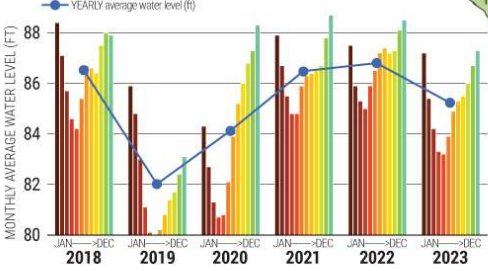
Capacità attesa negli orderbook (Banchero costa)



Probabile che la capacità aggiuntiva di stiva sia un problema ridotto.

PANAMA CANAL DROUGHT

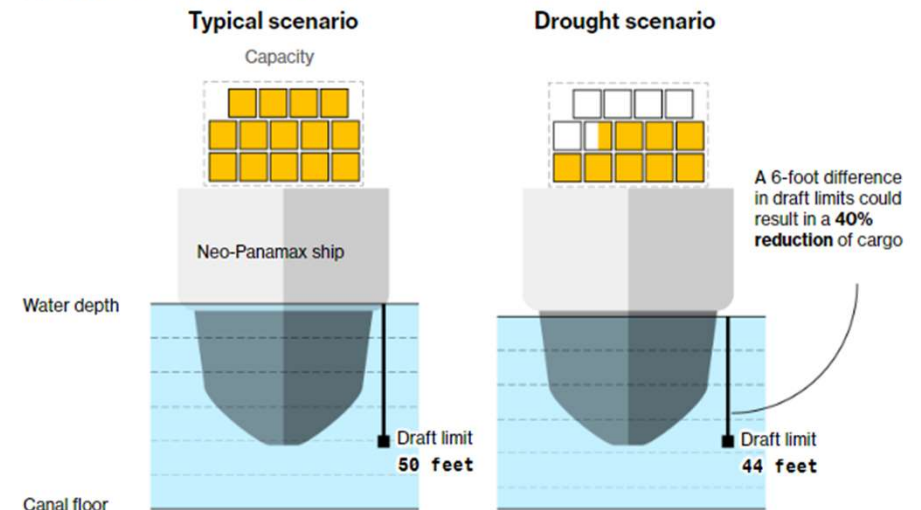
GATUN LAKE WATER LEVELS



Lower Draft Limits Equal Less Cargo and Higher Costs

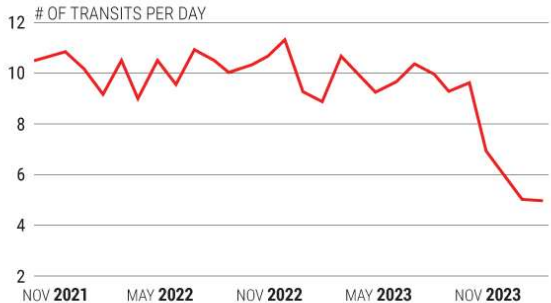
The Panama Canal is reducing how deep large vessels can sit in the water, known as a draft limit, from 50 to 44 feet

□ 1,000 containers (20-foot equivalent unit)

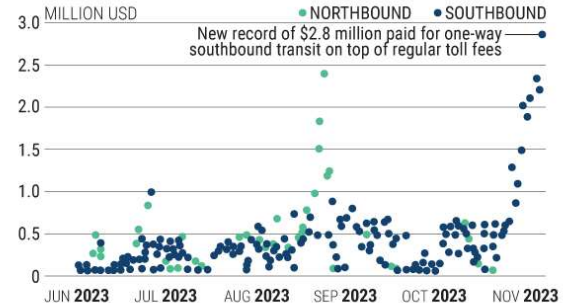


Source: Bloomberg

DAILY TRANSITS NEO-PANAMAX LOCKS



AUCTION PRICE FOR NEO-PANAMAX SLOT

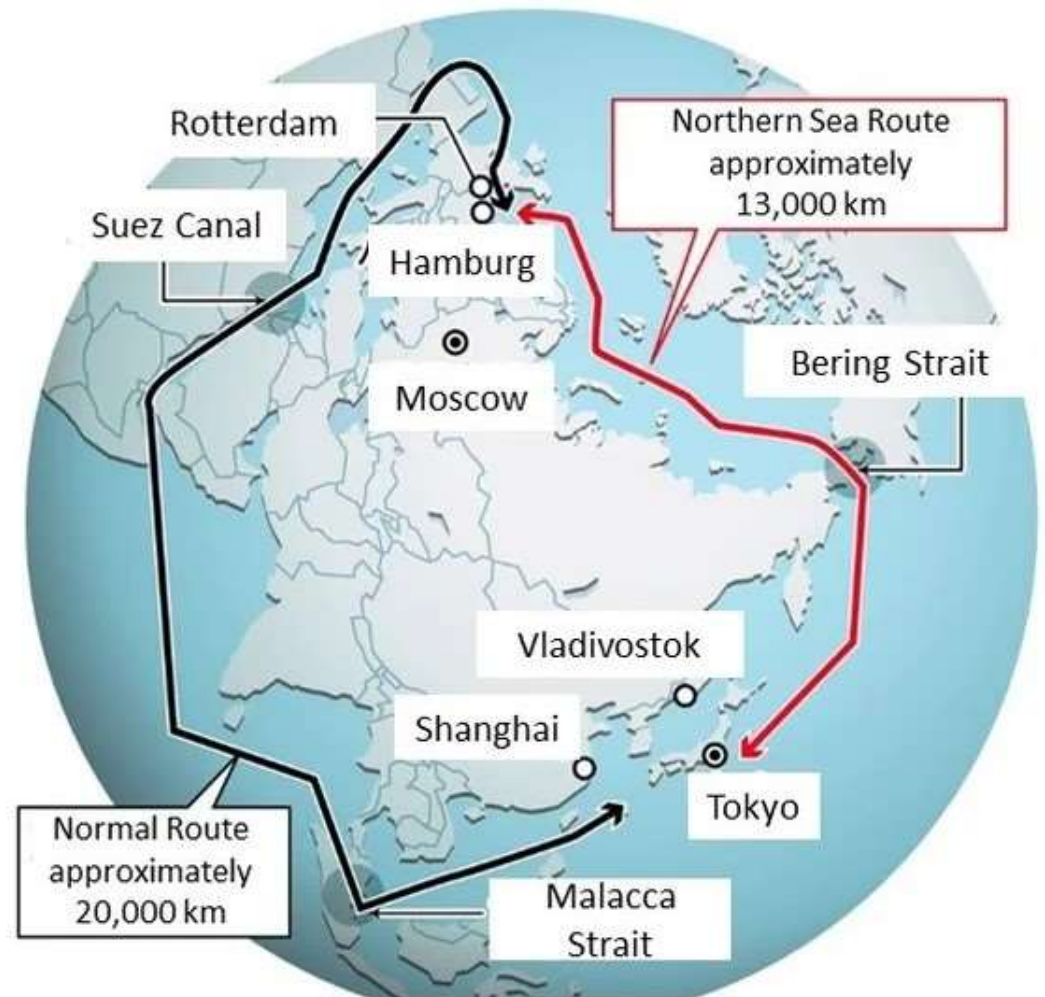
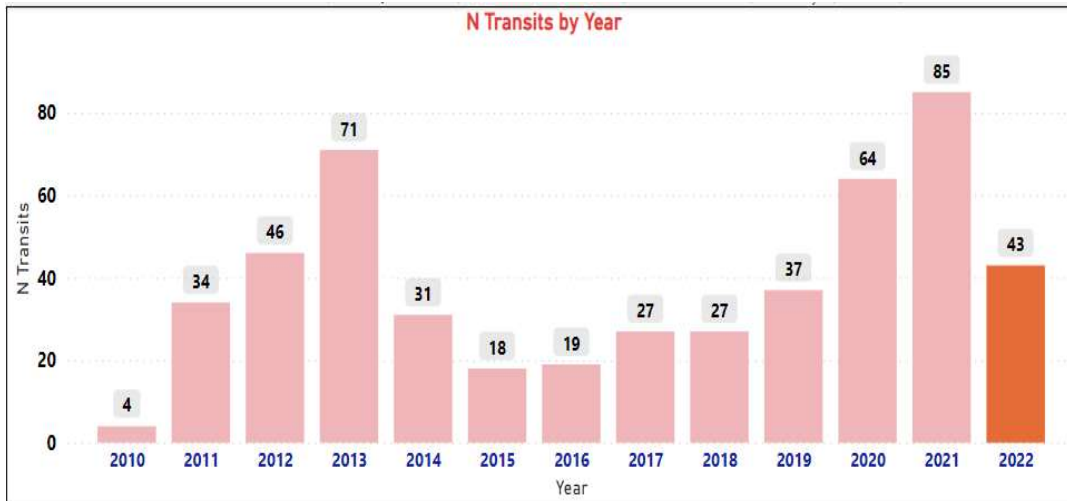


SRM su Geopolitical Futures e Bloomberg

Sources: Panama Canal Authority, Clarksons Research, TradeWinds

© 2023 Geopolitical Futures

Nuove rotte: l'artico

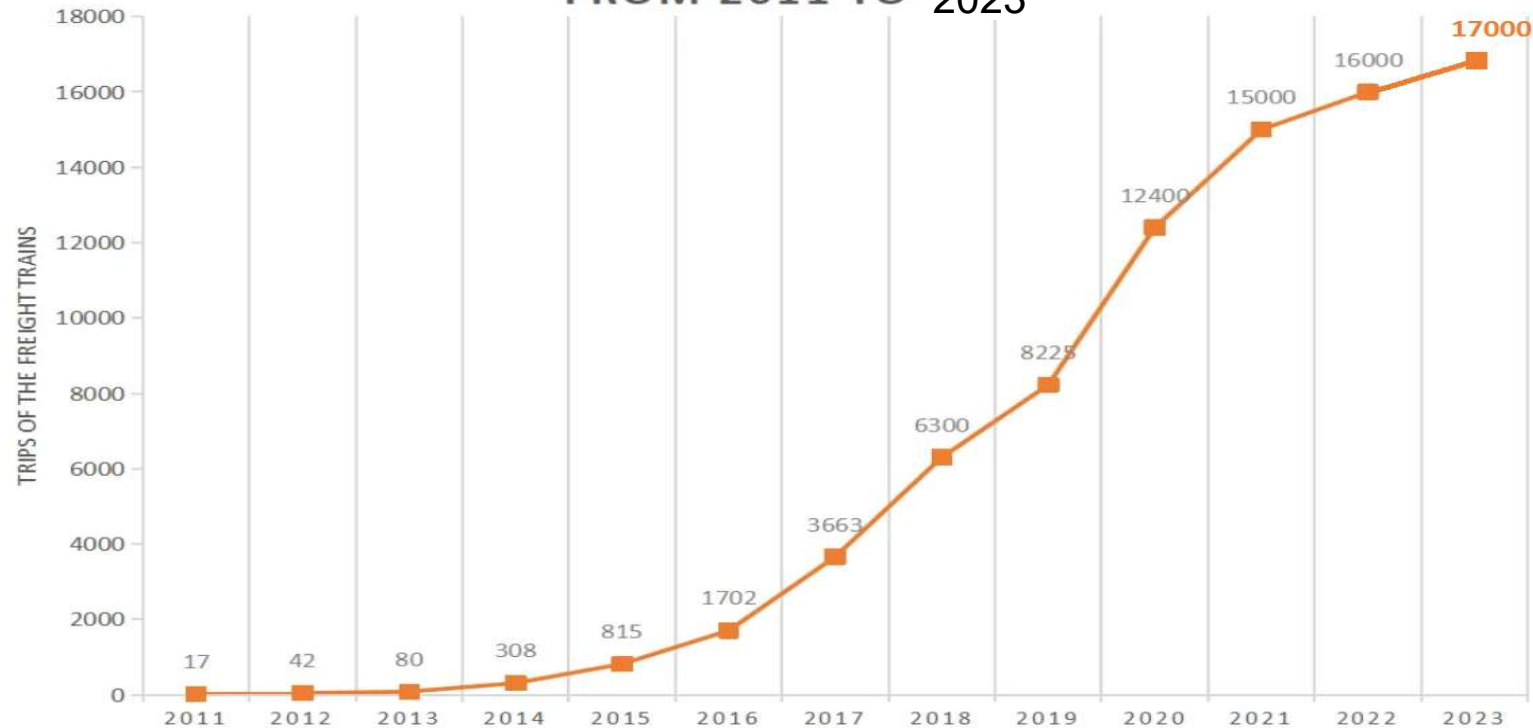


L'artico potrà salire almeno come livello di attenzione per la rotta

Treno sempre più forte

CHINA-EUROPE FREIGHT TRAINS FROM 2011 TO 2023

14



Fonte: China Railway

Nel 2023, tra la Cina e l'Europa sono stati movimentati 17.000 treni merci in crescita del 6% su base annua per 1,9 milioni di TEU di container trasportati.

I primi 2 mesi del 2024 hanno segnato **nuovi primati con 2.928** treni (+9%) che hanno trasportato 317 mila TEU. A fine febbraio 2024 i servizi ferroviari in partenza dalla Cina si sono ampliati fino a coprire 219 città in 25 Paesi europei.

La durata



Alessandro Panaro • Tu

Head of Maritime & Energy Dept.- SRM

1s •

Durata della crisi sul Mar Rosso.

Duration of the Red Sea Crisis.

Puoi vedere i voti degli altri. [Scopri di più](#)

1-3 months	7%
4-6 months	30%
7-12 months	26%
more than 1 year	37%

54 voti • Sondaggio chiuso

Consiglia

Commenta



Andamento dei porti italiani nel 2023*

Lieve calo per i porti italiani

476 mln tonn

merci movimentate
nel 2023

-2,9%

variazione su
2022



Liquid Bulk

167,3 mln tonn

-1%



Container

115,3 mln tonn

-3,6%



Dry bulk

53,2 mln tonn

-12,8%



Ro-Ro

121,6 mln tonn

+0,6%



Altre merci

18,6 mln tonn

-5,5%

Passeggeri

71,2 mln

+16,1%

di cui

13,5 mln Crocieristi

+49,4%



Cresce
il Ro-Ro

Ottime
performance del
segmento passeggeri

* Stime. Fonte: stime SRM su Assoport e AdSP

I primi dati container (TEUS) dei porti italiani al 2024, e di qualche Paese Estero

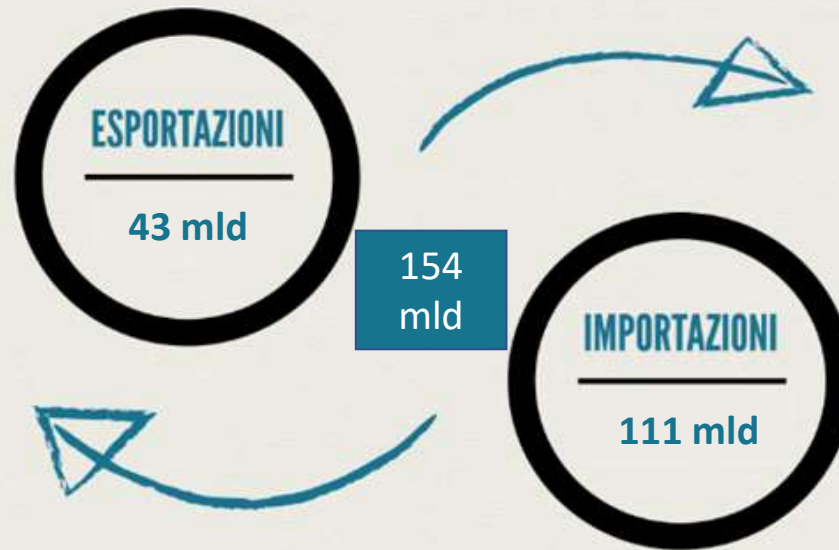
- ✓ Algeciras primo bimestre 2024 +7,8%
- ✓ Valencia primo bimestre 2024 +10,2%
- ✓ Barcellona Febbraio 2023 +26,3% (Transito +66,2%)
- ✓ Rotterdam ultimo trimestre 2023 -6,1%
- ✓ Genova Gennaio 2024 -6,7% (in tonn.)
- ✓ Ravenna Gennaio 2024 -30,1%
- ✓ Porti Russi Gennaio 2024 +5,5% (in tonn.)

Il traffico commerciale italiano via mare attraverso Suez



Esportazioni: principali categorie

	Macchinari e apparecchiature	15,8 mld
	Chimici	6,1 mld
	Alimentare	5,1 mld



40% del tot
Marittimo

SRM su Coeweb Istat – dati 2022



Importazioni: principali categorie

	Industria estrattiva	25,5 mld
	Macchinari e apparecchiature	20,1 mld
	Metallurgia	16,1 mld

Gli effetti sui principali porti italiani

Numero Port Calls totali
«Italian ports» nei primi 2 mesi
e mezzo dell'anno

5792

periodo
1-15 mar 23

5126

periodo
1-15 mar 24

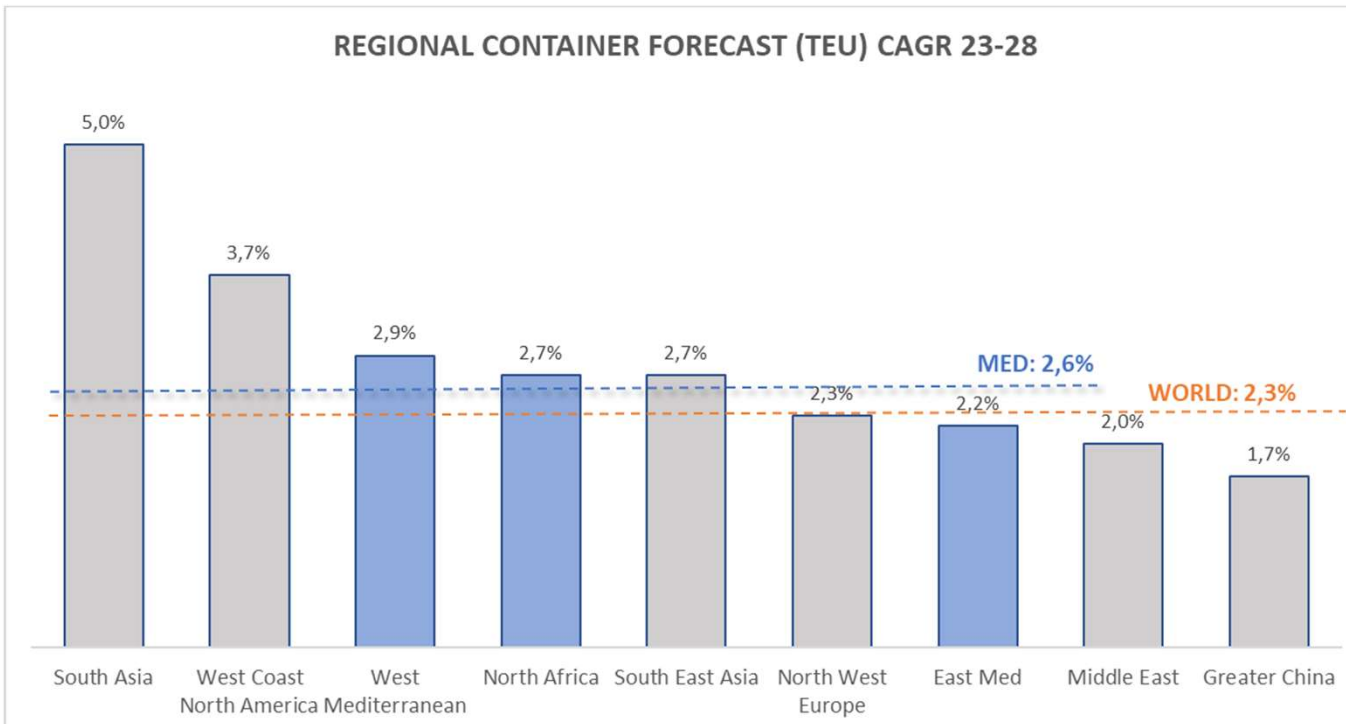
-11%



Fonte: SRM su.IMF PortWach

Nelle previsioni il Mediterraneo si conferma al centro degli scambi globali...ma i tassi di crescita sono rivisti al ribasso

Tasso di crescita media annua* 2023-2028 | Traffico container



- Nei prossimi 5 anni l'area Med crescerà ancora più della media mondiale (2,3%) e della Cina.
- **L'area Med** con un tasso di crescita medio annuo **del 2,6%** (dal 3,5% ante Mar Rosso).

Fonte: SRM su Drewry

* (CAGR) Compound annual growth rate

Impatti OPERATIVI

Nel breve: congiunturali

- re-routing + blank sailing
- salgono i noli
- sale costo del bunker
- salgono assicurazioni
- ritardi spedizioni e port congestion

Nel medio-lungo: semi strutturali o strutturali

- container Shortage
- ricorso al Ferroviario e/o Aereo
- necessaria nuova capacità TEUS (idle fleet e orderbook)
- si ritorna alle navi più piccole ?
- impatto importante sull'ETS

Nel Lungo termine: dirompenti

- ristrutturazione catene logistiche
- più reshoring
- *Just in Case* più spinto (più magazzino)

Impatti GEOPOLITICI

- Mediterraneo perde centralità commerciale
- Posizionamento dei Porti italiani ? (Genova, Gioia Tauro, La Spezia e Trieste)
- Nord Europa più forte
- Ritorno al dibattito della rotta artica
- Regionalizzazione spinta sempre di più
- Suez e Panama in discussione



Grazie per l'attenzione

sr-m.it

