

Come potrebbe influenzare la crisi del Mar Rosso sull'economia mondiale?

Analizziamo se il conflitto nella zona potrebbe avere conseguenze a livello globale.

Verso la fine dello scorso anno, si è verificata una grave crisi nel Mar Rosso, causata dalla guerra tra Israele e Hamas, durante la quale diverse navi mercantili sono state attaccate dalle milizie hutite dello Yemen. Questo ha generato una crescente preoccupazione a livello globale, poiché le sue implicazioni non si limitano solamente al contesto regionale, ma potrebbero avere ripercussioni significative sull'economia mondiale.

In questo articolo, quattro esperti esamineranno se il conflitto in corso nella zona potrebbe influenzare i mercati finanziari internazionali e le prospettive economiche globali.



Massimiliano Comità

Portfolio Manager,
AISM Luxembourg

D'altronde, l'alternativa al Mar Rosso è la circumnavigazione del Capo di Buona Speranza, il cui tragitto è circa il 50% più lungo (da 25 giorni passando per il canale di Suez a 36 passando dal Sud Africa). Questo non può che far aumentare i rischi della navigazione e delle relative assicurazioni, dei prezzi di trasporto e quindi dei beni finali. In casi estremi, come accaduto alla Suzuki, si è arrivati alla sospensione della produzione di auto in Ungheria per la mancanza di motori provenienti dal Giappone.

Anche il **petrolio** e i suoi derivati raffinati e il **gas naturale** passano per il Mar Rosso, così come i **prodotti cerealicoli** e **fertilizzanti agricoli**. Altro tema da tener in considerazione è il **turismo** che colpirebbe sia le economie locali sia le società con interesse in quei luoghi.

Al momento quasi tutti questi fattori sembrano essere sotto controllo: il prezzo di trasporto, seppur più che raddoppiato, conta poco sul costo di un bene finale, la quantità di petrolio e gas liquefatto che passano per il Mar Rosso non sono eccessive e gli stoccaggi attuali possono far fronte a un'interruzione limitata. Certo è che se i tempi si dilungassero troppo, l'effetto sarebbe visibile sull'inflazione, soprattutto in **Europa**, dove **si stima che un blocco come quello attuale possa aumentare l'inflazione a 12 mesi dell'1,8% e quella core (escludendo energia e alimenti) dello 0,7%**. **A livello globale** questi due numeri scenderebbero rispettivamente a **0,6% e 0,2%**. Questo con evidenti conseguenze sul taglio dei tassi delle banche centrali, che al momento mantengono il loro obiettivo di taglio dalla seconda metà di quest'anno a seguire, ma che monitorando sempre i dati potrebbero a un certo punto interrompere la discesa.

In ultimo, una guerra ha come conseguenza la **corsa agli armamenti**, un maggior investimento da parte degli stati dunque alla difesa e minor risorse da destinare a quella trasformazione energetica che in maniera miope pare passare ormai in secondo piano.

Secondo il centro studi SMR, attraverso il Mar Rosso passa il 12% delle merci globali e il 30% dei container. Stiamo parlando della via della seta, voluta dalla Cina, che collega l'Oriente all'Occidente, Europa e Nord Africa. Se pensiamo al solo continente europeo, il 40% delle merci passa attraverso il canale di Suez.

Dopo lo scoppio della guerra tra Israele e Palestina gli attentati degli Houthis (solidali alla causa palestinese) nelle acque del Mar Rosso hanno fatto schizzare in poco più di un mese, da metà dicembre a metà gennaio 2024, i prezzi dei trasporti di circa il 350%. A marzo tale valore si è ridotto al 250%, ma in prospettiva il trend potrebbe nuovamente ripartire al rialzo.

Le conseguenze di questi attacchi sono diverse.

Abbiamo già affrontato il problema legato all'**approvvigionamento dei materiali** durante il periodo pandemico da Covid-19, quando i progetti venivano procrastinati o cancellati per scarsità di materiale e i prezzi andavano alle stelle. Il motivo dell'aumento attuale non è dovuto alla mancanza dei materiali, ma al ritardo con cui questi vengono consegnati.

