

Data Stampa 6901-Data Stampa 6901  
Data Stampa 6901-Data Stampa 6901

# L'industria italiana nella morsa di Hormuz

Gli effetti della guerra nel Golfo con i rincari dell'energia si faranno sentire su tutta la filiera: dai trasporti al cibo al commercio.

Altomonte, Occorsio, Rauti

➔ pag. 2-5

## Gli effetti della guerra Da Hormuz un duro colpo per l'Italia

L'instabilità iraniana mette a rischio la centralità del Mediterraneo

Gli impatti sulla logistica creano pressione per le filiere tricolori dalle forniture alla liquidità

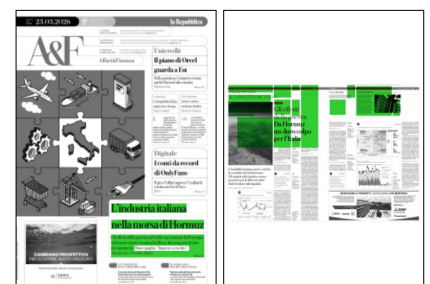
Carlo Altomonte e Walter Rauti \*

L'escalation delle tensioni nello Stretto di Hormuz, in aggiunta ai sistematici attacchi alle rotte commerciali nel Mar Rosso, inizia ad evidenziare, oltre all'instabilità geopolitica nell'area, il rischio di una "de-globalizzazione maritti-

ma" che colpisce al cuore il modello economico europeo, a partire da quello italiano.

### DAL PETROLIO AL CIBO

Lo scenario su cui occorre ragionare in ottica preventiva è lega-



to alla possibilità che l'instabilità iraniana si trasmetta al Nord Africa tramite i prezzi del petrolio, con effetti sulla sicurezza alimentare e la tenuta sociale dell'area. A ciò si aggiunge il rischio di instabilità del Sahel. Negli ultimi anni, l'area saheliana è diventata uno dei principali epicentri di fragilità politica e sicurezza globale, con colpi di Stato, espansione di gruppi jihadisti e progressivo arretramento della presenza occidentale, in particolare francese. Una instabilità che non resta confinata nell'entroterra africano, ma tende a propagarsi verso nord, lungo direttrici economiche e migratorie che convergono sul Mediterraneo. Con tensioni che inevitabilmente rischiano di aumentare con l'acuirsi del conflitto all'interno del Golfo.

Per l'economia italiana la crisi iraniana non rappresenta dunque solo una minaccia alla crescita, ma un attacco diretto alla sua stessa geografia economica, attraverso una serie di canali che vedono il Mediterraneo al centro della questione.

## IRISCHI PER L'ITALIA

Innanzitutto il canale energetico. Dopo il 2022 l'Italia ha ridotto la dipendenza dal gas russo, e ha differenziato le forniture, ma questo ha comportato una "mediterraneizzazione" degli approvvigionamenti: oggi la resilienza del sistema energetico nazionale si fonda su Nord Africa, gas del Caspio che arriva dall'Adriatico e Gnl dal Golfo Persico. In altre parole, siamo più differenziati per paese di origine, ma più concentrati in termini di dipendenza energetica nello spazio geopolitico mediterraneo.

Uno spazio che è centrale anche dal punto di vista logistico. Circa il 15% del commercio mondiale transita da Suez, ma la metrica che conta oggi non è solo il tonnellaggio, è il tempo. Quando l'insicurezza nel Mar Rosso costringe le navi alla circumnavigazione dell'Africa, non stiamo solo aggiungendo 10-15 giorni di navigazione, ma stiamo anche rompen-

do il modello Just-in-Time su cui si fonda la manifattura avanzata europea. Le stime del centro di ricerca SHIELD della SDA Bocconi, dedicato a sicurezza e difesa, indicano che l'allungamento delle rotte non genera solo un aumento dei noli – stimabile tra 15 e 45 miliardi di euro – ma un "sequestro" di liquidità forzato. Ad esempio, se le merci restano in mare due settimane in più, si può stimare che il fabbisogno di capitale circolante per le Pmi italiane cresce di circa 2-4 miliardi di euro l'anno.

A ciò si aggiunge la "tassa invisibile" che colpisce sproporzionatamente i porti del Sud Europa con la deviazione da Suez al Capo di Buona Speranza. Per scali come Atene, Trieste, Gioia Tauro, Genova, Marsiglia o Valencia il rischio è quello di una marginalizzazione strutturale: se le rotte circumnavigatorie diventano la norma, i giganti del Northern Range come Rotterdam e Amburgo consolidano il loro primato, attirando investimenti logistici e alterando gli equilibri di potere interni alla stessa Unione Europea.

## FORNITURE A SECCO

Per l'Italia, il cui commercio estero via mare vale circa 500 miliardi di euro annui, questo comporta un'erosione della competitività che colpisce i settori a più alto valore aggiunto. L'automotive, la meccanica di precisione, la chimica e la farmaceutica dipendono da flussi costanti di componenti intermedi provenienti dall'Asia, per cui un ritardo nella fornitura non rappresenta solo un costo logistico, ma il rischio di un blocco della linea di produzione. Lo shock iraniano agisce dunque come un moltiplicatore di costi, e attraverso diversi canali, non solo energetici, per parti importanti del nostro sistema produttivo.

E se il "Mare Nostrum" cessa di essere il connettore sicuro tra l'Indo-Pacifico e l'Atlantico, l'Italia smette di essere un hub e diventa un vicolo cieco in termini di competitività.

## DALLA DIFESA ALL'ATTACCO

La risposta a questo scenario non può essere solo difensiva o emergenziale. L'Italia deve farsi promotrice di una nuova dottrina europea di "Resilienza Marittima" da promuovere nel nuovo bilancio comunitario 2028-2032. Questo significa trasformare le missioni navali (come Aspides) in un framework permanente di protezione dei flussi economici e investire nel raddoppio delle connessioni ferroviarie ed energetiche per garantire che i paesi del Sud Europa restino collegati ai mercati centro-europei.

In questo contesto il Piano Mattei rappresenta un'opportunità, che tuttavia risulta estremamente esposta ai mutamenti geopolitici. Il successo di una cooperazione con l'Africa in termini economici, sociali ed energetici dipende oggi dalla sicurezza dei corridoi marittimi: senza stabilità nel Mediterraneo, le ambizioni di hub energetico e logistico dell'Italia rischiano di rimanere sulla carta. Il Piano Mattei, per essere efficace, deve quindi essere integrato in una più ampia strategia di sicurezza regionale; altrimenti, l'instabilità iraniana finirà per "schermare" l'Africa dall'Europa, rendendo vani gli sforzi diplomatici del Governo.

## MEDITERRANEO AL CENTRO

Il Mediterraneo non è più dunque solo una regione geografica di connessione, ma un'infrastruttura critica che richiede manutenzione e protezione. Se l'Europa non saprà leggere il rischio della 'de-globalizzazione' del Mediterraneo, reinterpretando quest'area come un'unica infrastruttura strategica – energetica, logistica e geopolitica insieme – da presidiare in maniera proattiva, non solo l'Italia, ma l'intero modello economico europeo rischia di perdere il controllo di alcuni dei suoi corridoi vitali.

*\* Carlo Altomonte è direttore di SHIELD Sda Bocconi. Walter Rauti è vice-direttore e capo della Ricerca di SHIELD Sda Bocconi*

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# VIA MARE

Il commercio estero via mare dell'Italia vale 500 miliardi di euro annui. Le strozzature erodono competitività nei settori a più alto valore aggiunto



L'OPINIONE

Il nuovo disordine si aggiunge a quello di Suez Scali come Atene, Trieste, Gioia Tauro, Genova o Valencia rischiano una marginalizzazione strutturale

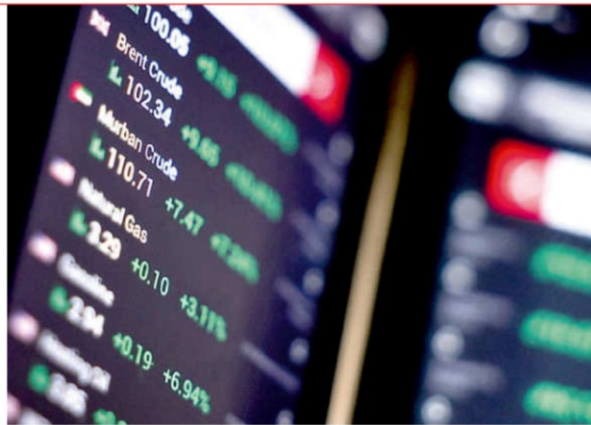


L'OPINIONE

L'Italia deve promuovere una strategia Ue di resilienza marittima. Se il Mare Nostrum non sarà inteso come "infrastruttura strategica" perderà i suoi nodi vitali

**LE PREVISIONI SUL PETROLIO**  
**CON IL BRENT A 200 DOLLARI SI RISCHIA UNA CRISI GLOBALE DELLA MOBILITÀ**

Negli ultimi tempi, il petrolio Brent è risalito verso 115 dollari al barile, mentre gli acquirenti asiatici pagano circa 150 dollari al barile. Come sottolineano gli esperti di Ubs in una nota del 19 marzo, «più a lungo andrà avanti il conflitto, maggiore sarà il rischio che le infrastrutture energetiche vengano prese di mira, il che potrebbe spingere i prezzi del petrolio oltre i picchi registrati nel 2022». E se i prezzi del greggio raggiungessero 200 dollari, Ubs non esclude una crisi globale della mobilità.



**45**

**CONTAINER**

L'allungamento delle rotte genera rincari dei noli marittimi con impatti stimati fino a 45 miliardi di euro

**4**

**IL CAPITALE**

Se le merci restano in mare due settimane in più, il fabbisogno di circolante delle Pmi italiane sale di 2-4 miliardi

**5%**

**IL GOLFO**

Il 90 per cento delle merci mondiali viene trasportato via mare. Circa il 5 per cento passa da Hormuz

**15%**

**IL MAR ROSSO**

Attraverso Mar Rosso e Suez transita il 10-15% del commercio mondiale sull'asse tra Asia ed Europa

**5%**

**I COSTI**

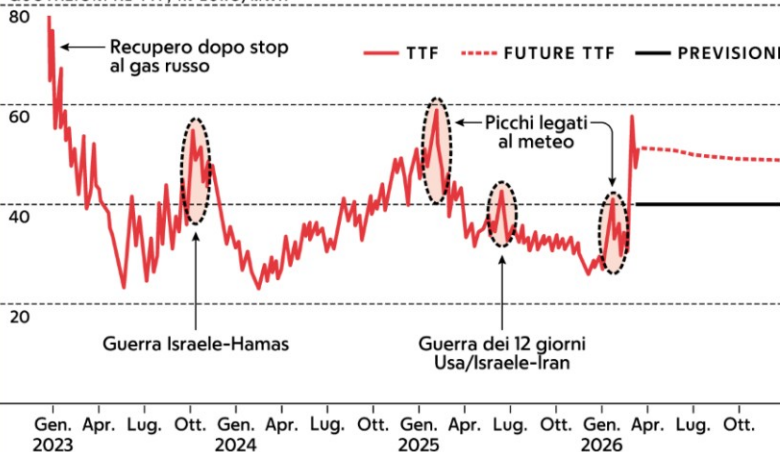
Per Bloomberg assicurare una nave che attraversa lo stretto di Hormuz costa ormai il 5% del suo valore



I NUMERI

**L'ANDAMENTO DEL PREZZO DEL GAS EUROPEO**

QUOTAZIONI AL TTF, IN EURO/MWH

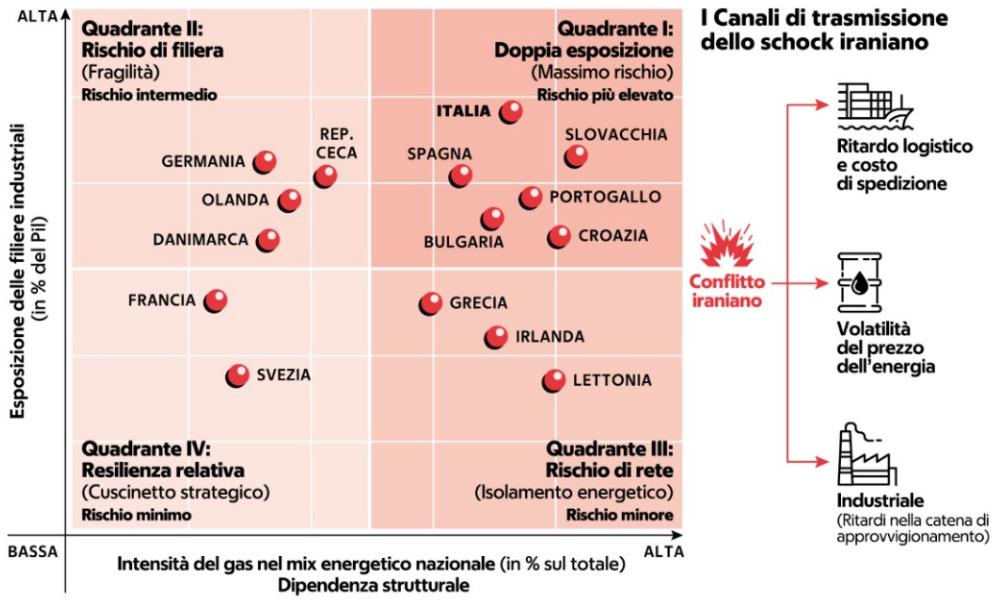


FONTE: LSEG, THE INVESTMENT INSTITUTE BY UNICREDIT



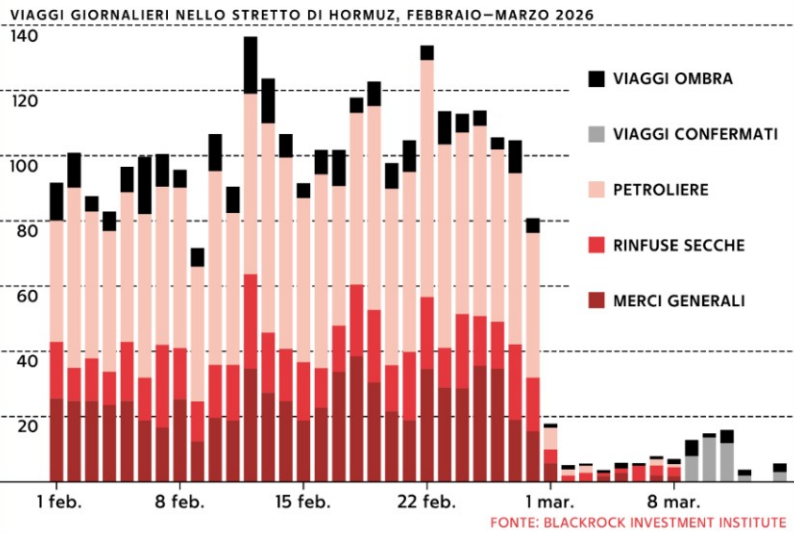
**INUMERI**

**LA VULNERABILITÀ ALLO SHOCK IRANIANO: ITALIA PIÙ ESPOSTA**



FONTE: RIELABORAZIONE DEGLI AUTORI SULLA BASE DEI CALCOLI EFFETTUATI DA FEDERICO BARTALUCCI (UNIVERSITY OF CAMBRIDGE) SU FONTI EUROSTAT

**IL BLOCCO AI TRAFFICI CONGELATI I PASSAGGI DALLO STRETTO DI HORMUZ**





① Una veduta  
aerea dello  
stretto di Hormuz  
Dal Golfo  
Persico passa  
circa il 20%  
del petrolio  
mondiale