



Focus

La crisi del Mar Rosso

Survey e report ANFIA

Gli impatti della crisi del Mar Rosso
sull'industria automotive in Italia

La crisi del Mar Rosso

A seguito dello scoppio della guerra tra Hamas e Israele il 7 ottobre 2023, i gruppi militanti sostenuti dall'Iran in tutto il Medio Oriente, compreso il gruppo armato yemenita Huthi, hanno espresso sostegno ai gruppi palestinesi e minacciato di attaccare militarmente Israele e intimato agli Stati Uniti di non intervenire minacciando ritorsioni con droni e missili.

Il 19 ottobre 2023, gli Huthi hanno lanciato una serie di attacchi diretti contro il sud di Israele e contro le navi mercantili passanti per lo stretto di Bab el-Mandeb, nel Mar Rosso.

Nel mese di dicembre gli attacchi alle navi che attraversano il Mar Rosso si sono fatti sempre più intensi, diventando al contempo una minaccia per il commercio internazionale.

Nel nuovo anno, all'offensiva di Stati Uniti e Gran Bretagna contro i ribelli yemeniti, gli Huthi hanno risposto con ulteriori attacchi, l'ultimo del 2 marzo scorso.

News | Israel War on Gaza

Houthi claim they hit British ship, downed US drone over Yemen

The latest ship struck by the Houthis has reportedly taken significant damage, with crew abandoning the cargo vessel.



MONDO BOMBARDAMENTI • GAZA • HAMAS • ISRAELE • MEDIO ORIENTE • MISSILI • PALESTINA • TERRORISMO • VIDEO • YEMEN

Missili verso Eilat, anche lo Yemen (sciita) dichiara guerra a Israele. Chi sono gli Huthi e che c'entrano col conflitto a Gaza - Il video

31 OTTOBRE 2023 - 19:24

di Simone Disegni

[Guerra in Israele](#)

Nave dirottata nel mar Rosso: l'assalto in elicottero dei ribelli Houthi dello Yemen

20 Novembre 2023 - 19:27

Italia

I ribelli Houthi dirottano una nave collegata a Israele nel Mar Rosso

21 novembre 2023

Il Mar Rosso è una delle arterie più importanti del sistema marittimo globale, attraverso il quale transita un terzo di tutto il traffico di container.

Un'interruzione prolungata degli scambi commerciali potrebbe provocare un effetto inflativo a catena. In particolare per l'energia: il 12% del petrolio trasportato via mare e l'8% del gas naturale liquefatto (GNL) transitano attraverso il Canale di Suez.

Attraverso questa importante arteria passa circa il 10% del commercio marittimo globale, dall'Asia all'Europa e viceversa.

Le offensive degli Huthi hanno sollevato preoccupazioni per l'impatto sui flussi di petrolio, di grano e più in generale di tutti i beni di consumo in arrivo dalla Cina.



Regionalizzazione del conflitto Israele-Hamas

- Indebolimento della crescita dei paesi MENA
- Crescente instabilità
- Incremento dei costi dell'energia

Interruzioni della supply-chain

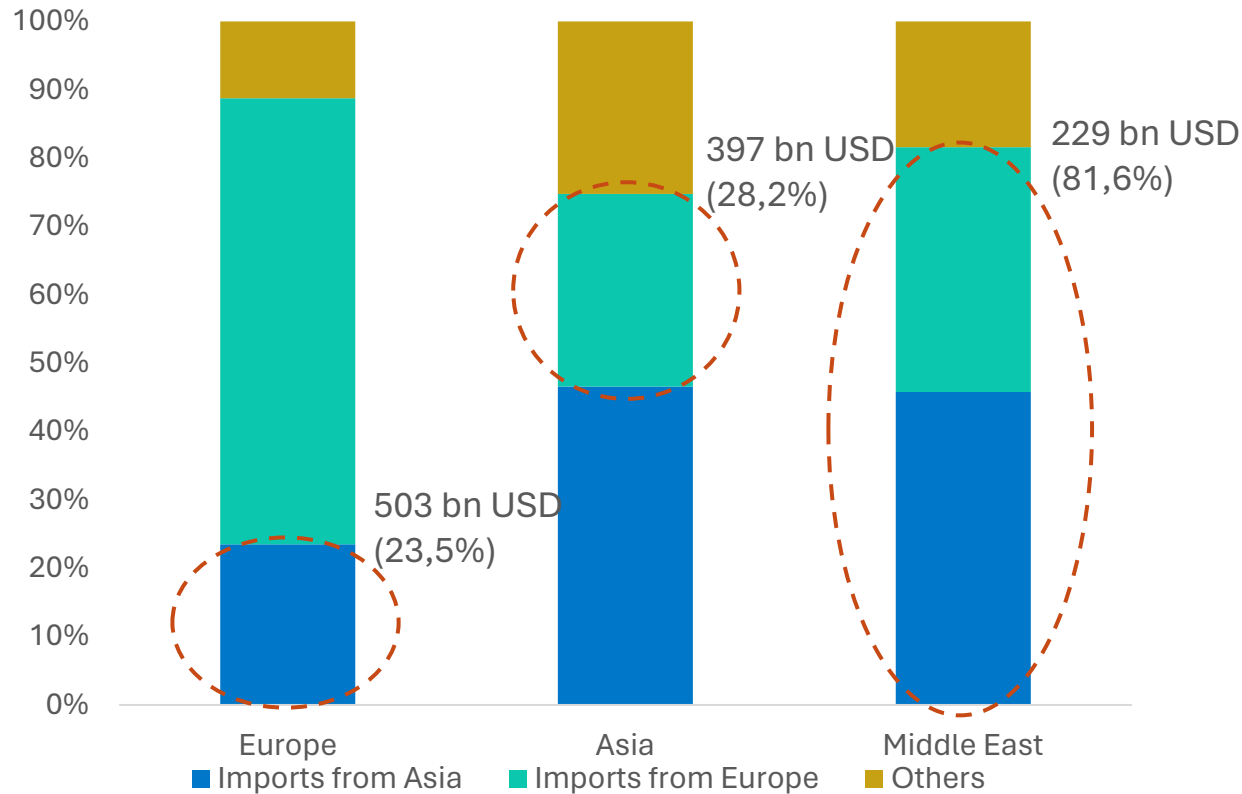
- Ritardi nelle consegne
- Incremento dei costi di spedizione
- Possibili interruzioni della produzione per mancanza di materie prime e componenti

Rischio inflativo

- Shock inflativo dal lato della fornitura
- Incertezza delle Banche Centrali

La crisi del Mar Rosso: impatti sui consumi

Import globale di beni di consumo per regione
(miliardi di USD, 2022)



Fonte: TradeMap, BMI

Nota: i commerci a rischio sono evidenziati, le percentuali stabiliscono le market share del totale delle Importazioni di beni di consumo.

Rischio Inflazione



- Aumento costi di spedizione
- Aumento premi assicurativi
- Incremento domanda carburanti, a causa dell'allungamento delle rotte marittime

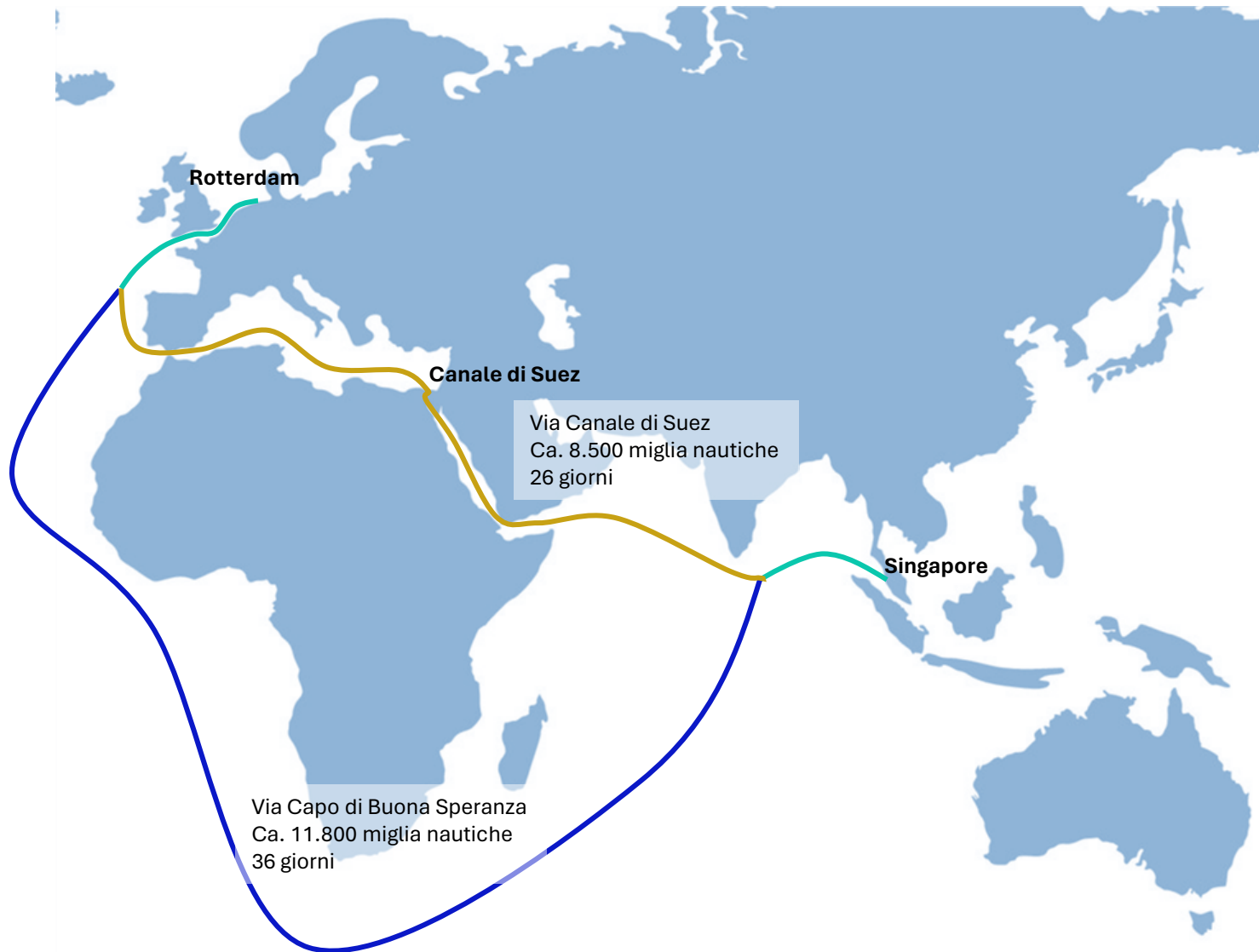
Rischio Prodotti



- Ritardi nelle consegne
- Possibili interruzioni nella catena del valore

La crisi del Mar Rosso espone il mercato globale a rischi inflativi, mentre la riorganizzazione del commercio mette a rischio le produzioni.

La crisi del Mar Rosso: impatti sulla logistica



Traffico di navi nel Mar Rosso:

-55% rispetto a dicembre

Aumento costi di trasporto di container Asia-Europa:

+173% rispetto a dicembre

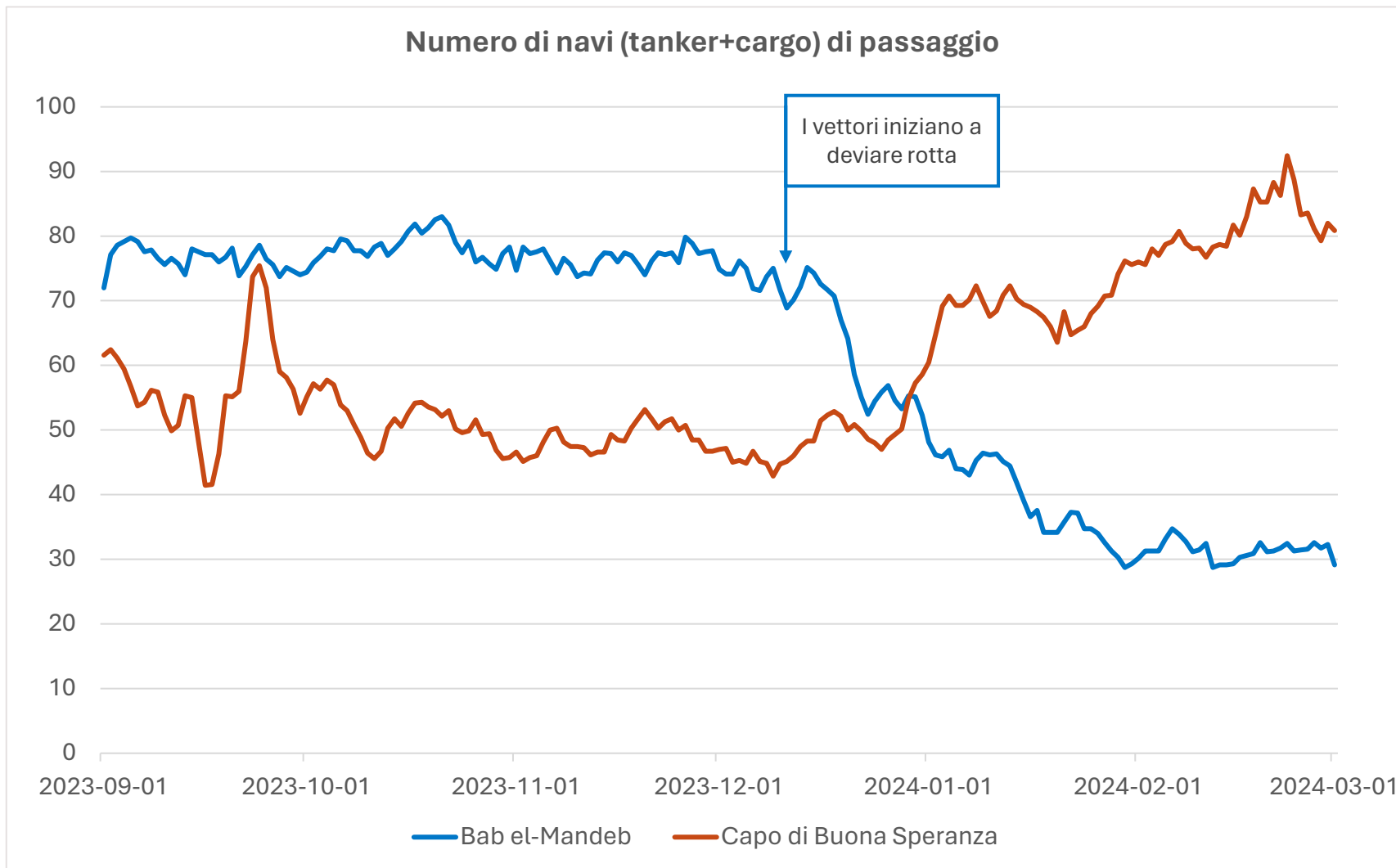
Aumento tempi di percorrenza via Sud Africa:

10 giorni

Fonte: FREIGHTOS, gen 2024

Gli attacchi degli Huthi alle navi nel Mar Rosso hanno costretto molti armatori a ripianificare le proprie rotte, circumnavigando l'Africa.

La crisi del Mar Rosso: impatti sulla logistica



Fonte: IMF PORTWATCH

Volume merci in transito nel Mar Rosso al 29 febbraio 2024:

-63% rispetto alla media di settembre 2023

Numero di navi in transito nel Mar Rosso al 29 febbraio 2024:

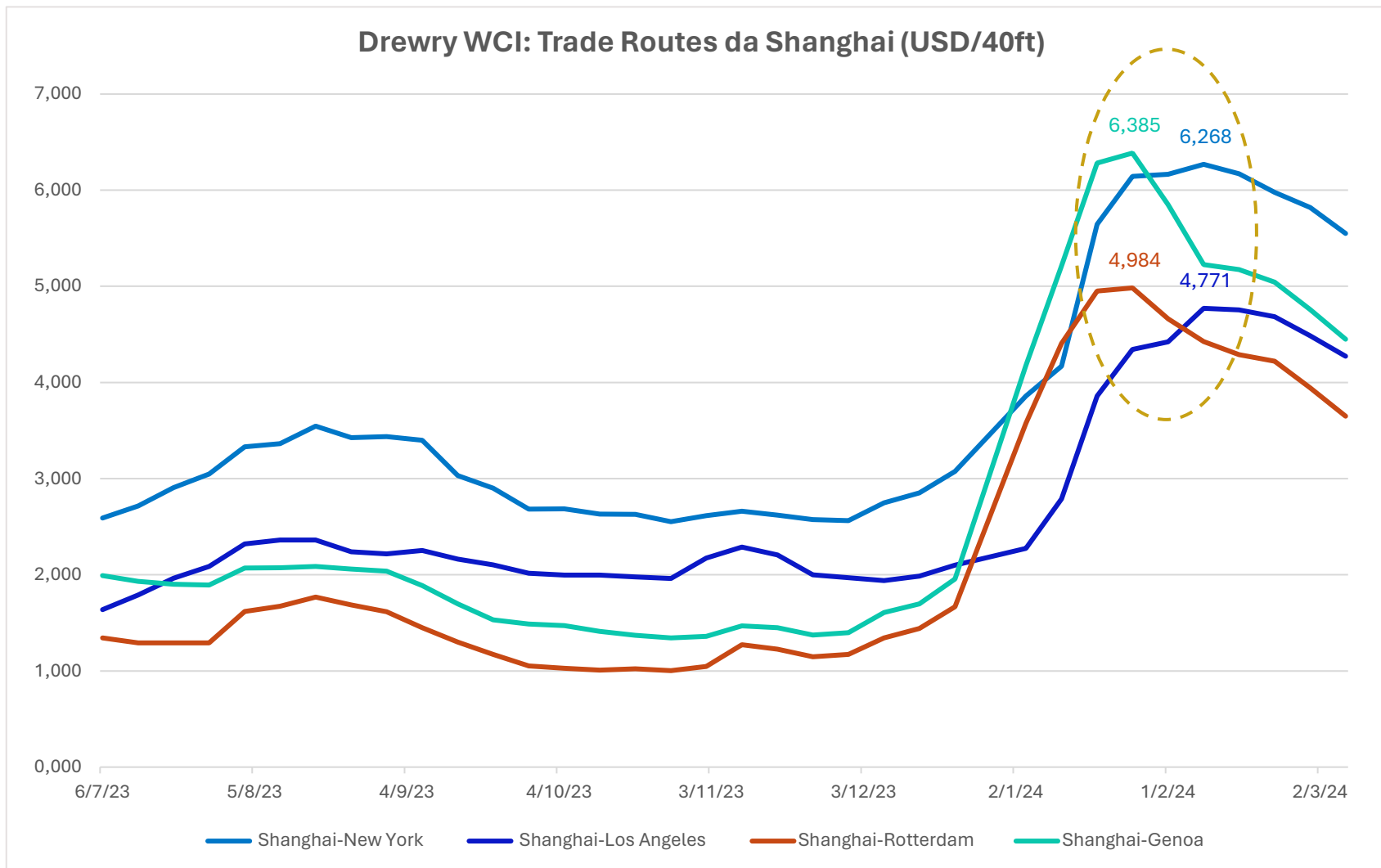
-61,9% rispetto alla media di settembre 2023

I volumi dei passaggi nel Mar Rosso diminuiscono sempre più,
mentre cresce l'incertezza.

La crisi del Mar Rosso: impatti sulla logistica



Drewry WCI: Trade Routes da Shanghai (USD/40ft)



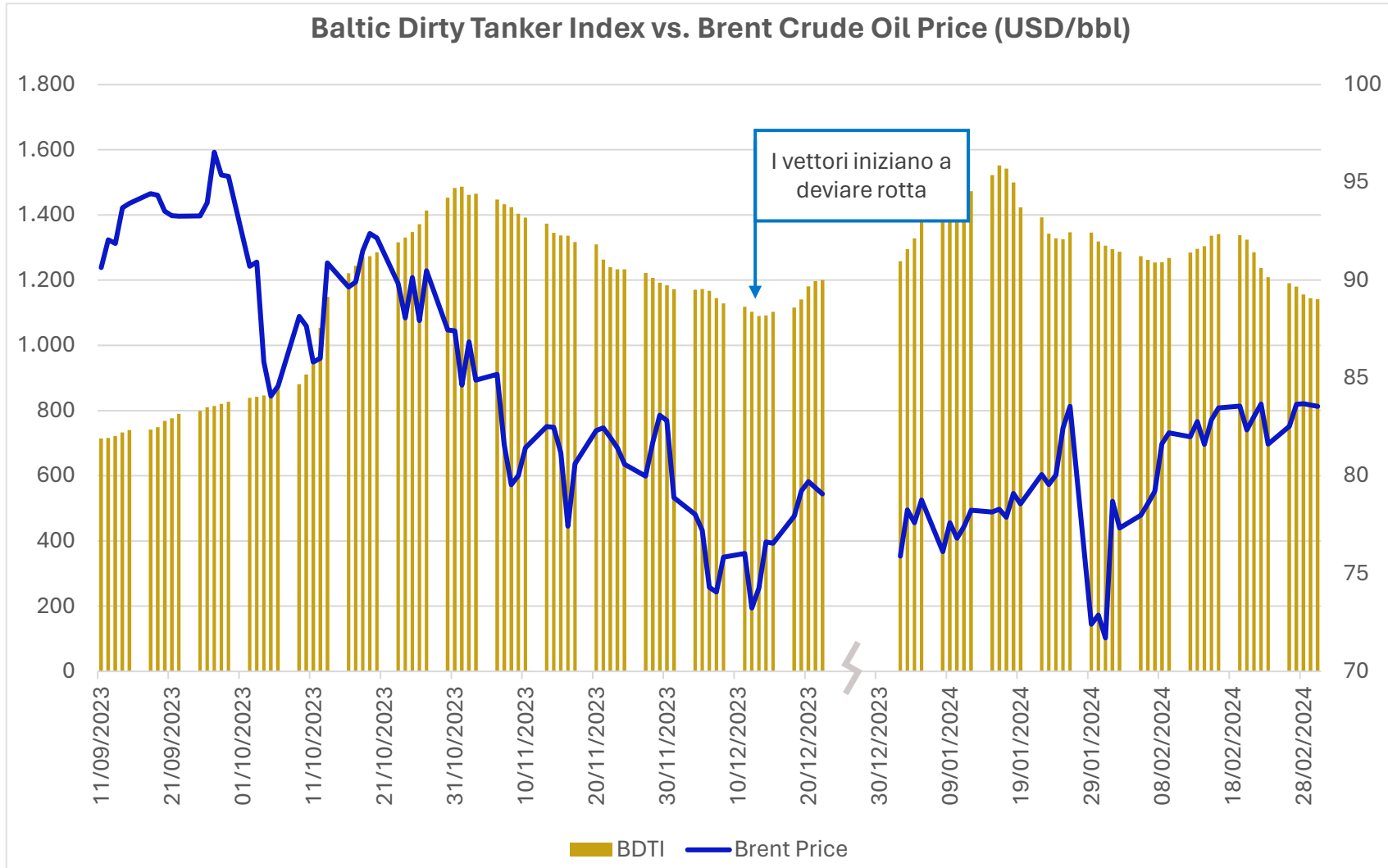
Fonte: DREWRY

Dal grafico risulta evidente come il costo del trasporto verso l'Europa sia cresciuto nelle prime settimane del 2024.

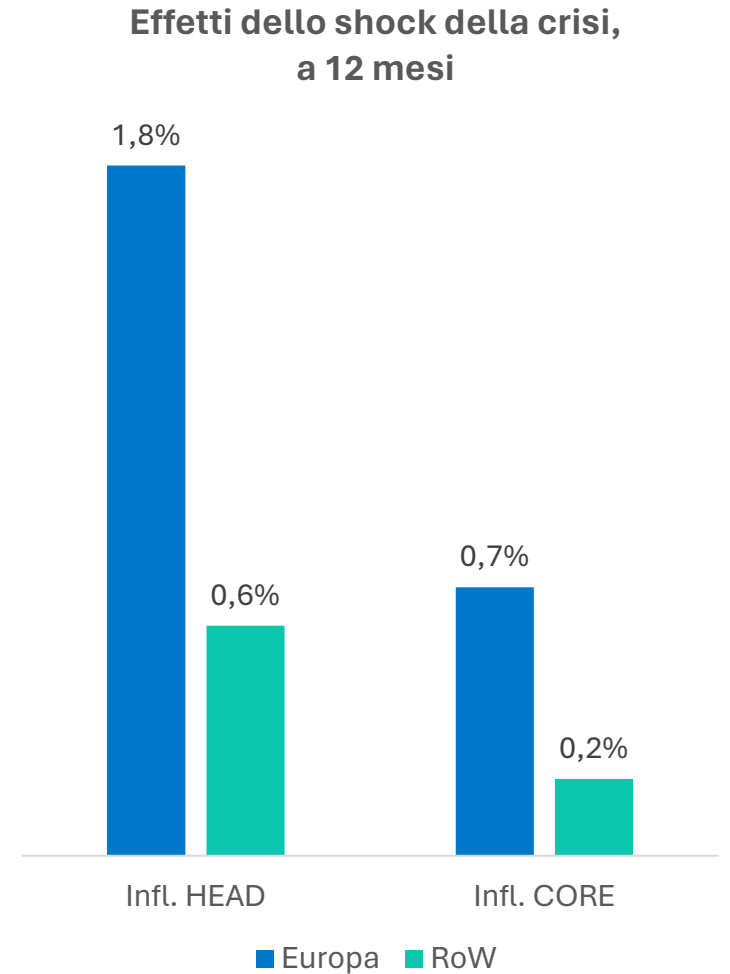
Il costo del trasporto di un container da 40 piedi da Shanghai a Rotterdam è passato in poche settimane dai 1.667 USD del 21 dicembre 2023 ai 4.984 USD del 25 gennaio; quello del trasporto da Shanghai a Genova è passato nel medesimo periodo da 1.956 USD a 6.385 USD. Ne consegue che l'aumento di questi costi avrà un impatto in Europa sui prezzi delle merci importate dalla Cina e dall'Asia in generale.

* Il [World Container Index](#), aggiornato settimanalmente da Drewry, misura i noli del trasporto via mare dei container. La misura prende in considerazione il costo del trasporto di un container da 40 piedi (40ft) su diverse tratte marittime, sintetizzato in un unico indice che rappresenta la misura più seguita dagli analisti economici sulla dinamica mondiale dei costi di trasporto marittimo.

La crisi del Mar Rosso: impatti sui costi



Fonte: Macrovar, IMF

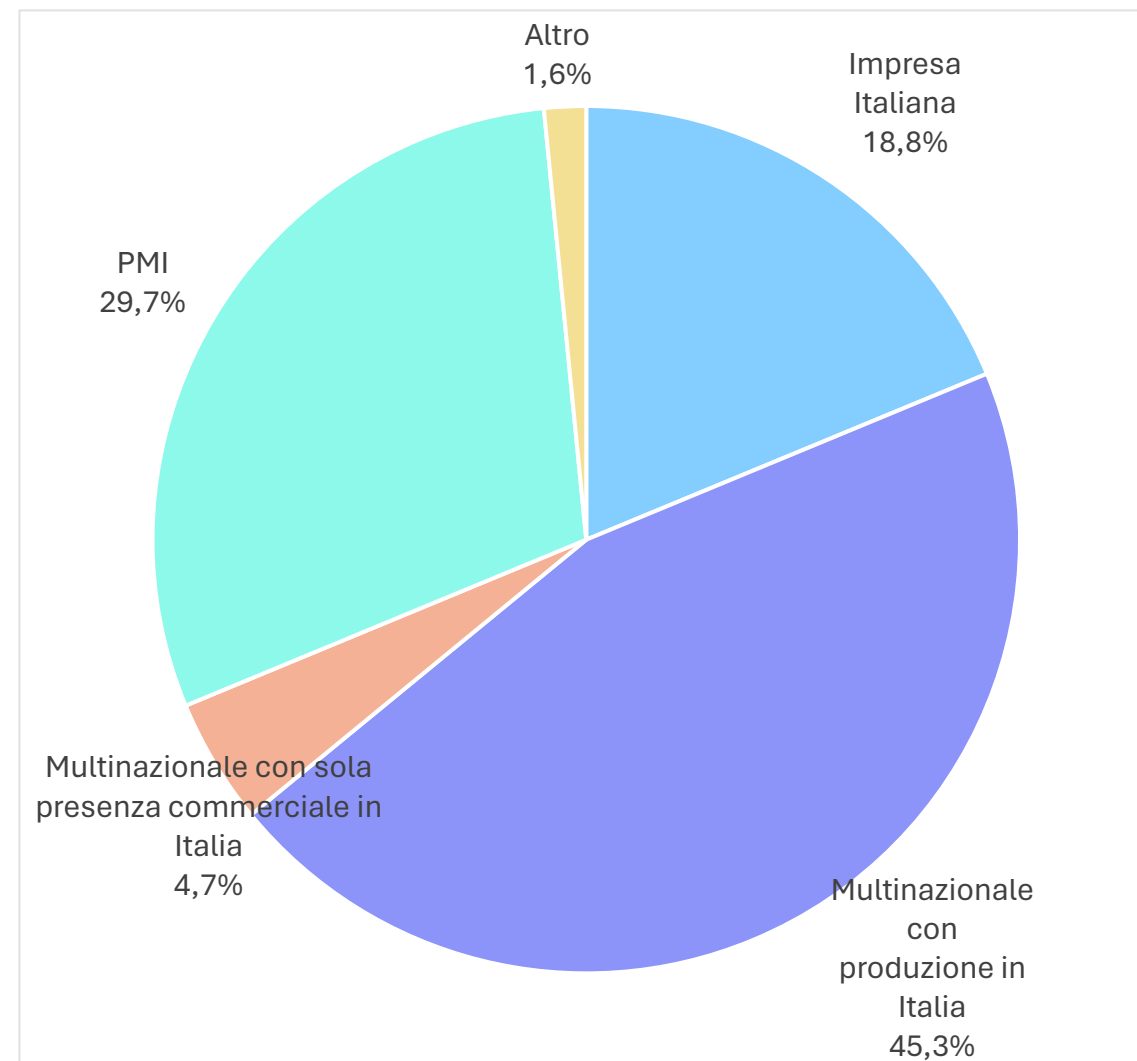
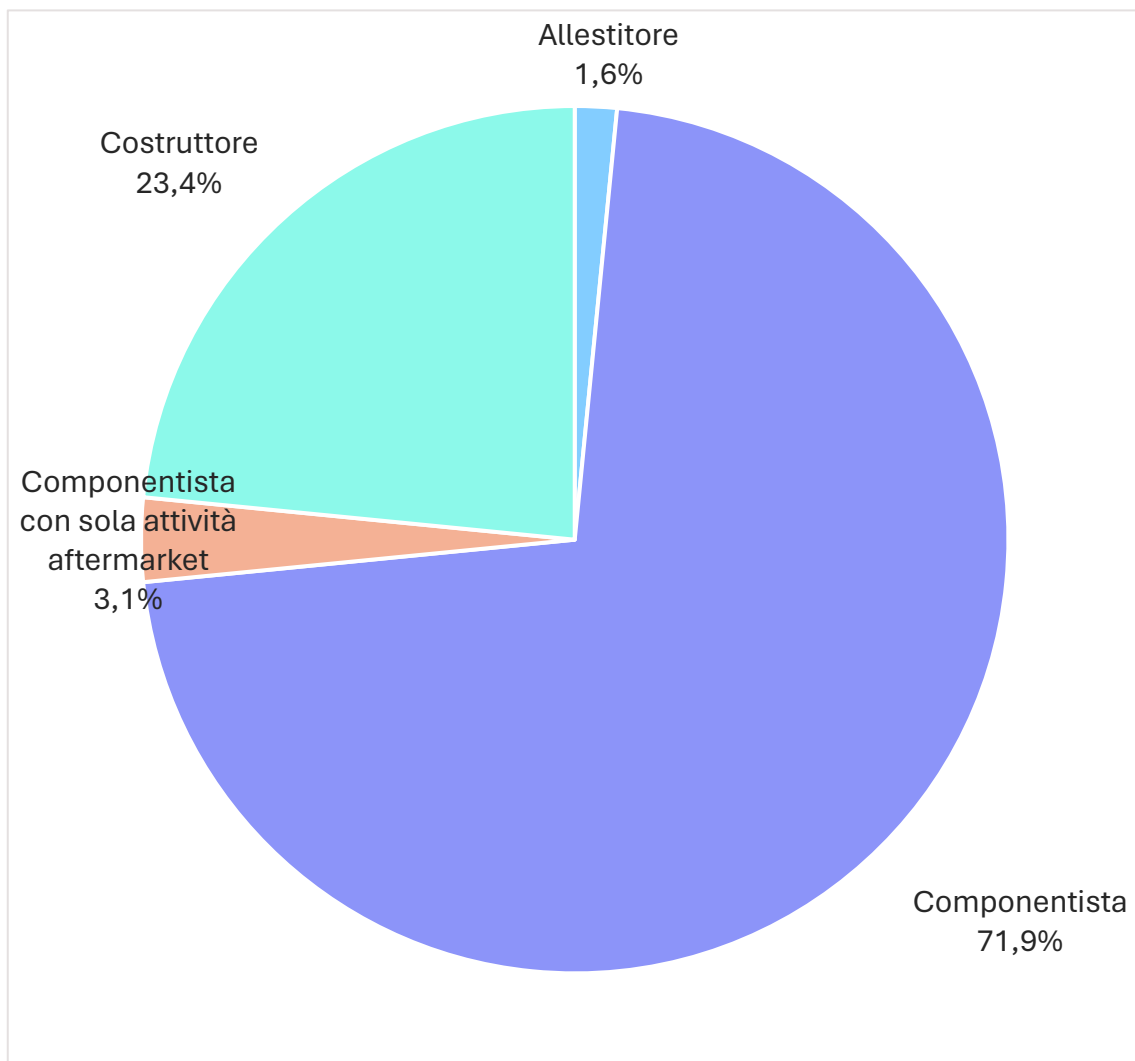


Fonte: ISPI

* Il [Baltic Dirty Tanker Index](#) (BDTI) è uno strumento vitale per comprendere i mercati globali del trasporto marittimo di petrolio greggio. Fornisce informazioni critiche affinché gli operatori di mercato possano prendere decisioni informate sulle loro operazioni ed è spesso utilizzato come indicatore principale della domanda globale di petrolio.

La crisi del Mar Rosso: i risultati della survey ANFIA

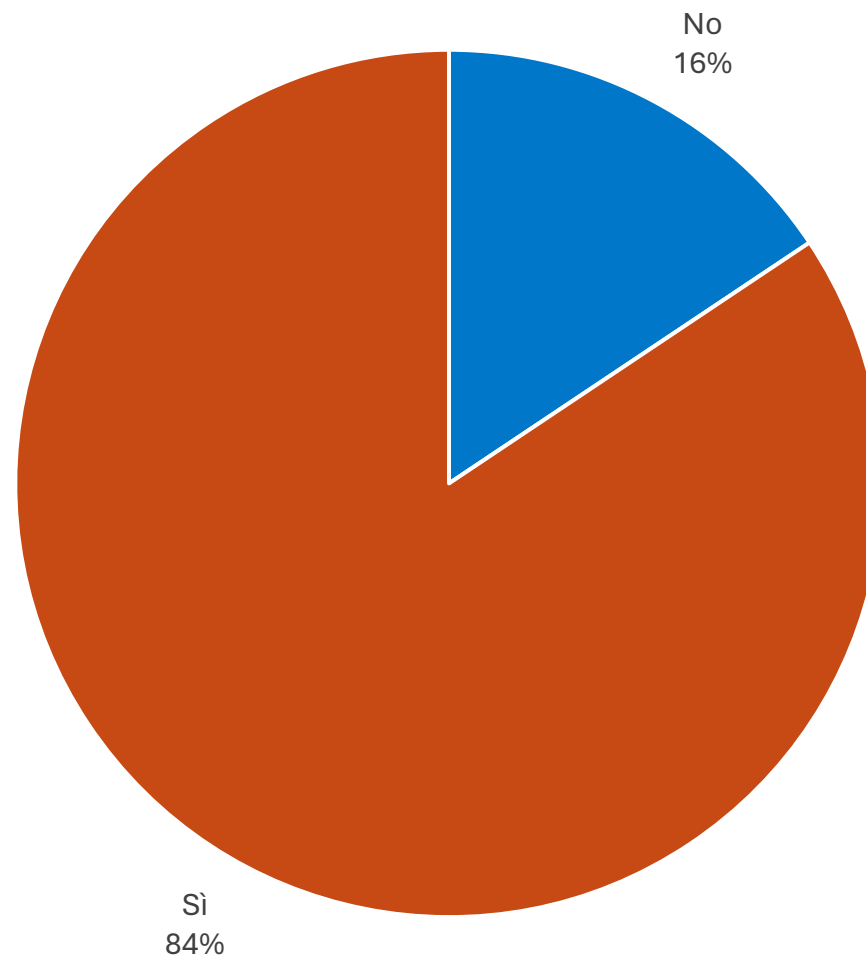
Tipologia e dimensioni azienda



I rispondenti alla nostra survey costituiscono un campione di circa 70 aziende, prevalentemente componentisti.

La crisi del Mar Rosso: i risultati della survey ANFIA

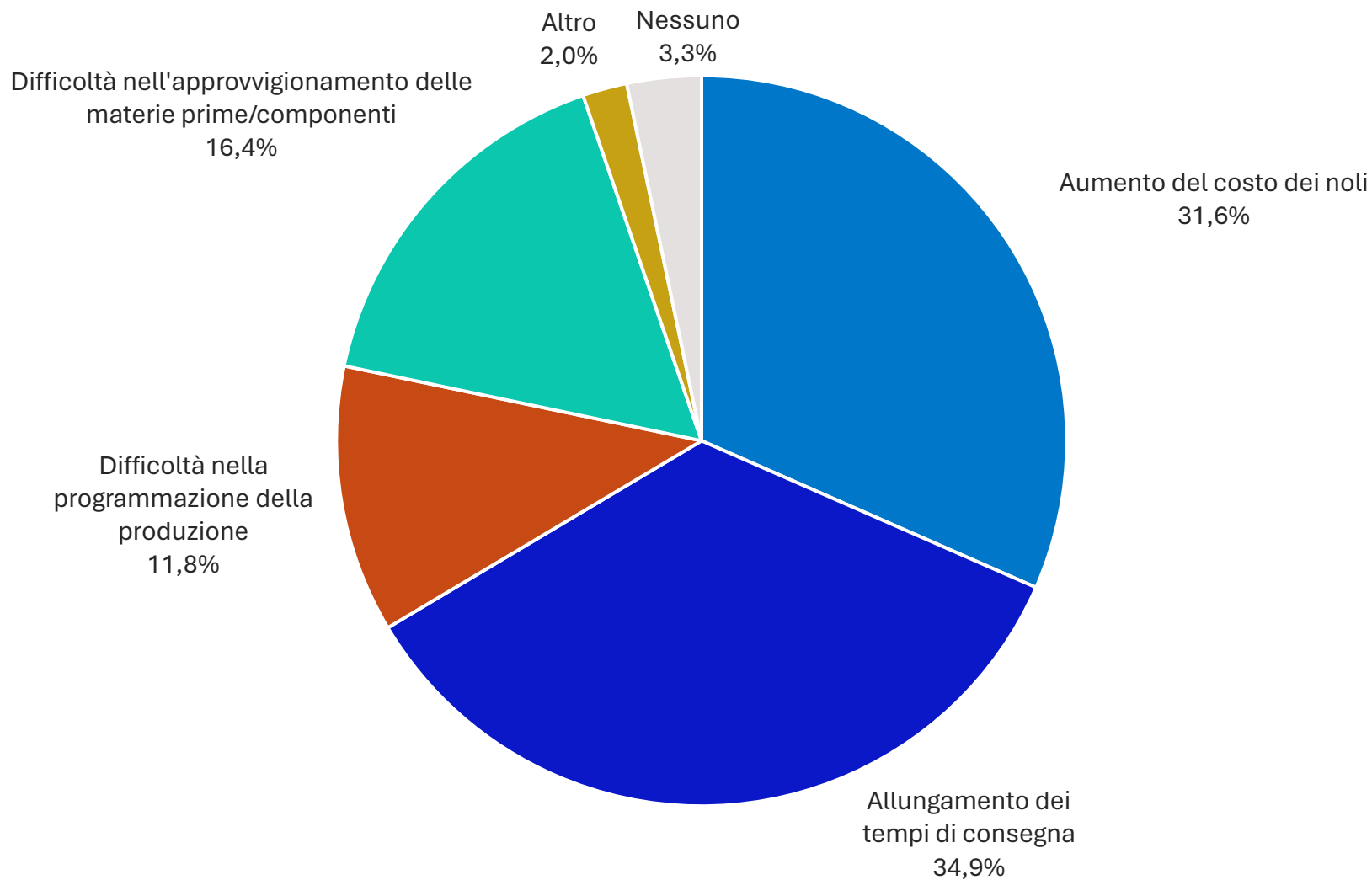
Ritenete che la vs. azienda sia impattata dalla crisi nel Mar Rosso?



Solo il 16% degli intervistati ritiene che la Crisi nel Mar Rosso non impatti il proprio business.

La crisi del Mar Rosso: i risultati della survey ANFIA

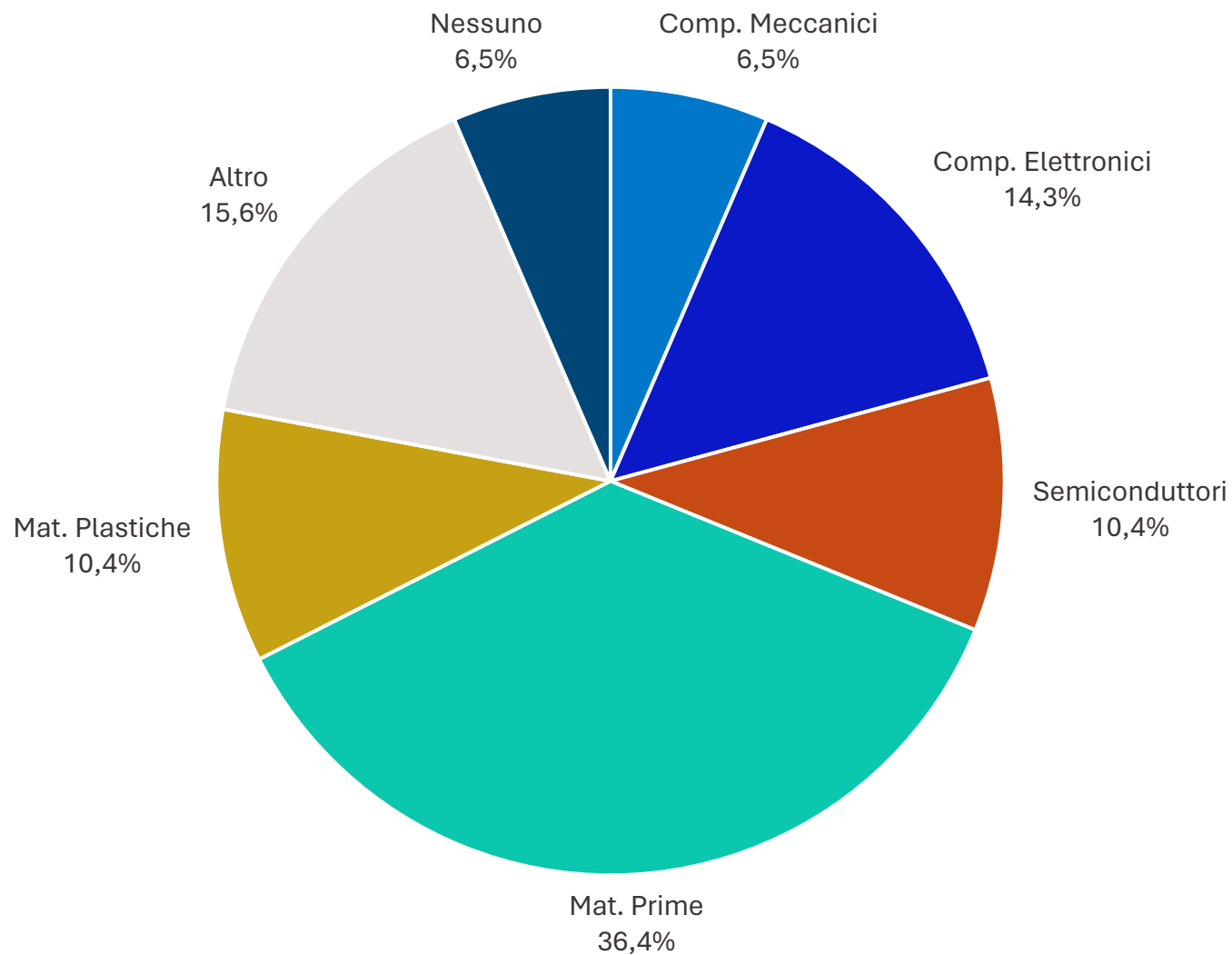
Se sì, quale/i impatto/i state registrando?



I principali impatti registrati riguardano le tempistiche nella consegna, che risultano maggiori rispetto al normale.

La crisi del Mar Rosso: i risultati della survey ANFIA

Se avete riscontrato difficoltà nell'approvvigionamento delle materie prime/componenti, specificate quali

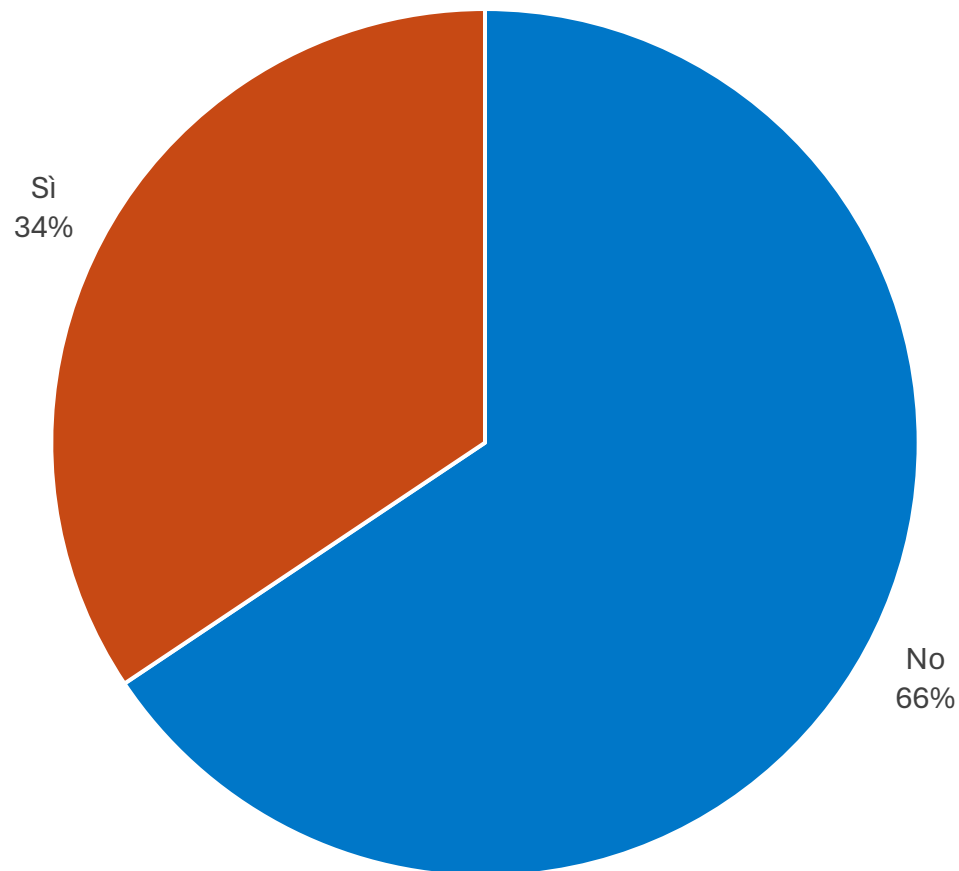


Il principale segmento di prodotti di cui gli intervistati riscontrano maggiori difficoltà nel reperimento, sono le materie prime.

La crisi del Mar Rosso: i risultati della survey ANFIA

Lo stabilimento tedesco di Tesla e le linee di produzione europee di Volvo e Suzuki hanno subito interruzioni a causa di carenze di componenti.

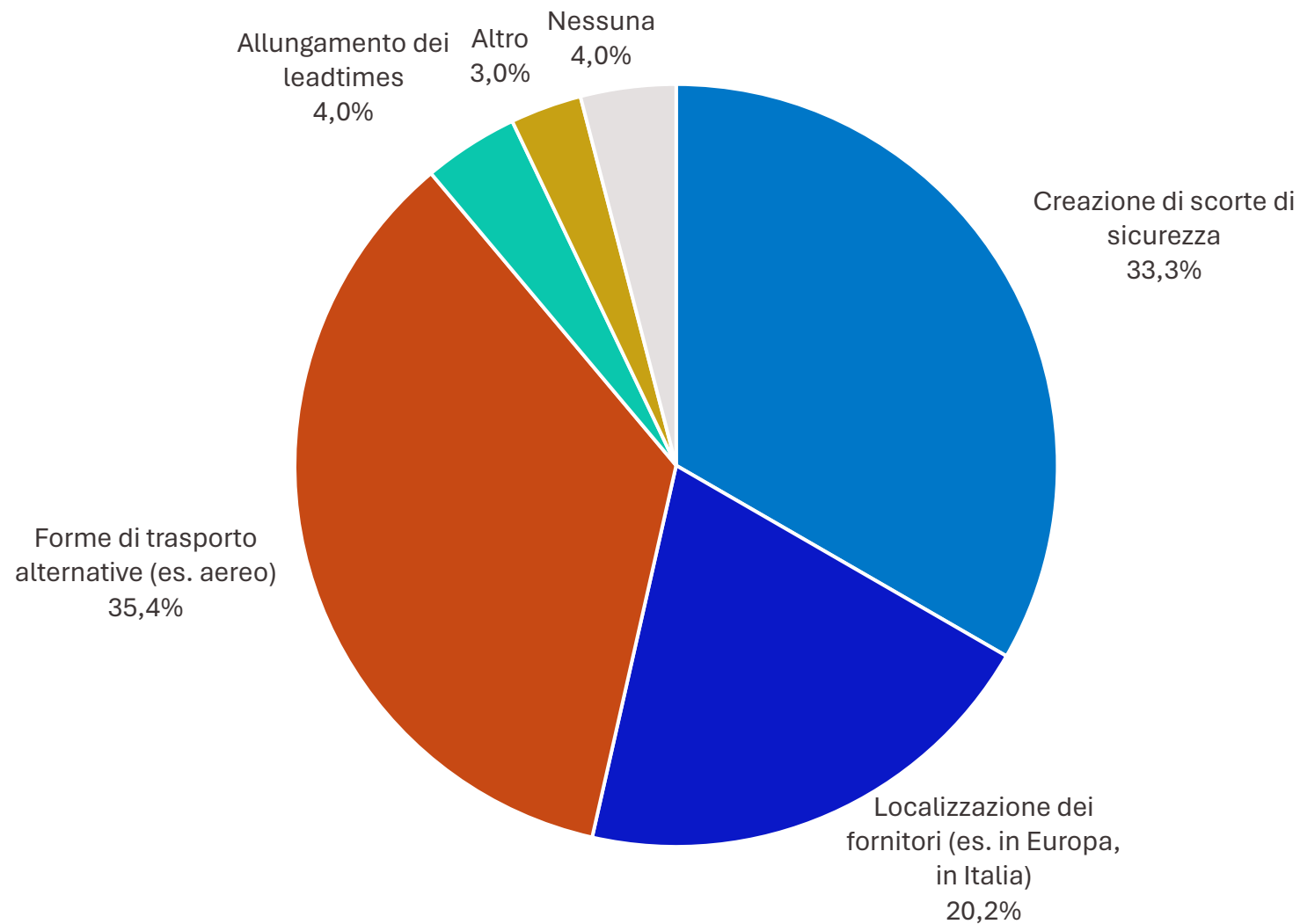
State registrando comunicazioni di variazione della produzione da parte dei vostri clienti?



Due terzi degli intervistati non ha registrato interruzioni della produzione degli OEM clienti a causa dei ritardi o della mancanza di componenti.

La crisi del Mar Rosso: i risultati della survey ANFIA

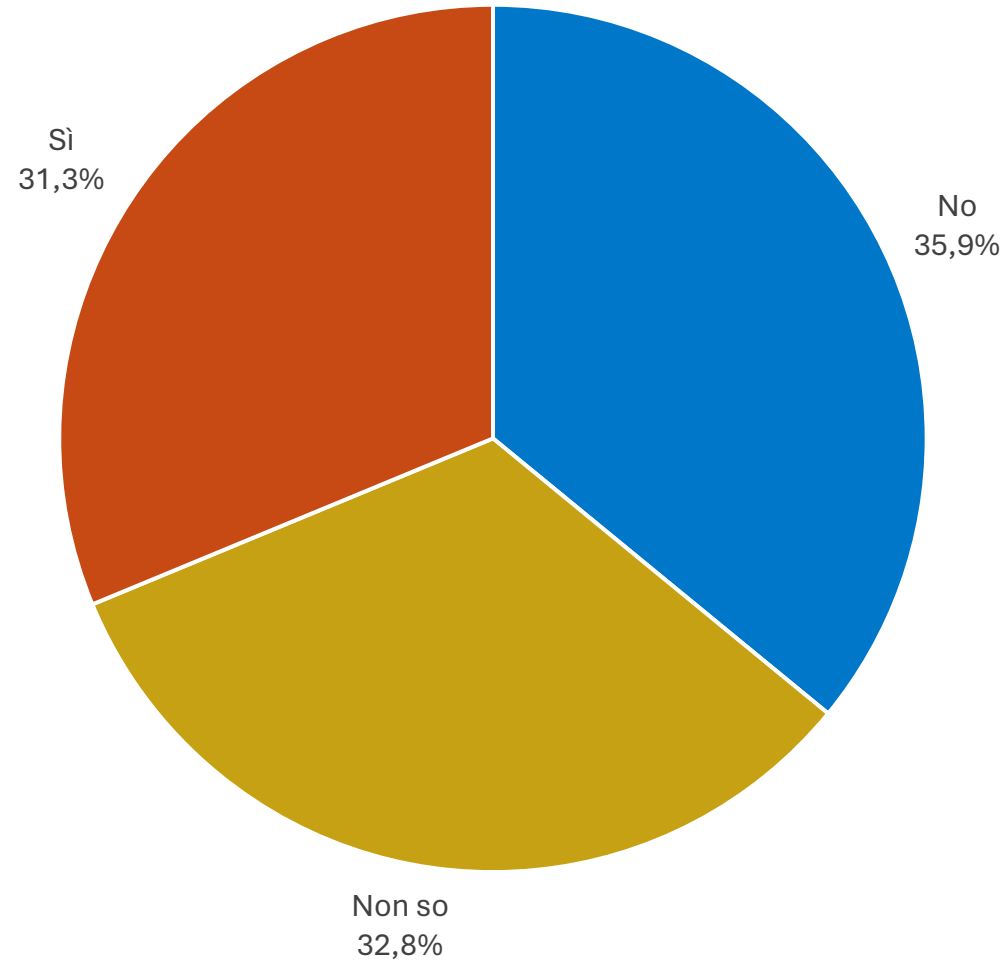
Quali provvedimenti o accorgimenti sta prendendo la vs. azienda per far fronte alla crisi?



Oltre un terzo degli intervistati sta utilizzando forme di trasporto alternative. Un terzo sta facendo stockpiling.

La crisi del Mar Rosso: i risultati della survey ANFIA

Secondo la vostra sensibilità, assisteremo ad un'ondata di interruzioni della filiera produttiva?



Secondo la maggioranza degli intervistati, non sussistono i presupposti per una nuova ondata di shortage nella supply-chain dell'automotive in Italia.

A cura dell'Area Studi e Statistiche, tel. 011 5546524

Miriam Sala, Responsabile, m.sala@anfia.it

Giuseppe Casto, g.casto@anfia.it

Alessio Irene, a.irene@anfia.it

Data di pubblicazione: 2 aprile 2024

ANFIA – Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica – Nata nel 1912, da oltre 100 anni ha l'obiettivo di rappresentare gli interessi delle Associate nei confronti delle istituzioni pubbliche e private, nazionali e internazionali e di provvedere allo studio e alla risoluzione delle problematiche tecniche, economiche, fiscali, legislative, statistiche e di qualità del comparto automotive.

L'Associazione è strutturata in 3 Gruppi merceologici, ciascuno coordinato da un Presidente.

Componenti: comprende i produttori di parti e componenti di autoveicoli; *Carrozzeri e Progettisti:* comprende le aziende operanti nel settore della progettazione, ingegnerizzazione, stile e design di autoveicoli e/o parti e componenti destinati al settore autoveicolistico; *Costruttori:* comprende i produttori di autoveicoli in genere – inclusi camion, rimorchi, camper, mezzi speciali e/o dedicati a specifici utilizzi - ovvero allestimenti ed attrezzature specifiche montati su autoveicoli.



La filiera produttiva automotive in Italia

5.439 imprese;

272.000 addetti (diretti e indiretti), il 6,8% degli occupati del settore manifatturiero italiano;

100,6 miliardi di Euro di fatturato, pari al 11,5% del fatturato della manifattura in Italia e al 5,6% del PIL italiano;

76,3 miliardi di Euro di prelievo fiscale sulla motorizzazione.