

INTESA  SANPAOLO

SRM 

Presentazione  
10° Rapporto  
Annuale Italian  
Maritime Economy

**Massimo Deandreis**

Direttore Generale  
SRM



**Napoli  
& online**

Giovedì  
13 luglio  
2023

**Porti, shipping e logistica  
al centro dei nuovi scenari  
del Mediterraneo**

10 anni di analisi, dati e  
riflessioni sulla competitività  
del settore e sul ruolo dell'Italia



# La struttura del 10° Rapporto



## 1. Analisi di Scenario

10 anni di Porti e Shipping

- Gli scenari internazionali e i fenomeni disruptive
- La portualità italiana
- La competitività internazionale
- Il trend delle materie prime

## 2. Monografia

- Gli osservatori internazionali
- Pandemia e guerra
- I fenomeni energetici e la sostenibilità

Il rapporto si avvale della  
collaborazione di  
prestigiosi partner  
nazionali e internazionali

## 3. Approfondimento

- Digitalizzazione e modelli marittimo-logistici
- Riflessioni sul futuro

# I partner dell'Osservatorio sull'economia dei Trasporti Marittimi e la Logistica



I network internazionali



WESTMED  
blue economy initiative

# I possibili scenari geopolitici e l'importanza di Shipping, Logistica e Portualità

## Framework

- Durata del conflitto Russia-Ucraina e tensioni internazionali
- Ridefinizione delle geografie produttive e delle politiche commerciali
- Sostenibilità ambientale e transizione energetica
- Decoupling USA-Cina e il ruolo dell'UE

## Scenari geopolitici

20%

- Rapida soluzione del conflitto
- Calo delle tensioni internazionali
- Rilancio politiche free-trade
- Spinta alla sostenibilità e alla transizione energetica non solo nell'UE
- Piena ripresa economica

55%

- **Accelerazione della regionalizzazione**
- **Proseguimento tensioni internazionali evitando nuovi conflitti**
- **Barriere commerciali, inflazione**
- **Transizione energetica continua nell'UE (con fatica) ma non è priorità globale**

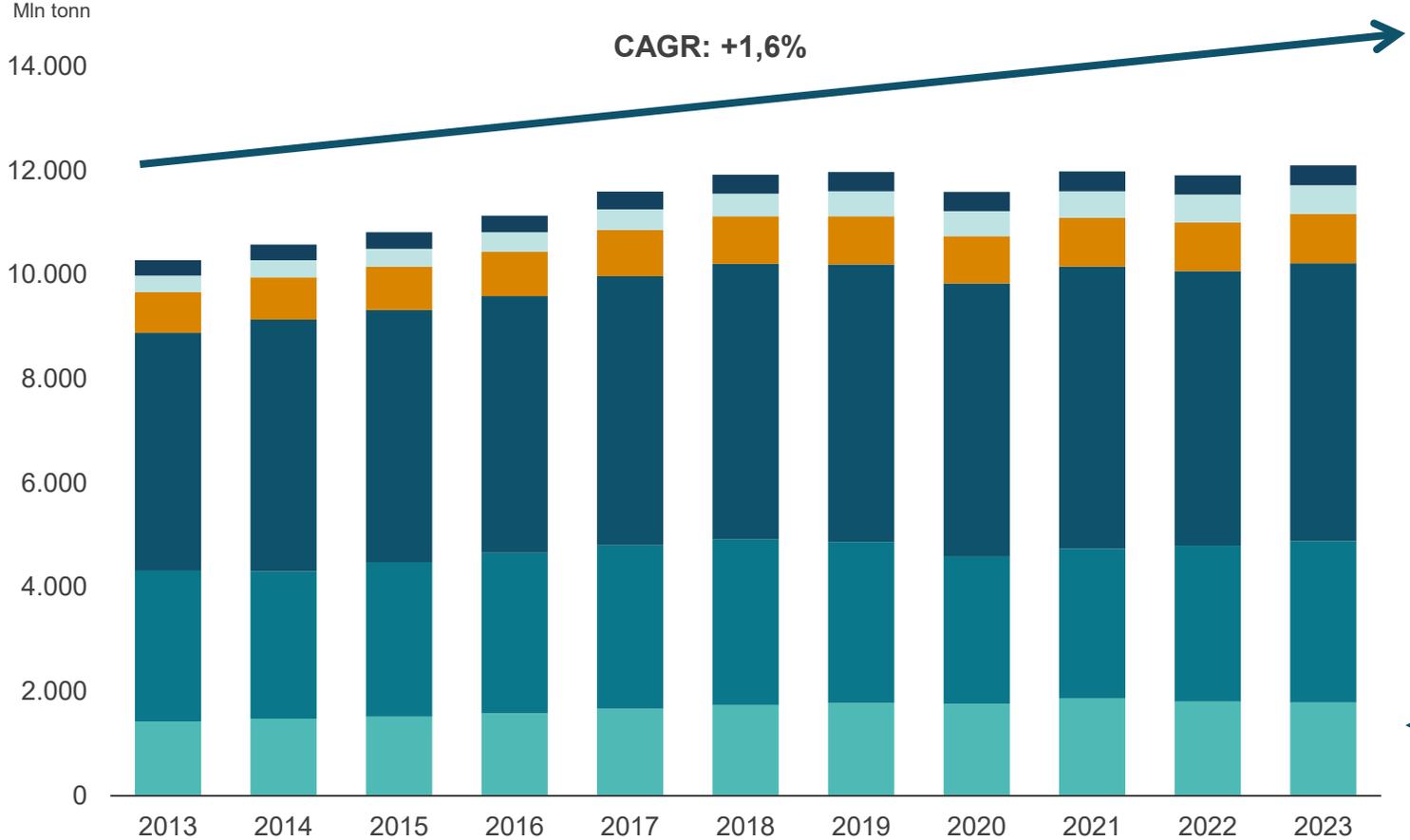
25%

- Escalation conflitto e inasprimento delle tensioni internazionali
- Accelerazione del decoupling USA-Cina e Taiwan
- Abbandono delle politiche del WTO e della libera circolazione
- Transizione energetica e tematiche di sostenibilità rallentano

## Settori chiave

**Interdipendenza  
con  
Shipping,  
Logistica  
e Portualità**

# Il trasporto marittimo mondiale cresce nel decennio



CAGR

+2,6%

+5,6%

+2,0%

+1,6%

+0,7%

+2,0%

- Il valore totale del commercio marittimo annuale nel 2019 ha raggiunto oltre **14 trilioni di dollari** e oltre **12 miliardi di tonnellate** di merci al 2022.

- Gli shock non frenano il trend di crescita del marittimo.

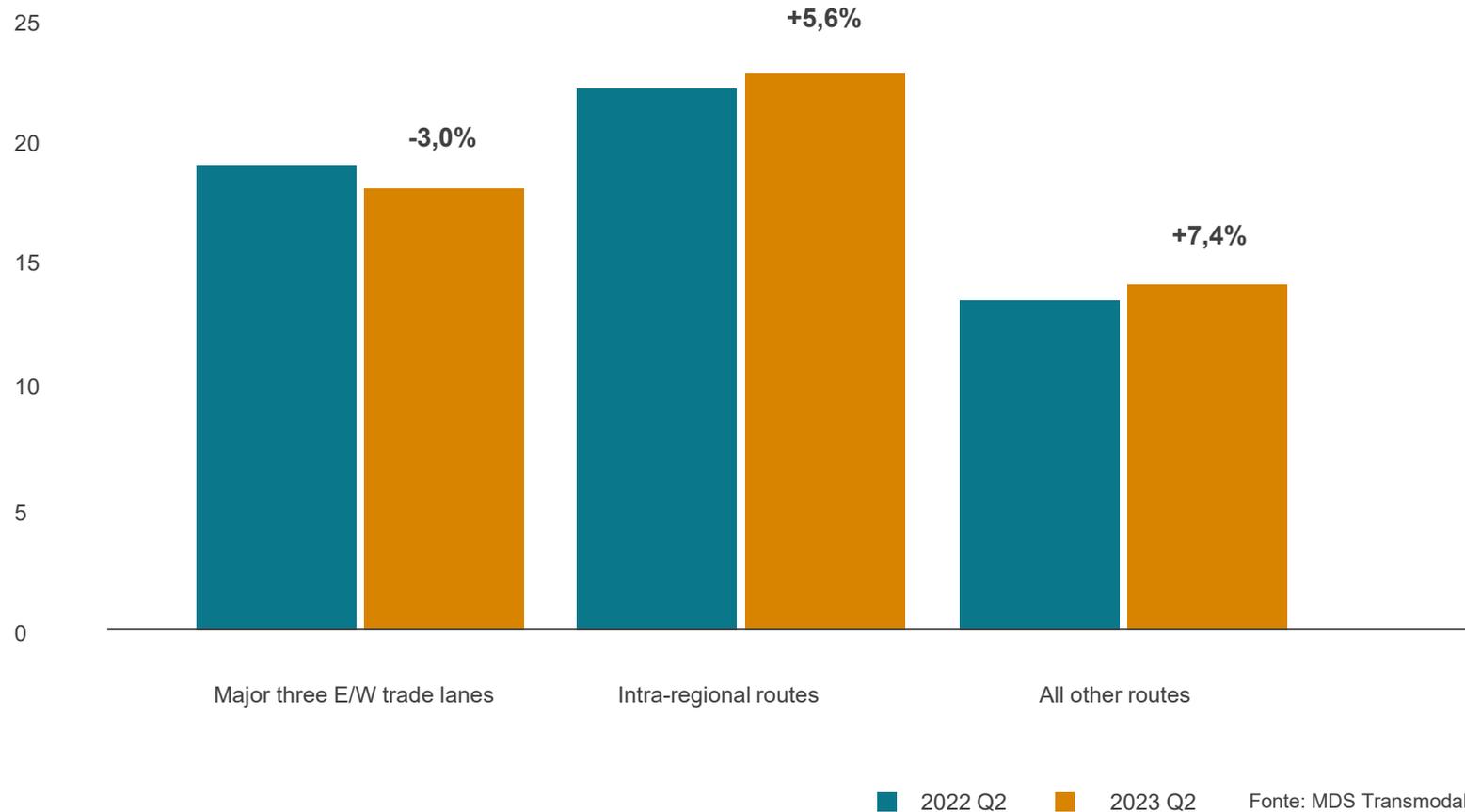
**I container trasportano oltre il 52% del valore del commercio via mare.**

Container Oil Dry Bulk Other Dry Gas Chemical

Fonte: SRM su Clarksons

# Prosegue la crescita delle rotte regionali

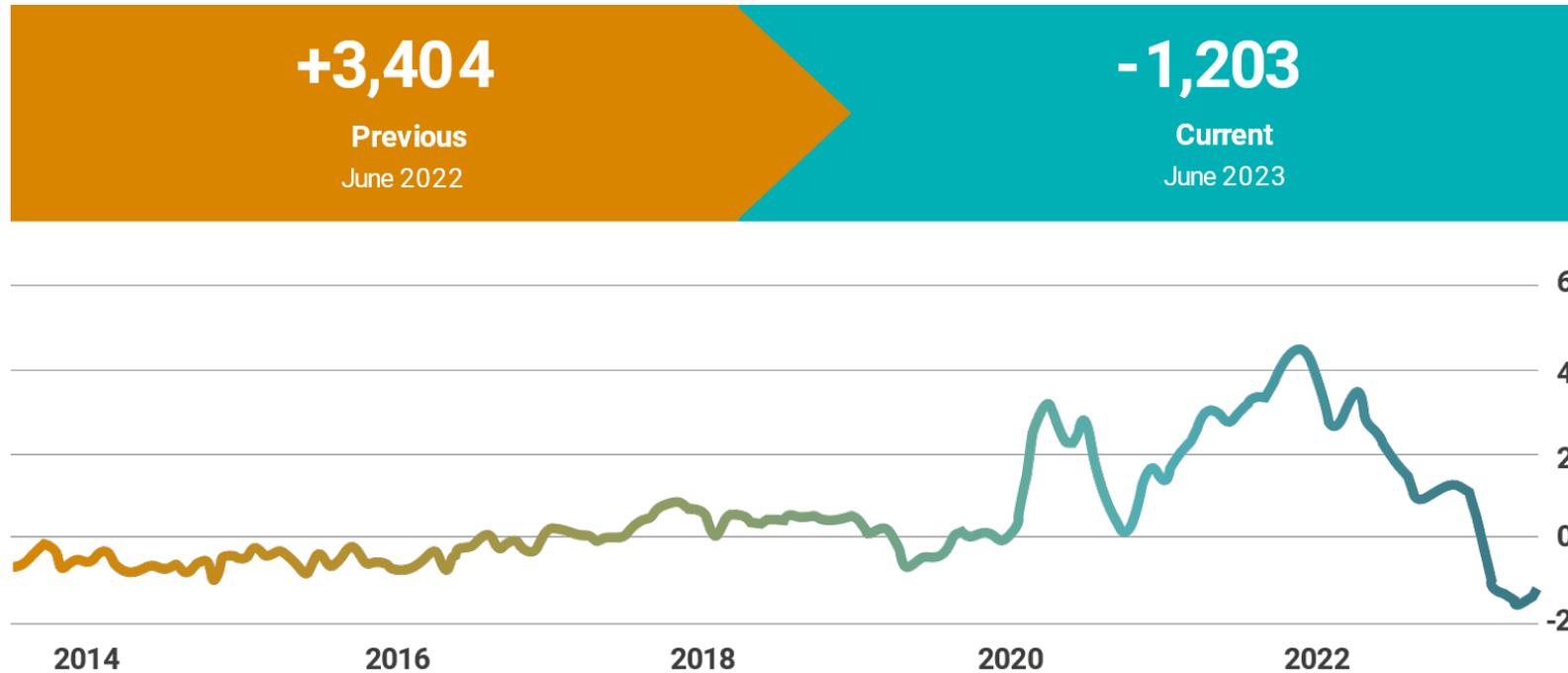
Scheduled Deployed Capacity (m TEU)



- **Le rotte container intraregionali sono le più trafficate.** Al fenomeno contribuisce il **reshoring**.
- **Le rotte intraregionali sono cresciute del 5,6%** (Q2 2022-Q2 2023) vs Est-Ovest -3%.
- Tra il 2011 e il 2024 le rotte intraregionali crescono del 64%.

# Cala la pressione sulle Global Value Chain...

Andamento del Global Supply Chain Pressure Index (2014-2023)



Fonte: SRM su YCharts

Le pressioni sulla catena di approvvigionamento globale sono oramai superate.

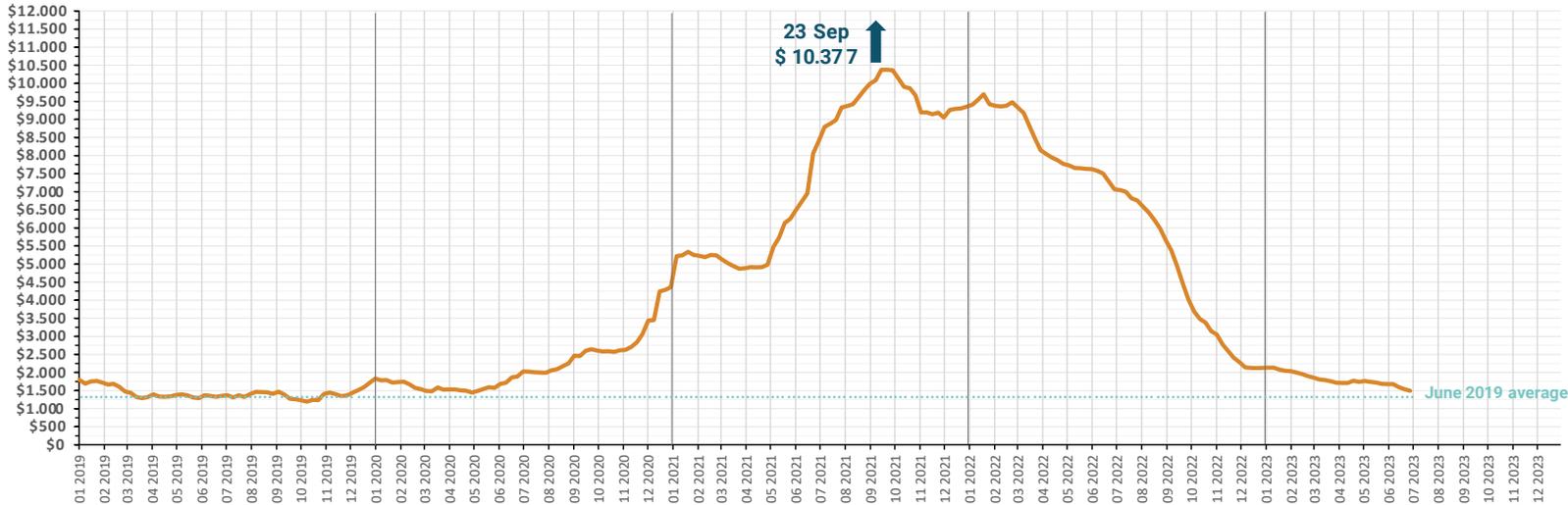
**La ridefinizione delle supply chain ha generato un cambio di paradigma** per la logistica che sta facendo emergere nuovi trend:

- **Diversificazione fornitori e sub-fornitori** (il reshoring).
- **Crisi del modello just-in-time.**

# ...e anche la pressione sui noli

## Drewry World Container Index

40 feet container average worldwide rates

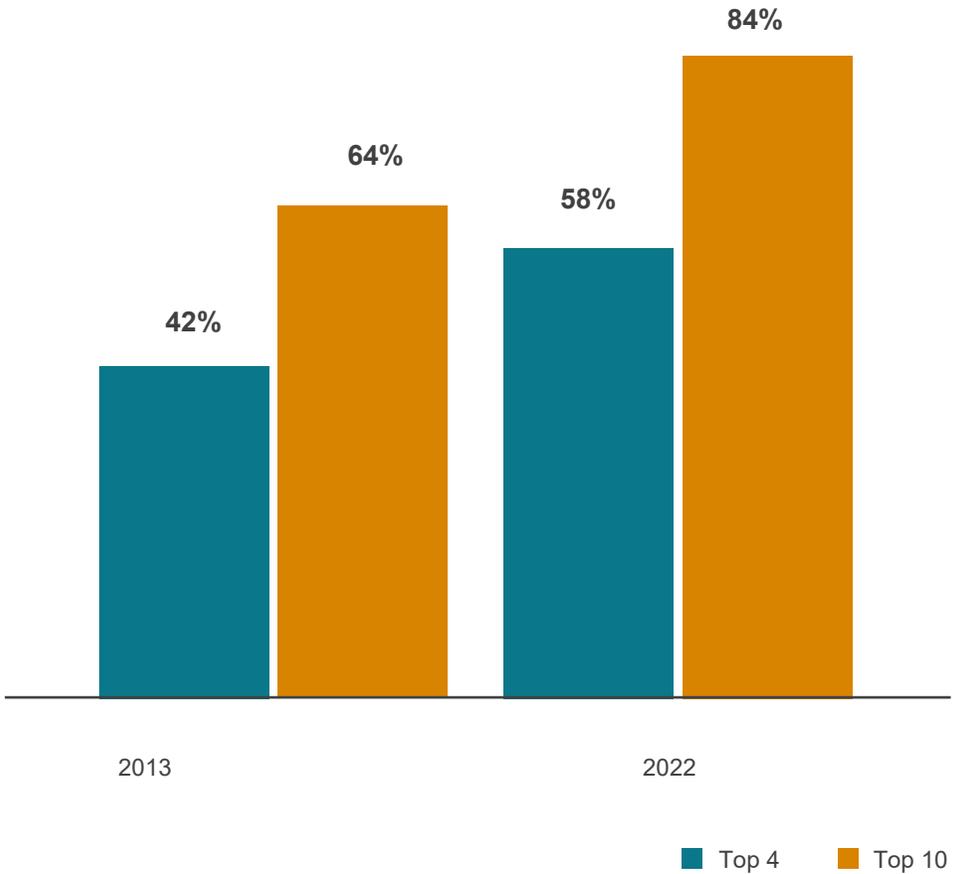


Fonte: SRM su Drewry e Db Group

- Il calo della pressione sulle global value chain, il presunto imminente aumento della concorrenza tra carrier, la spinta inflazionistica, incidono sui noli riducendoli.

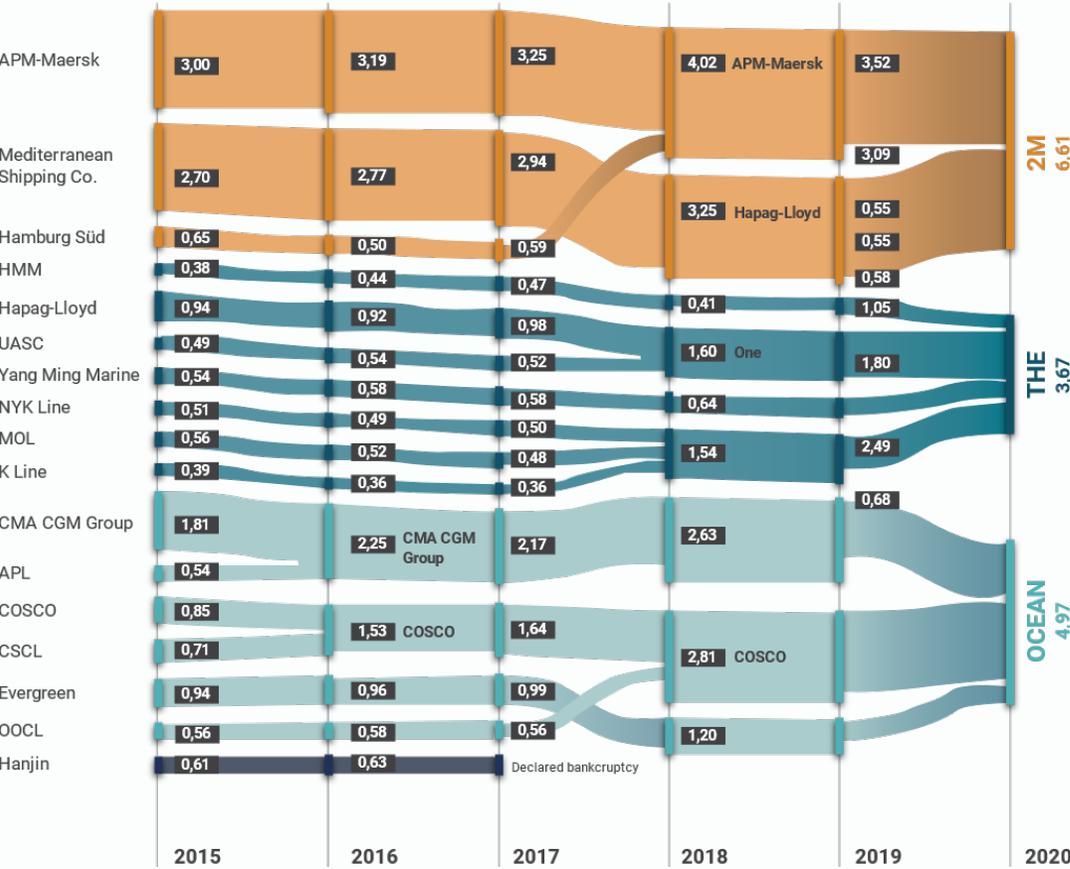
# Nel corso di 10 anni sono aumentati i processi di controllo del mercato e l'integrazione orizzontale nell'industria dello shipping

Quota di mercato dei Carrier



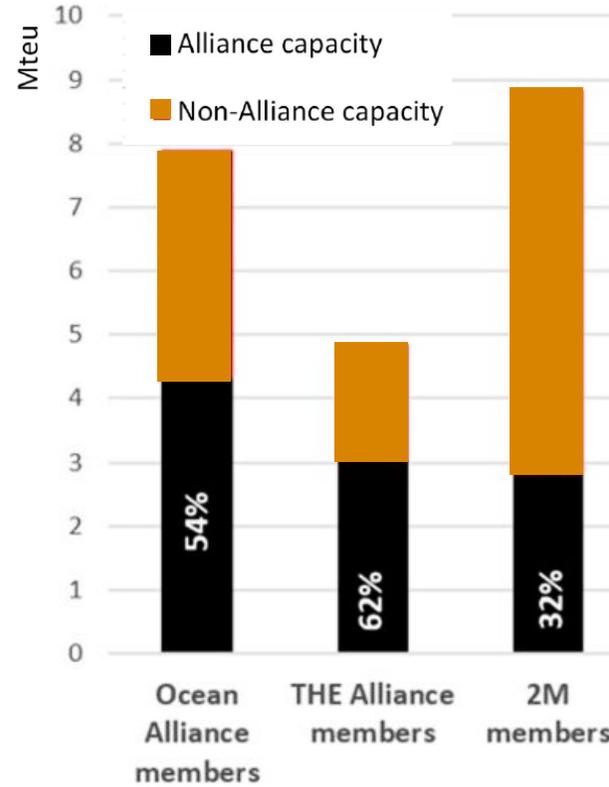
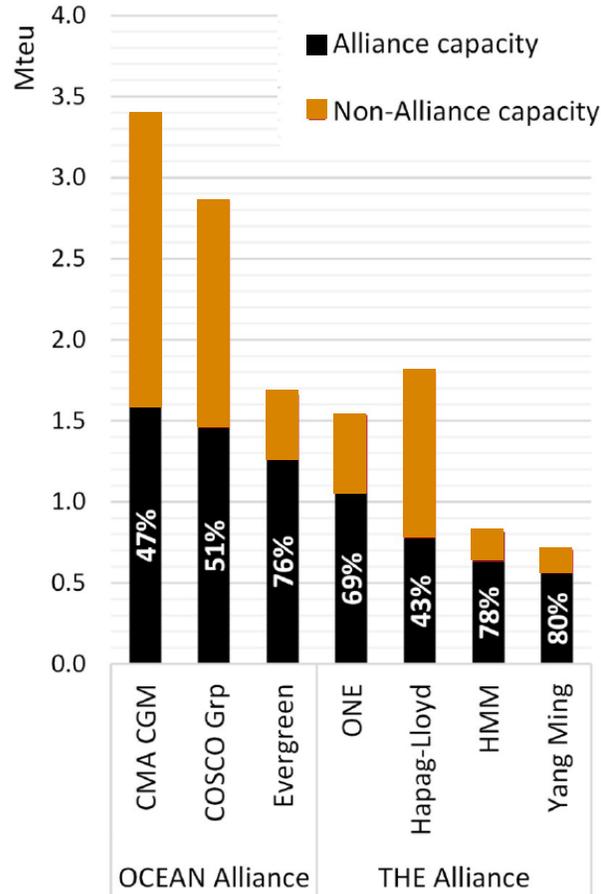
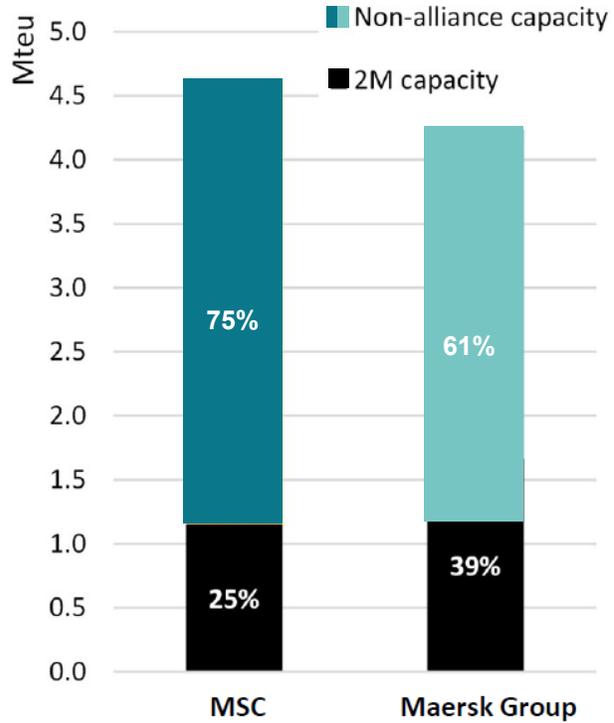
Fonte: SRM su UNCTAD

Milioni di TEU



Fonte: SRM su Alphaliner

# Una riflessione sulle Alleanze: a breve Maersk ed MSC si separeranno



- Le navi impegnate nelle alleanze sono solo una quota
- ... in realtà alcuni carrier già dispiegano la loro attività soprattutto individualmente.

Fonte: Alphaliner, 2023

# Tuttavia le strategie di M/A e di integrazione verticale continuano a caratterizzare lo shipping

## Distribuzione settoriale degli accordi. 2022

All deals (incl. infrastructure)	1H2020		2H2020		1H2021		2H2021		1H2022		2H2022	
	No. of deals	Total value										
<b>Total value (\$bn)</b>												
Passenger Air	12	6.9	15	9.0	19	12.9	16	31.7	16	9.2	18	7.8
Passenger Ground	13	4.6	22	19.2	13	9.0	20	13.8	26	64.5	17	6.9
Rail	2	1.2	5	1.3	4	36.2	4	3.2	2	0.2	6	3.7
Logistics and Trucking	51	10.4	70	19.3	73	25.1	98	53.2	70	38.7	44	15.7
Shipping	23	13.6	26	6.1	27	6.3	32	13.4	21	11.5	24	12.4
Other	2	0.3	12	7.8	12	4.8	5	4.4	9	7.2	8	3.5
<b>Total</b>	103	37.1	150	62.8	148	94.5	175	119.7	144	131.3	117	50.0

Infrastructure	1H2020		2H2020		1H2021		2H2021		1H2022		2H2022	
	No. of deals	Total value										
<b>Total value (\$bn)</b>												
Infrastructure (Airports)	5	2.1	1	0.4	8	8.2	6	27.2	6	1.2	7	2.5
Infrastructure (Road)	6	4.0	19	18.6	10	4.2	8	9.8	15	59.2	14	6.6
Infrastructure (Ports)	10	8.6	12	2.3	11	3.1	13	8.6	8	6.5	12	8.8
<b>Total (infrastructure)</b>	21	14.7	32	21.3	29	15.5	27	45.5	29	66.9	33	17.9

Fonte: PWC

- Le strategie di logistica stanno seguendo diverse direzioni: **M/A e integrazioni verticali.**
- Logistica e trasporti** guidano la classifica M/A con il **50% delle trattative.**
- Lo **shipping** è stato il **2° comparto** più attivo per numero di accordi annunciati nel 2022 con **45 accordi**, **20 dei quali relativi ai porti.**
- Vettori come **MSC, Maersk, CMA-CGM** continuano i loro sforzi di integrazione.

# I grandi operatori investono: la dimensione delle navi continua a crescere insieme alla portata media

Evoluzione della capacità media delle containership tra il 1992 e il 2023 (TEU)

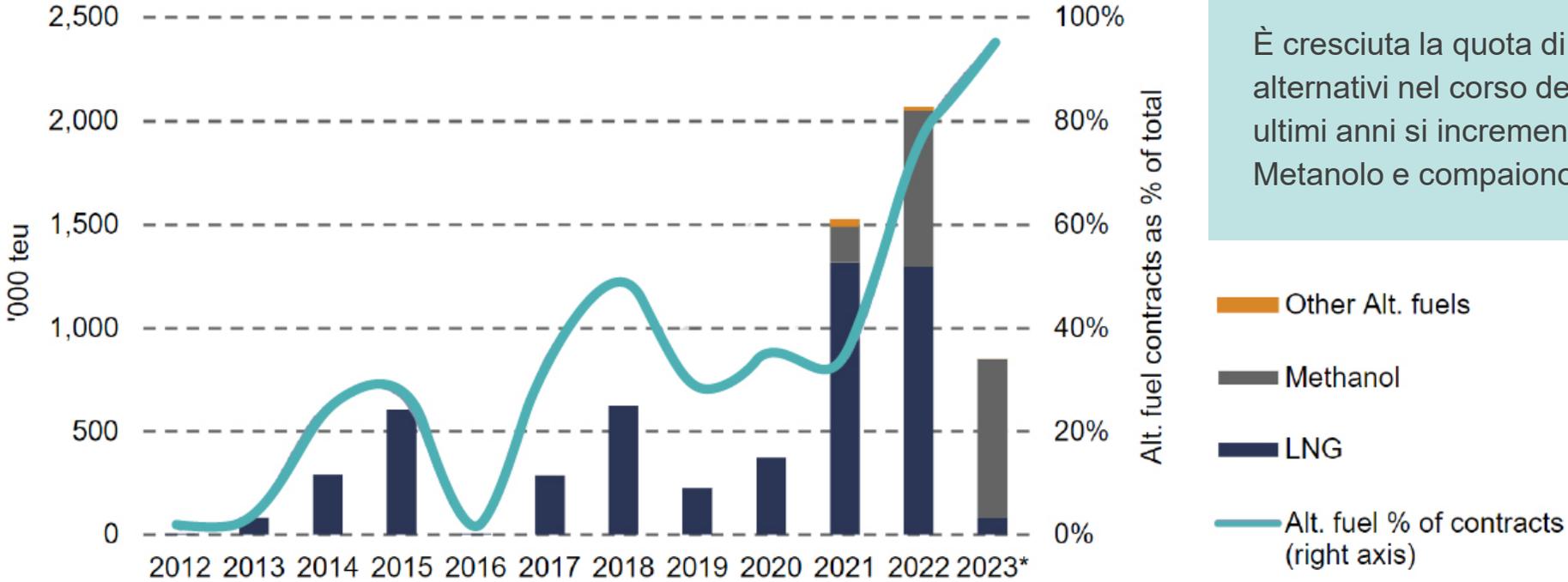


- Solo i grandi operatori container possono permettersi di investire in navi sempre più grandi...
- **Cresce la dimensione massima delle navi che supera i 24.000 TEU e quindi anche la capacità media della flotta ... (tot TEU/numero di navi).**

Fonte: SRM su Drewry

# Le Portacontainer: cambia anche la tipologia di carburante con cui vengono alimentate le navi

Contracting for alternative fuel containerhips



È cresciuta la quota di carburanti alternativi nel corso del decennio e negli ultimi anni si incrementa anche il Metanolo e compaiono i nuovi fuels.

Note: Includes both capable and ready ships; some double counting as some units are ready for more than one alternative fuel type; Other Alt. fuels includes ammonia and hydrogen; \*2023 is after 6 months.

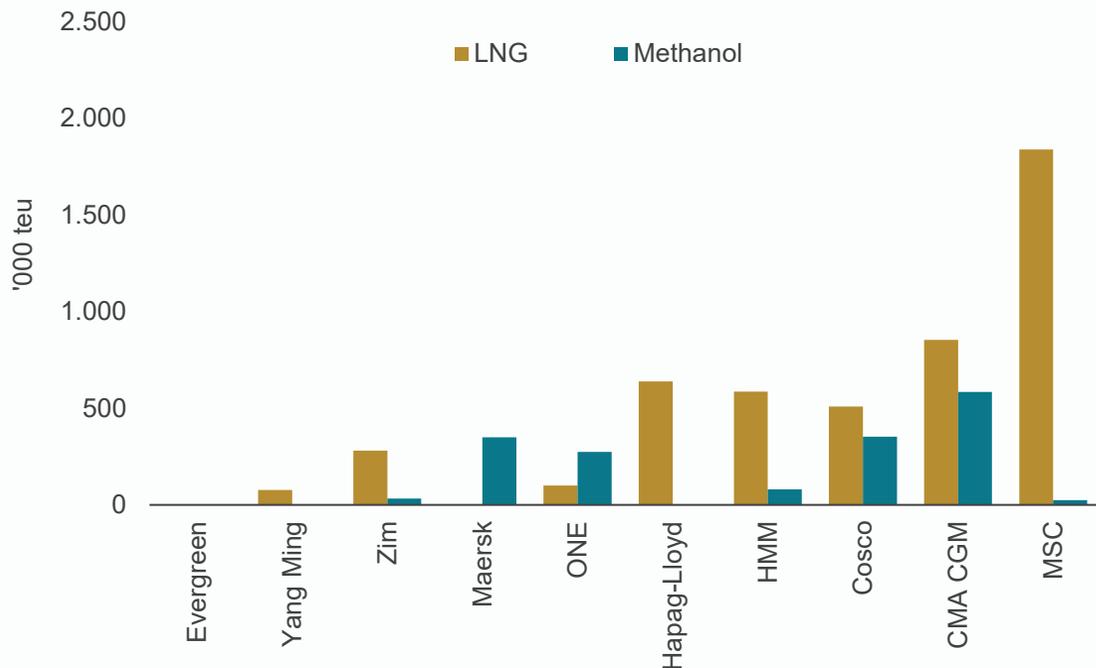
Fonte: Drewry

# I principali carrier mondiali vanno verso il Net Zero e la sostenibilità

Dai primi 10 vettori – che nel complesso coprono l'85% della flotta attiva di portacontainer - **otto hanno confermato obiettivi net zero entro il 2050 mentre Cosco sta mirando al net Zero per il 2060**, in linea con tutti gli enti statali cinesi.

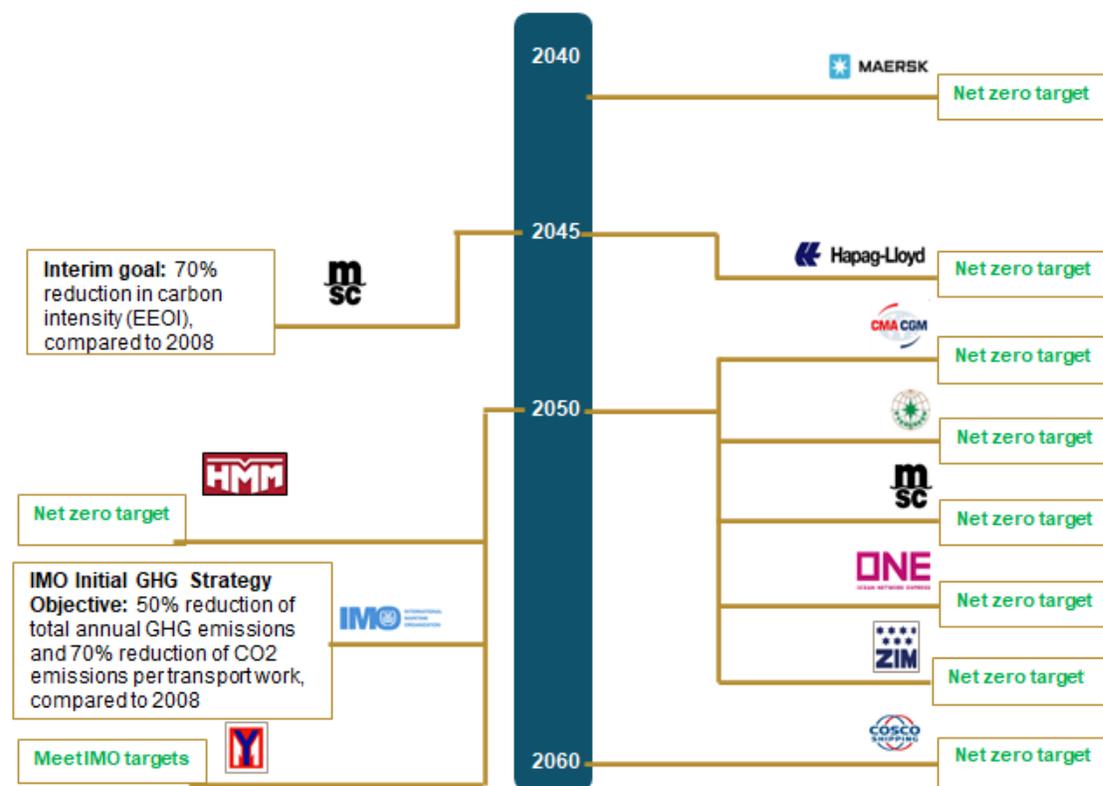
## Top 10 carrier - Tipologia di carburante scelta dai singoli operatori

Flotta operativa e orderbook

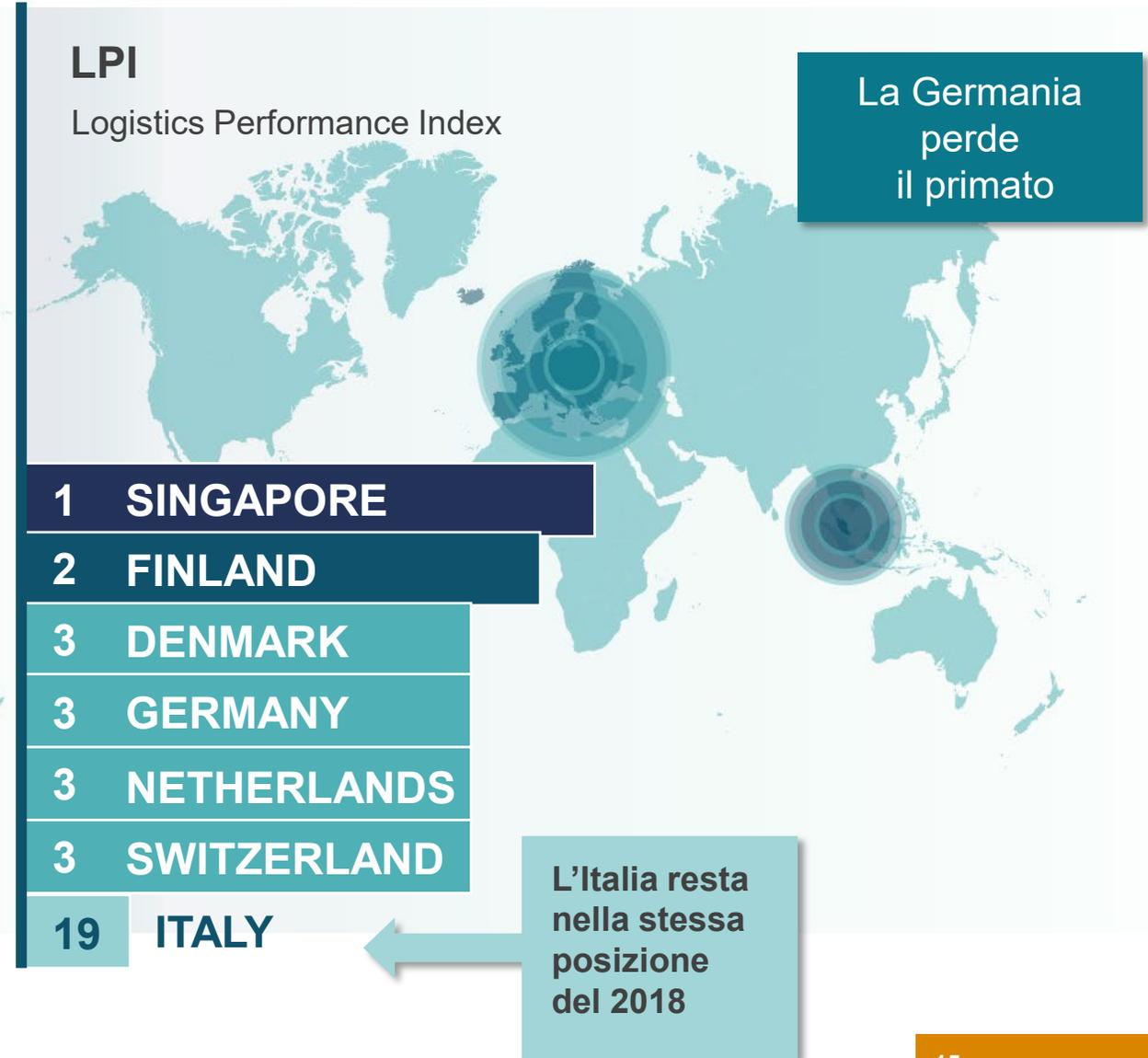
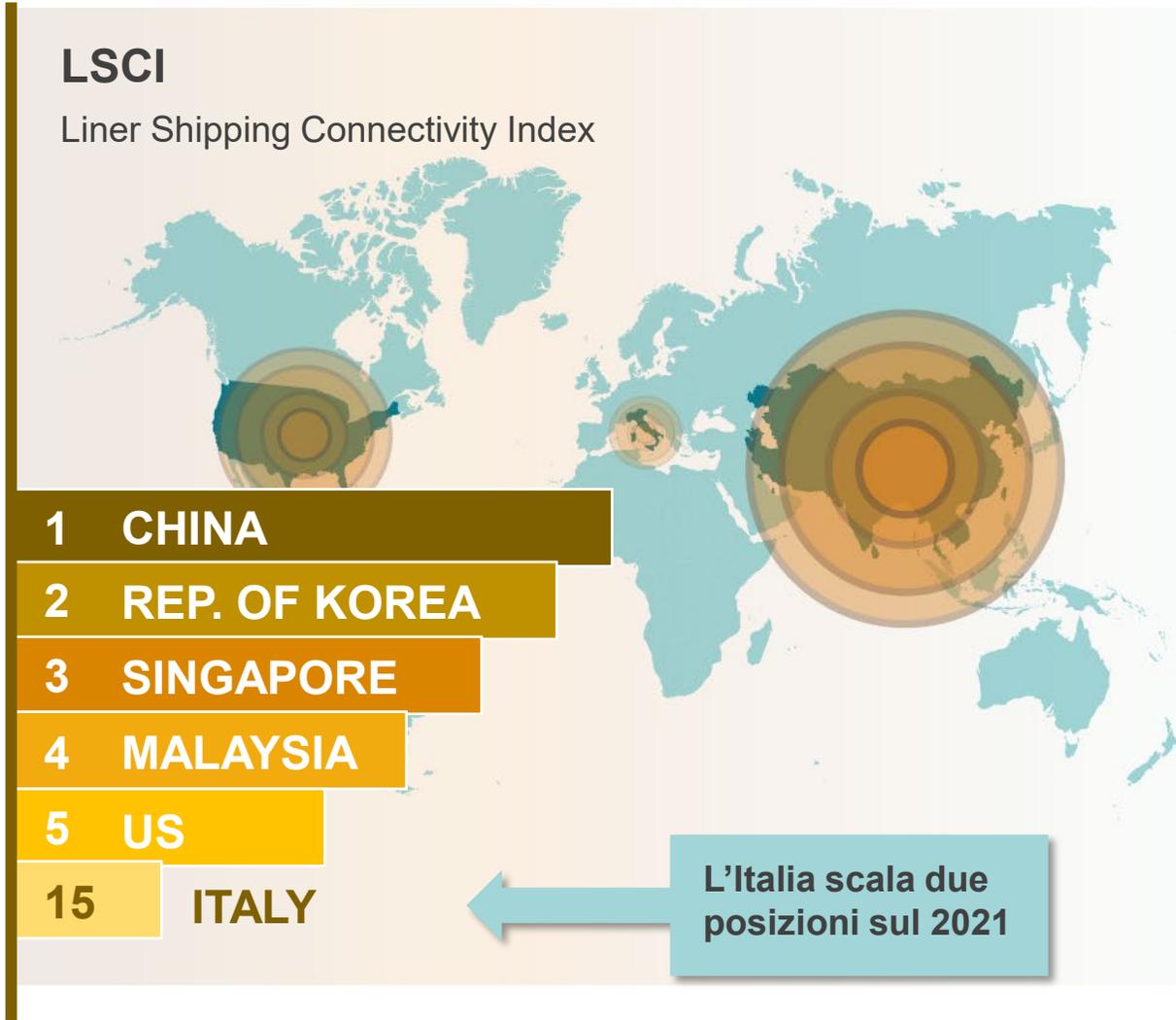


Fonte: Drewry

## IMO, Top 10 carriers' net zero targets

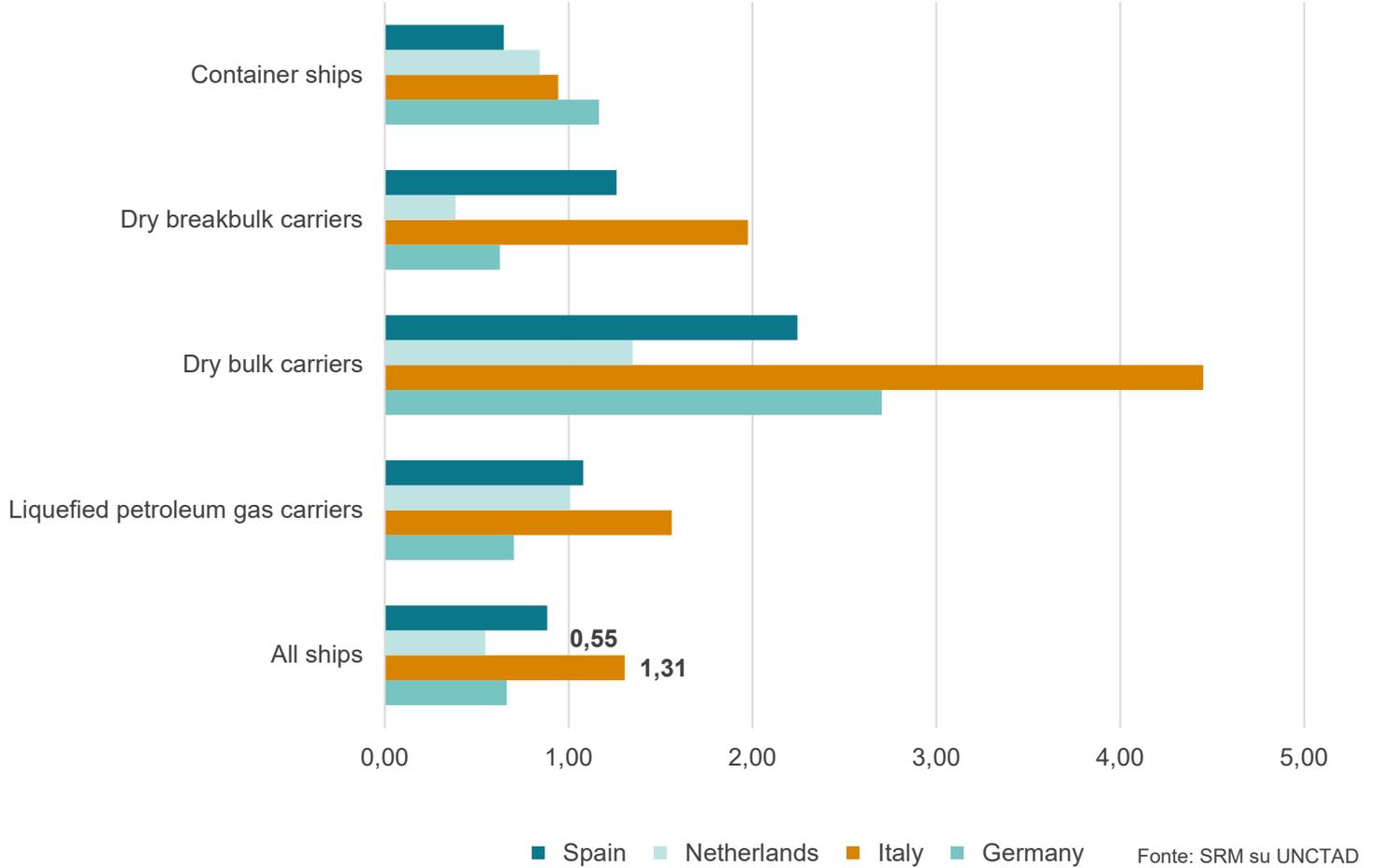


# La competitività marittima portuale e logistica sono elementi strategici



# Competitività è anche tempo medio di attesa delle navi in porto (giorni)

N. Giorni in porto 2 semestre 2022



All ships:  
**World: 1.04**

-  US: 1.6 (worst)
-  China: 1.1
-  Japan: 0.4 (Best)

# Sull'area euro-mediterranea si gioca una parte della competizione globale



# Il canale di Suez: elemento chiave della centralità del Mediterraneo

Obiettivo di  
**Green Maritime Shipping  
Canal al 2030**

**23.400**  
navi in transito per Suez (+16,5%)  
2022 anno dei record

**Circa 8 miliardi di \$**  
di entrate da tariffe  
(+25% sul 2021)

Attraverso il canale di Suez transita  
oltre il **40%** dell'import-export marittimo  
italiano per un valore di **€154 miliardi**

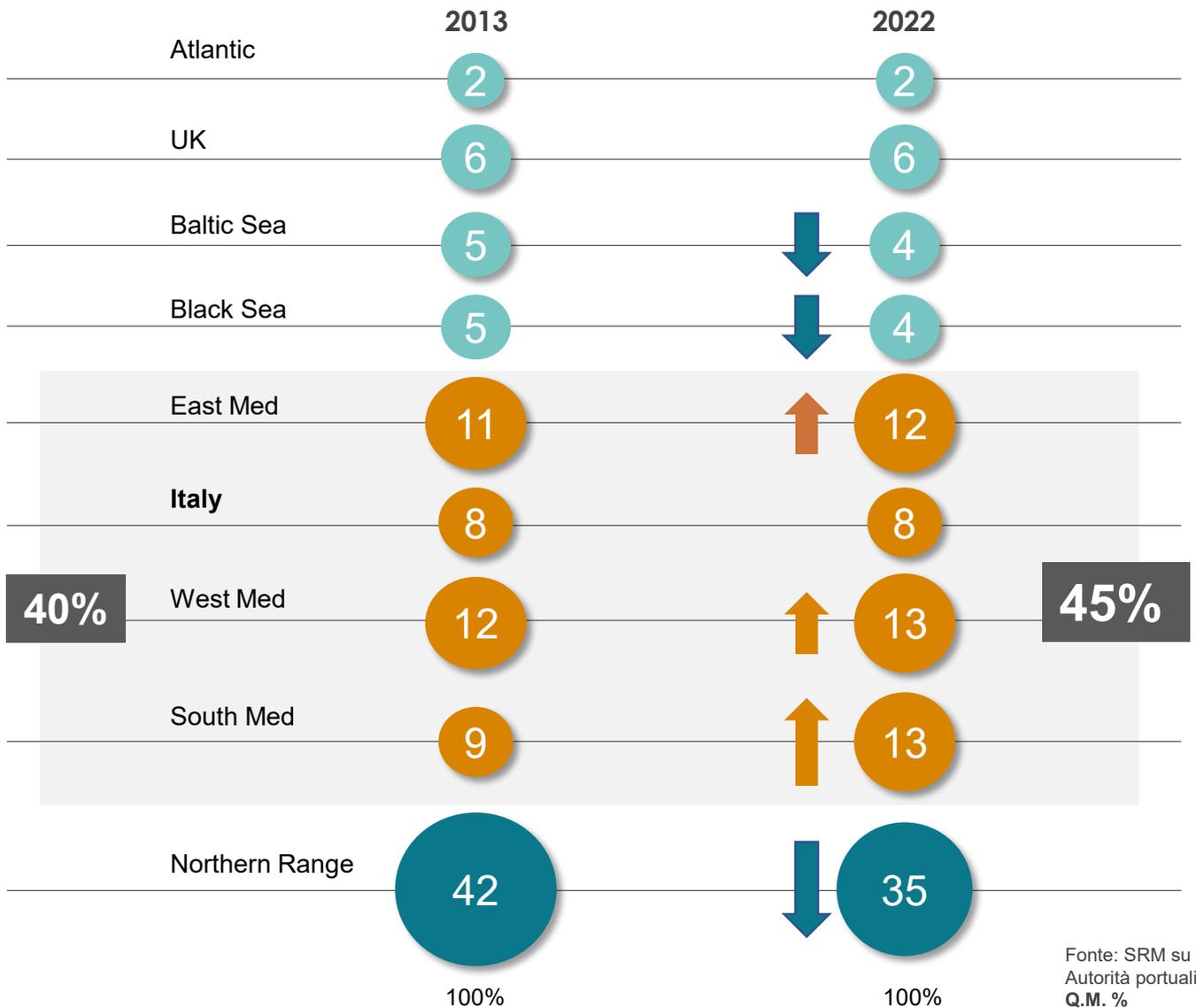
Ulteriori lavori di espansione  
per **191 milioni di \$**  
da completare nel **2023**

Attraverso il Canale passa il **12%**  
del traffico mondiale

**4° chokepoint**  
energetico mondiale  
Concentra tra  
il **7%** e l'**8%** del traffico  
marittimo oil globale

**15% circa**  
di traffico in import di cereali  
e fertilizzanti

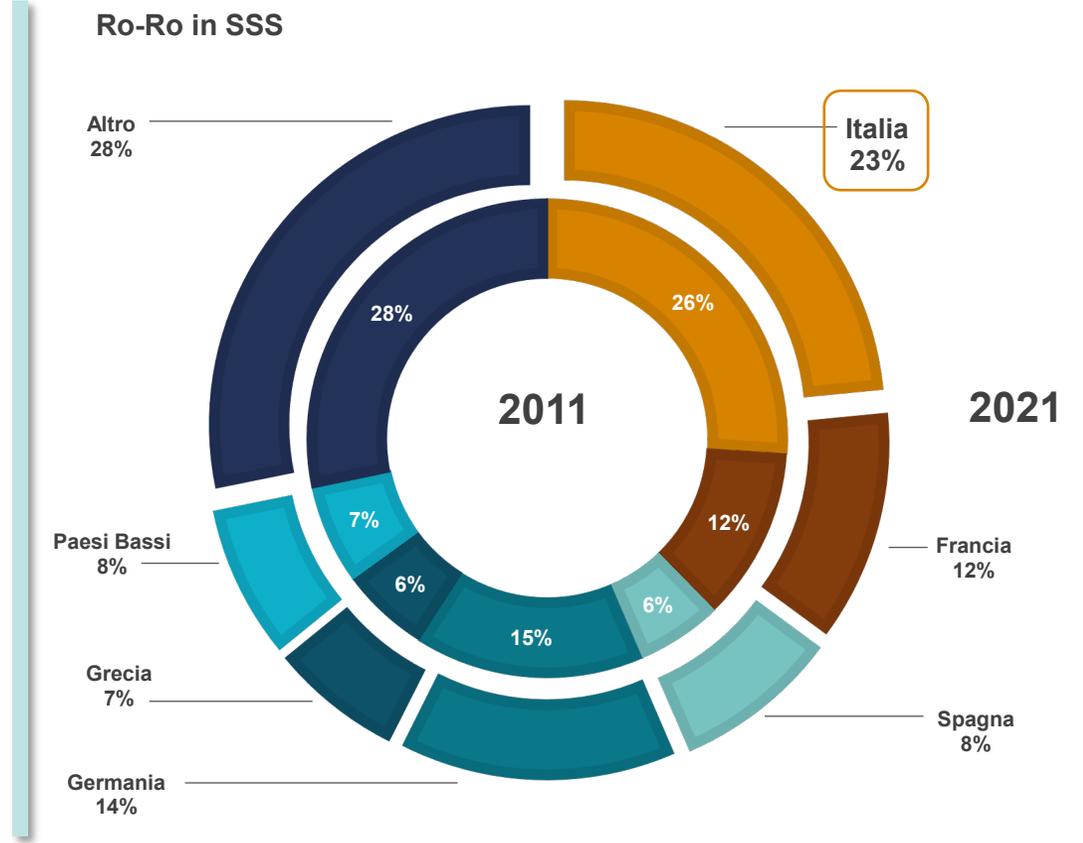
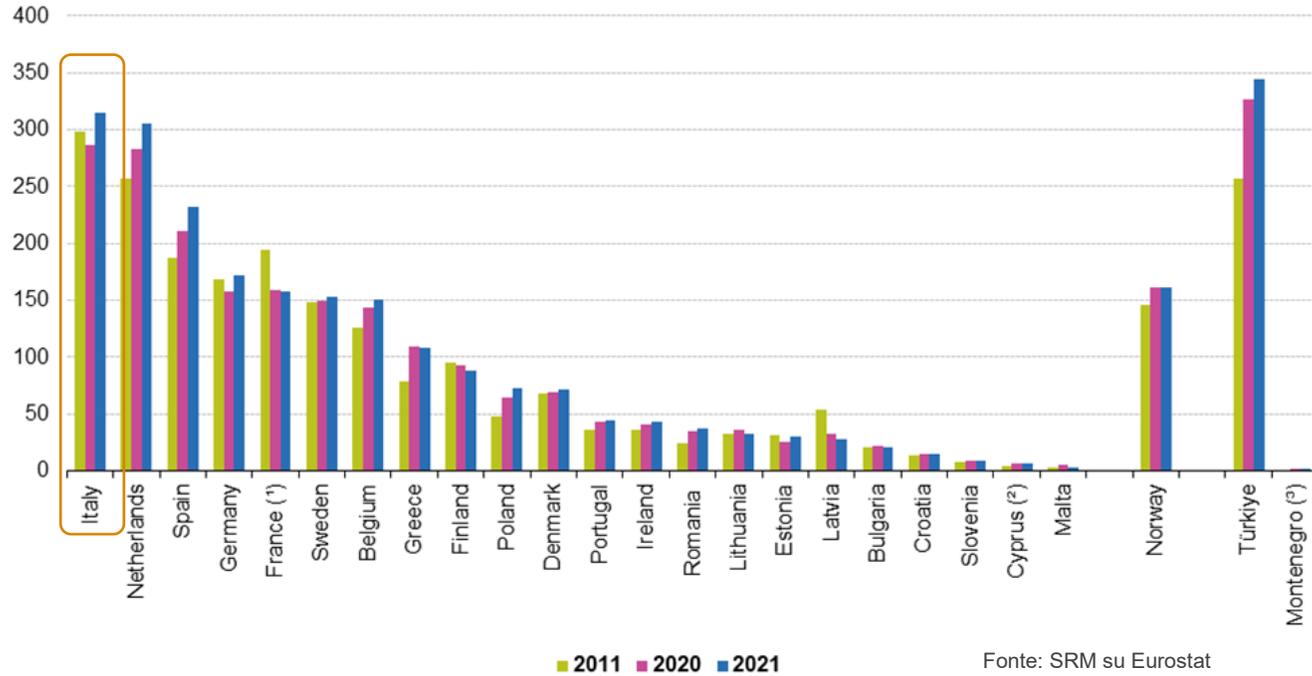
# Cresce il traffico container nell'area mediterranea



- I porti e le infrastrutture marittime svolgono un ruolo fondamentale nel promuovere la **connettività intraregionale**.
- I porti del Mediterraneo hanno **migliorato la loro efficienza e attrattiva**, con un **aumento di quota di mercato del 5%** nel periodo 2013-'22 mentre il divario con i porti del Nord Europa è in costante diminuzione.
- **Tanger MED sta guidando la corsa** tra i porti del Mediterraneo, diventando l'hub più grande con un aumento annuale del 6% dei container movimentati nel 2022, seguito da Valencia, Pireo, Algeciras e Port Said.

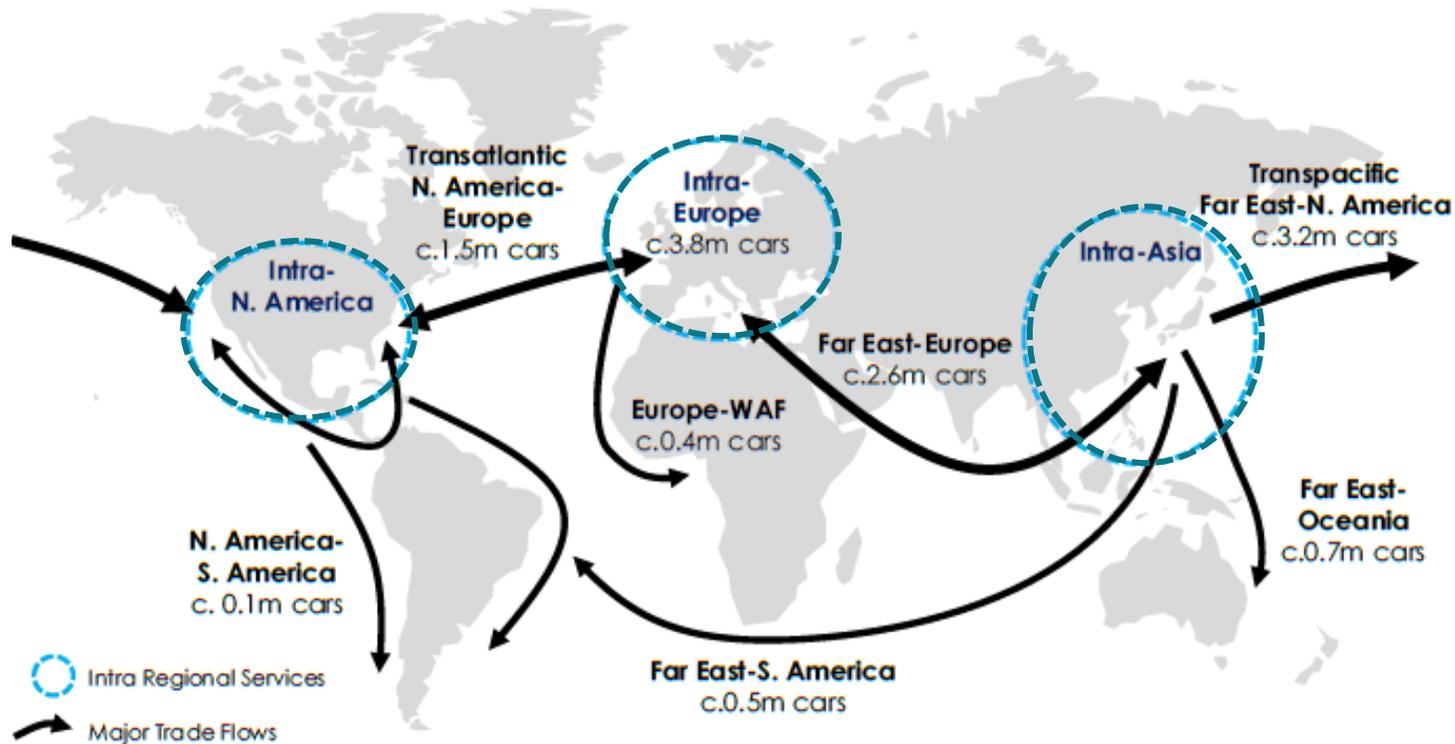
# Lo Short Sea Shipping e il Ro-Ro strategici per l'area Med

Short sea shipping of freight, 2011, 2020 and 2021  
(million tonnes)



L'Italia è leader in UE per i percorsi brevi, modalità più funzionale al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità e all'implementazione delle filiere regionali.

# Un segmento in espansione: le Car Carrier



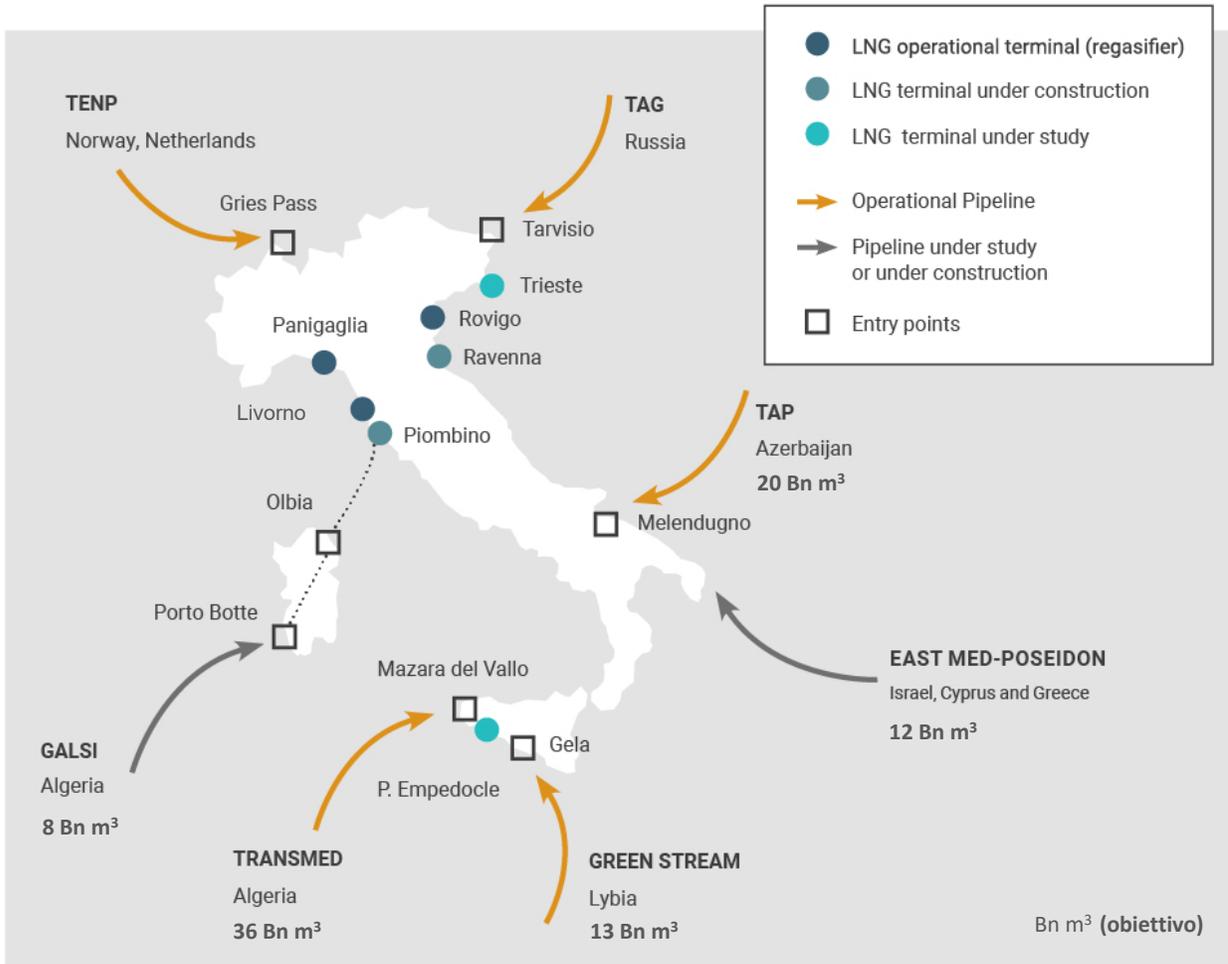
Fonte: Clarksons

- Rotte di lungo raggio: transpacifiche con oltre 3,2 mln di auto nuove trasportate, Asia-Europa con 2,6 milioni e transatlantica 1,5 mln.  
**Ma le rotte regionali restano più trafficate. In particolare sulla rotta intra-europea sono state movimentate oltre 3,8 milioni di auto nuove.**
- Il trasporto di «Auto nuove» rappresenta il fiore all'occhiello dell'Europa.
- All'interno dell'Europa il mercato marittimo che vede coinvolta l'Italia (Intra UE 27) è il più trafficato con 2,7 milioni di veicoli.

Anche i Car Carrier investono in sostenibilità e nuove navi: si è passati da 4 unità ordinate nel 2020, a 90 nel 2022 e a 33 ai primi del 2023.

La spinta viene soprattutto dall'export di auto elettriche dalla Cina.

# Una nuova sfida: porti hub energetici per fare dell'Italia il ponte Euro-Mediterraneo



## Perché?

Le pipeline raggiungono i porti

L'industria petrolchimica: biogas vicino ai porti

L'industria energivora: vicina ai porti e si potrà utilizzare l'idrogeno

Porti comunità energetiche che producono rinnovabili (solare, solare galleggiante, eolico)

ZES: fattore di attrazione degli investimenti manifatturieri e spinta al ruolo logistico dei porti

# I 10 punti chiave del decennale

**1** Regionalizzazione della globalizzazione

**2** Non più solo container

**3** In ascesa Ro-Ro e Car Carrier

**4** Spinta sulla sostenibilità...  
con molte incognite su  
tecnologie e propellenti

**5** Nuovi investimenti nel settore

**6** Mediterraneo sempre più rilevante

**7** Logistica al centro dei processi di  
trasformazione delle catene del valore

**8** Energia possibile pilastro  
dell'integrazione Europa-Nord Africa

**9** Porti elementi chiave di competitività  
anche geopolitica

**10** Cambiare senza accorgersene...  
l'Italia al centro dei processi