

INTESA  SANPAOLO

SRM 

Presentazione  
11° Rapporto Annuale  
Italian Maritime Economy

**Massimo Deandreis**

Direttore Generale SRM

Gallerie  
d'Italia  
Napoli  
**Venerdì**  
**19 luglio**  
**2024**

**Le nuove sfide dei porti dell'area euro-mediterranea:**

la crisi nel Mar Rosso e le trasformazioni imposte dai modelli green

con il contributo di

**MOST**  
CENTRO NAZIONALE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

# La struttura dell'11° Rapporto



## 1. Analisi di Scenario

- Gli **scenari internazionali** e l'impatto delle **tensioni nel Mar Rosso**
- Il mercato delle materie prime
- **Intermodalità e ETS**

## 2. Monografia

- Uno sguardo al Northern Range
- Le strategie e gli investimenti dei **Porti Mediterranei**
- La sostenibilità in una vision dal Far East

## 3. Approfondimento

- Idrogeno e **Transizione energetica**
- Riflessioni dei giovani: La **ZES**

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

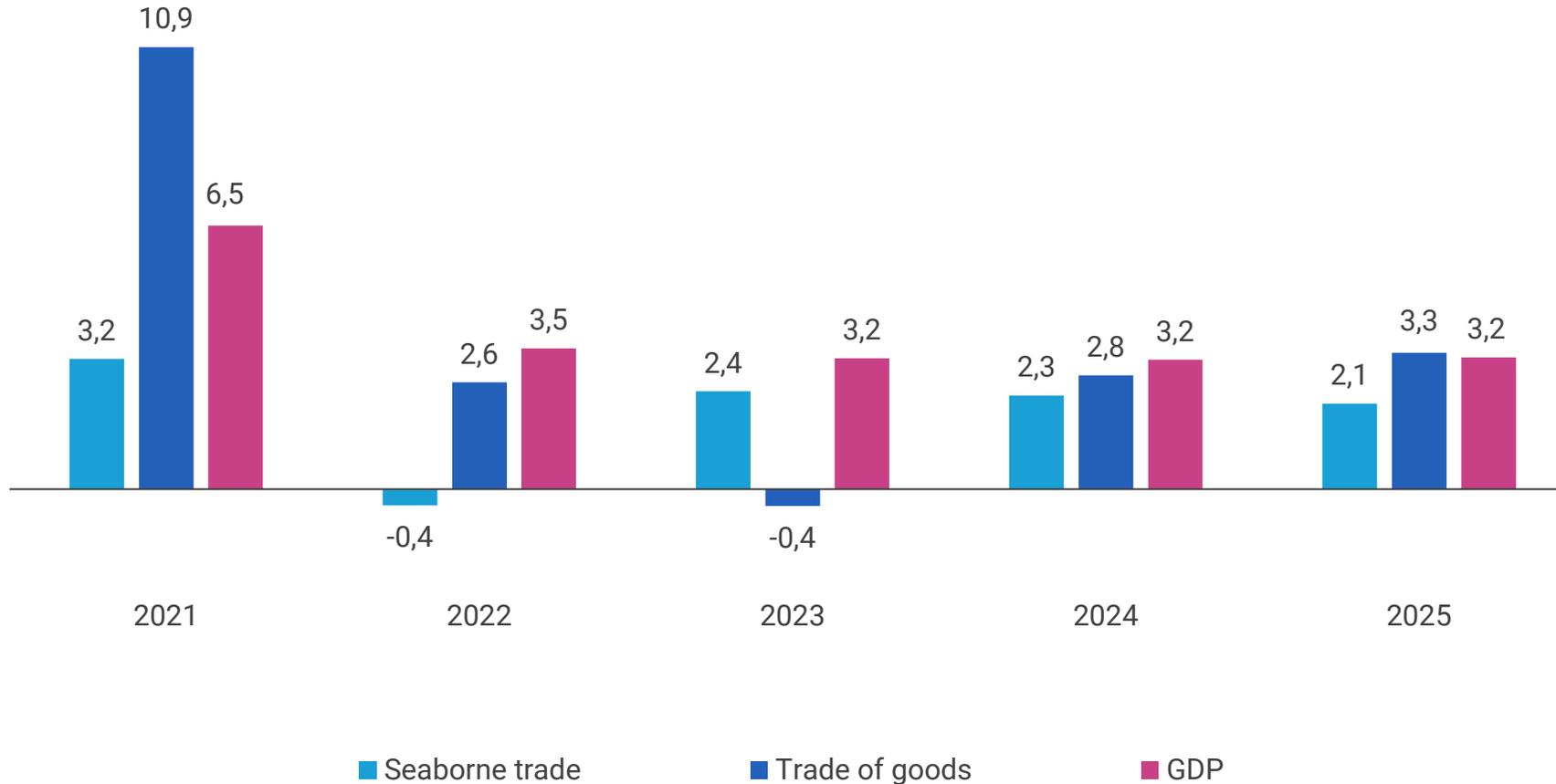


# I 10 elementi chiave che caratterizzano lo shipping e la logistica

- 01** Elementi di forza e vulnerabilità del commercio marittimo
- 02** Prospettive: il Mediterraneo che ruolo gioca?
- 03** Gigantismo: un fenomeno che prosegue e asseconda le strategie attuali
- 04** Integrazione orizzontale e verticale i cambiamenti in atto
- 05** Investire nei carburanti alternativi. Sì, ma quale?
- 06** Porti hub energetici ed elementi chiave per le comunicazioni
- 07** I cambiamenti nelle rotte: un fenomeno che ci fa gioco?
- 08** L'efficienza logistica è un driver su cui puntare
- 09** Performance dei porti italiani
- 10** **L'impatto degli eventi disruptive e le sfide in 4 passi**

# 01 | L'economia mondiale è ancora in crescita

Variazione % annua del PIL mondo, commercio internazionale, volume del trasporto marittimo e tonnellate miglia del trasporto marittimo. Anni 2021-2025.



- Il valore totale del commercio marittimo annuale nel 2023 supera i **14 trilioni di dollari movimentata** oltre **12,3 miliardi di tonnellate** di merci al 2023.
- Gli shock non frenano il trend di crescita del marittimo.

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

**Nel complesso, il 2024 si preannuncia come un anno «più sano» per il commercio di container dopo lo stallo dei volumi nel 2023.**

# 01 | Vi sono grandi passaggi strategici ma anche elementi di vulnerabilità

## Attraverso il **Canale di Panama**

passa il **3%** degli scambi globali.

Il **40%** dei beni di consumo scambiati tra la East Coast americana e l'Asia nord-orientale passa per il Canale di Panama

 **SICCITÀ**

### ROTTA ASIA-ECNA



- 28% 2M+ZIM
- 38% Ocean Alliance
- 22% THE Alliance
- 12% Altro

## Attraverso il **Canale di Suez**

passa il **12%** degli scambi globali.

**IMPORT EU**  
**685,3 mld€**  
di cui 310,8 mld€ dalla Cina

**EXPORT EU:**  
**359,9 mld€**  
di cui 112,9 mld€ verso la Cina

 **HOUTHİ**

### ROTTA ASIA-MED



- 33% 2M
- 28% Ocean Alliance
- 24% THE Alliance
- 15% Altro

## Attraverso lo **Stretto di Gibilterra**

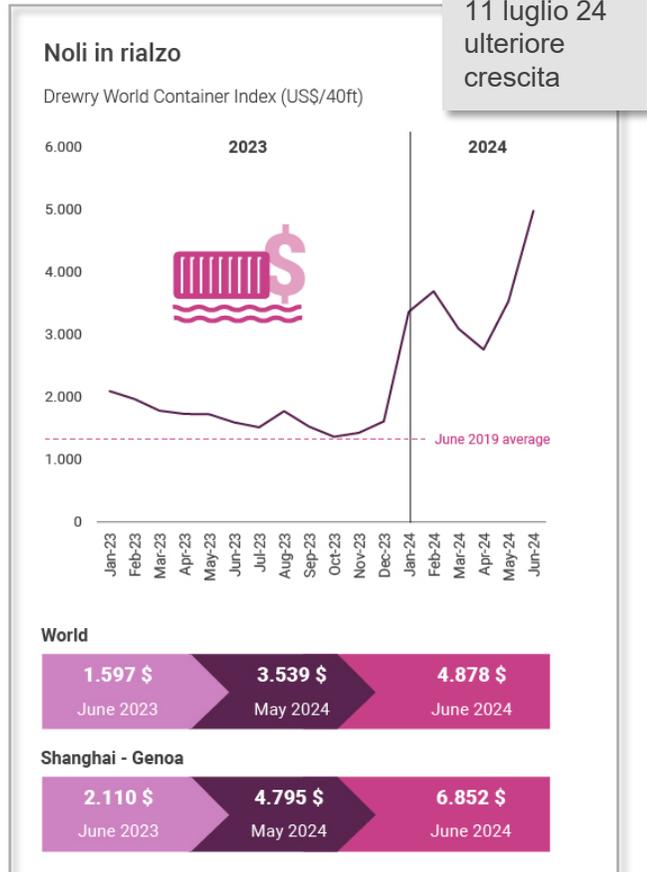
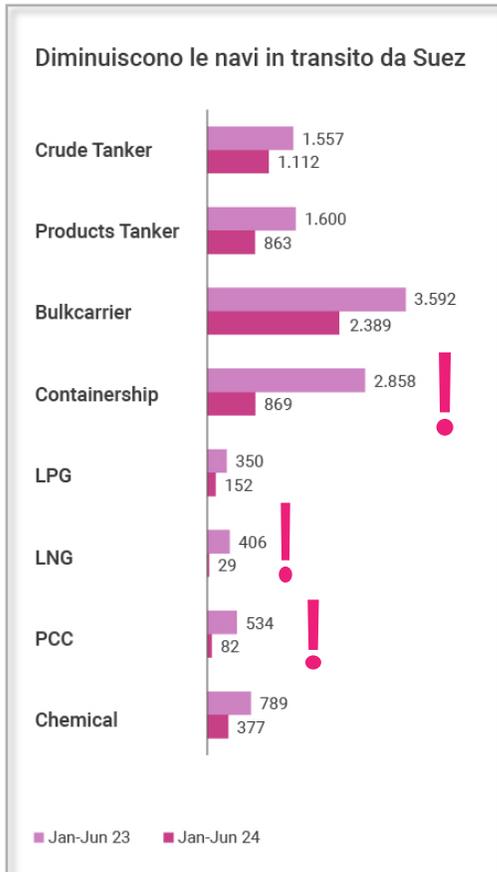
passano circa 140/160 navi al giorno; numero sceso solo a **109 navi**, con la crisi del Mar Rosso.

 **HOUTHİ**

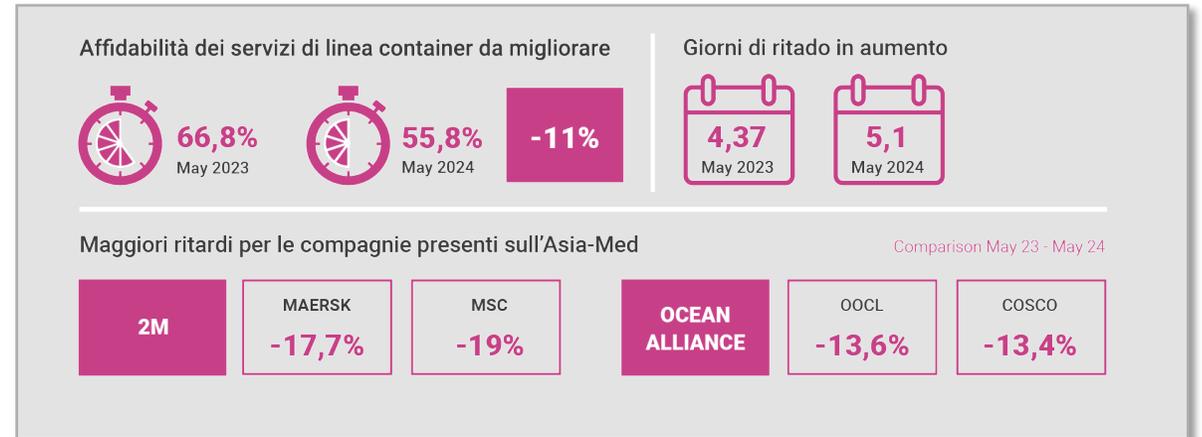
PASSAGGIO STRATEGICO CON IL REROUTING DAL CAPO DI BUONA SPERANZA

# 1 | L'impatto delle tensioni nel Mar Rosso sui traffici

Il **riorientamento** delle navi dal Mar Rosso **resta al centro dell'attenzione**, aggiungendo distanze significative ai flussi commerciali e giocando un ruolo importante nelle tendenze della domanda di navi.



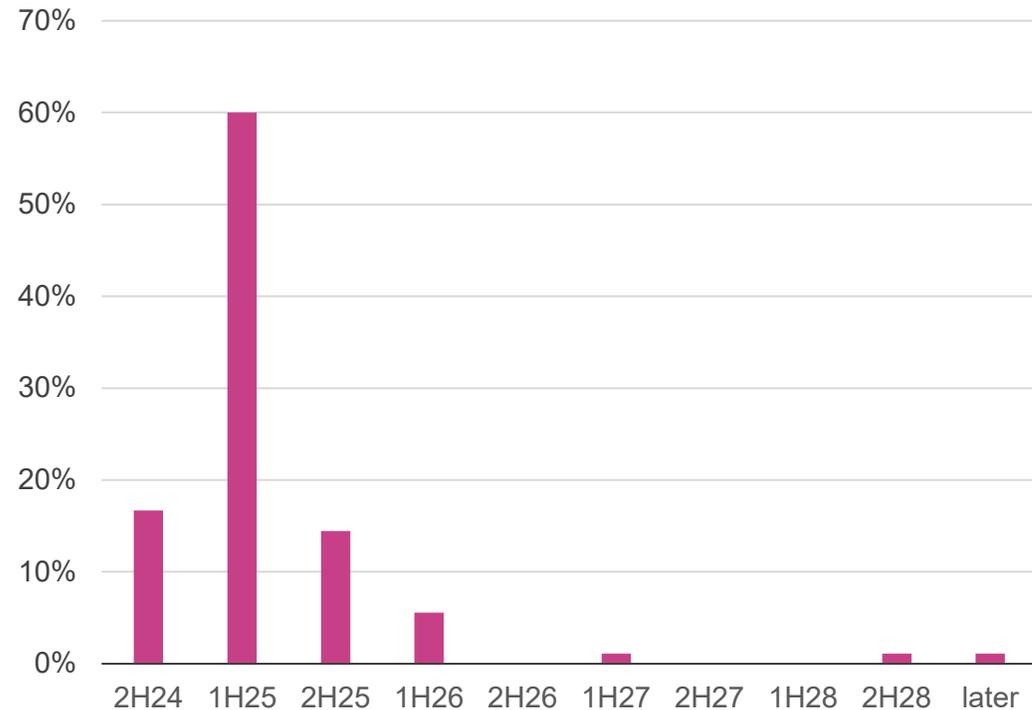
Al 10 luglio 2024, **circa 700 navi** (pari al 30% della capacità complessiva di container) sono attualmente dirottate intorno al **Capo di Buona Speranza**, tra cui la stragrande maggioranza della capacità impiegata sulla **rotta commerciale Far-East / Europe**.



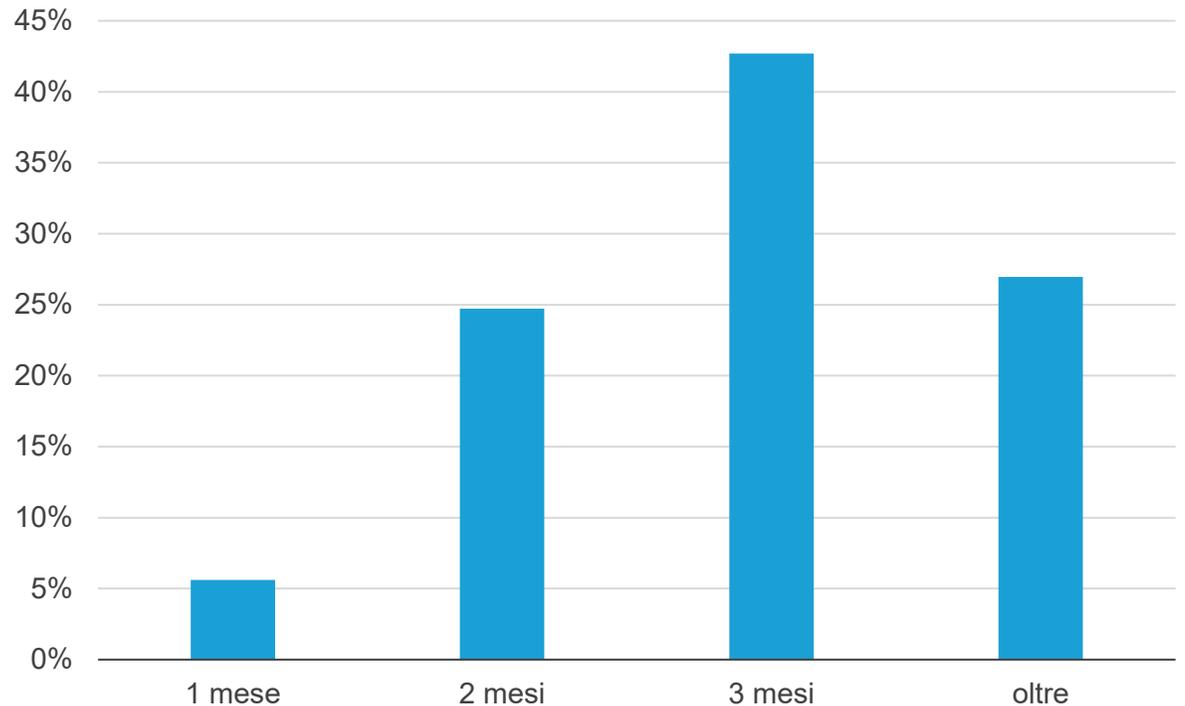
Fonte: SRM

# 01 | Quando finiranno le tensioni sul Mar Rosso secondo gli esperti?

Quando prevedete che finiranno le deviazioni sul Mar Rosso?

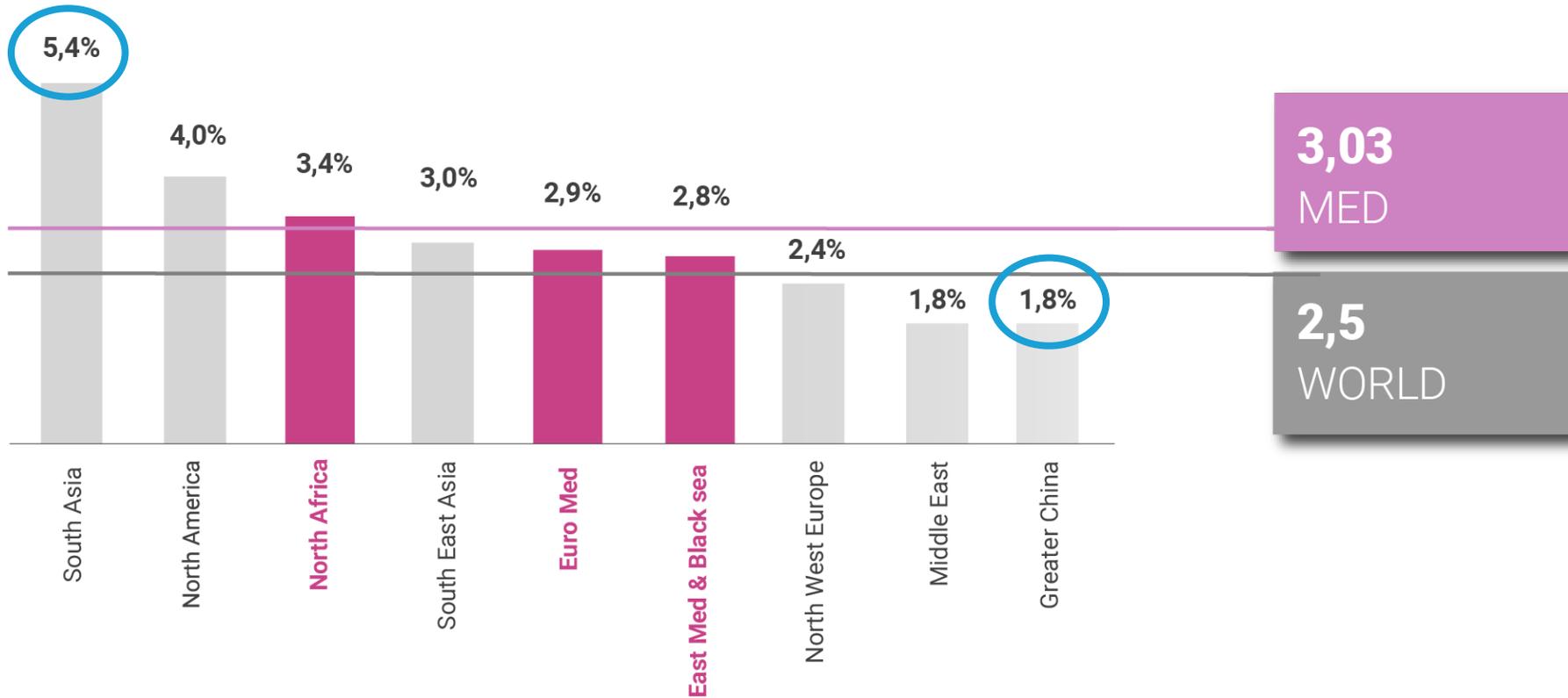


Una volta terminate le deviazioni nel Mar Rosso, quanto tempo pensa ci vorrà perché le operazioni di linea si normalizzino?



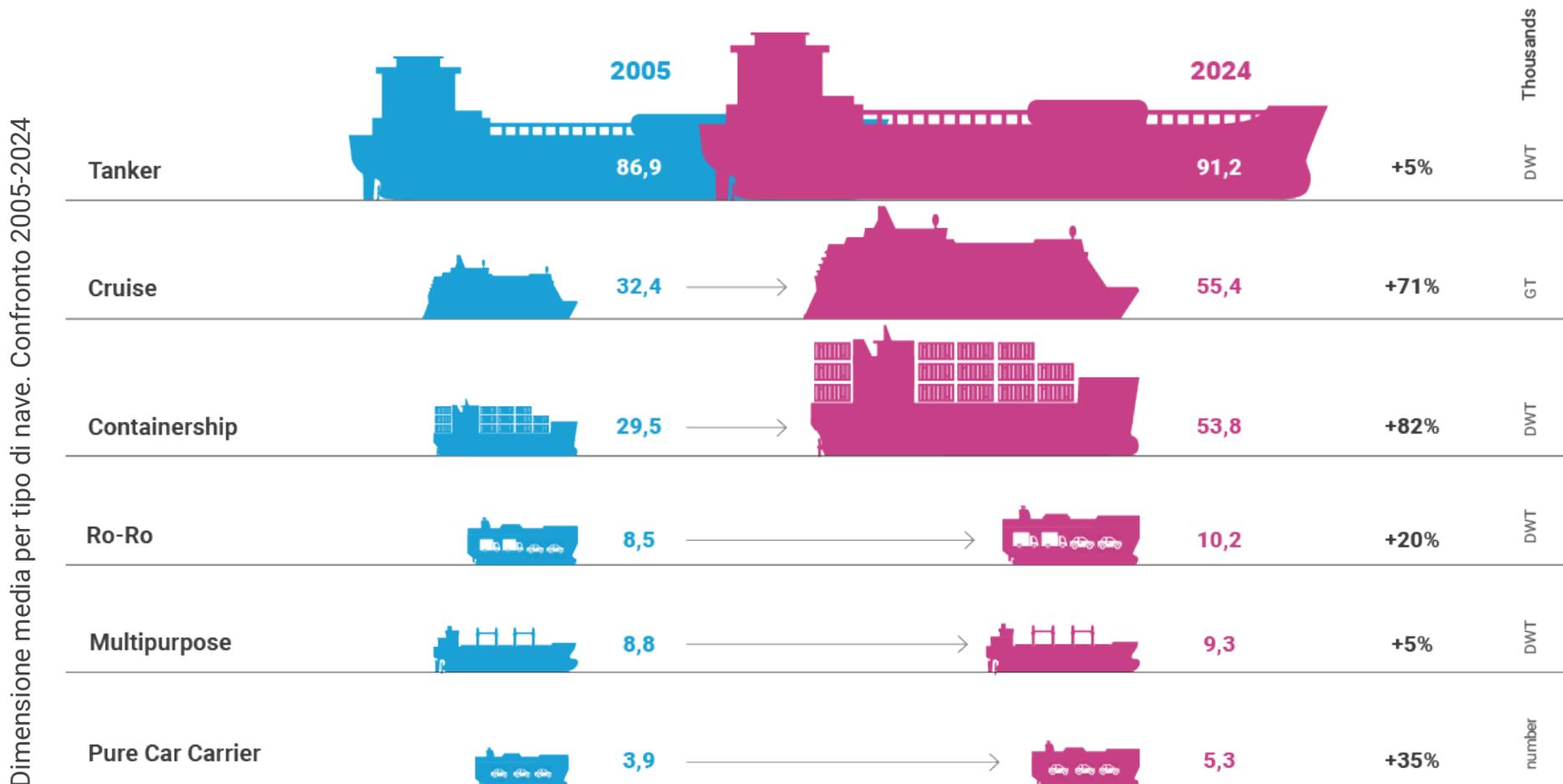
## 02 | Nonostante tutto, il Mediterraneo continuerà a crescere

Crescita media annua 2023-2028: traffico container



L'area Med sarà la terza area per intensità di crescita con un tasso medio di aumento maggiore del Mondo.

### 03 | Navi sempre più grandi in tutti i settori

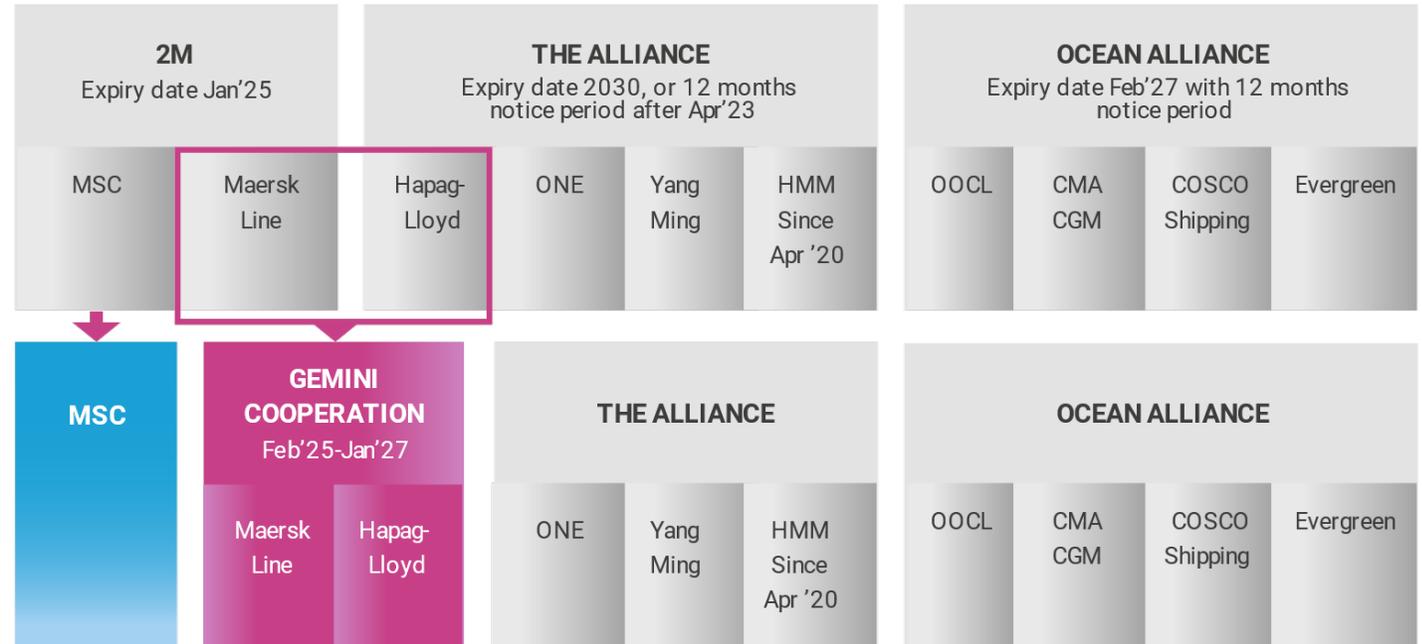


Il **gigantismo** impone costi di investimento e operativi elevati ed è un driver della **concentrazione** del settore e dell'**integrazione orizzontale**.

Nota: L'unità della dimensione è il Dwt per le Containership, le Multipurpose, il Ro-Ro e le Tanker; il GT per le crociere e il numero di veicoli per le Pure Car Carrier.

## 04 | L'integrazione orizzontale... prosegue con cambi di partnership

- La **Gemini Cooperation** emergerà come **attore rilevante**, comandando il maggior numero di loop sulla rotta **transatlantica** e assicurandosi la **seconda presenza sulle rotte Asia-Europa, Asia-Mediterraneo e Europa-Costa orientale del Nord America**. **Gemini incrementerà le rotte regionali**.
- MSC** andrà avanti **da sola** e potrebbe scegliere di rimanere così o di permettere ad altri (come ZIM) di unirsi...
- Dopo il 2025, l'Ocean Alliance** è destinata a rafforzare la sua **posizione dominante sul mercato**, vantando la **maggiore quota**.
- A partire dal 2025, le alleanze controlleranno 95 rotte**, con un **potenziale aumento delle rotte non legate alle alleanze**.



**Il settore dei container si sta riorganizzando e gli hub di transhipment diventeranno più importanti per il rerouting, per il sistema ETS e per la riorganizzazione delle alleanze.**

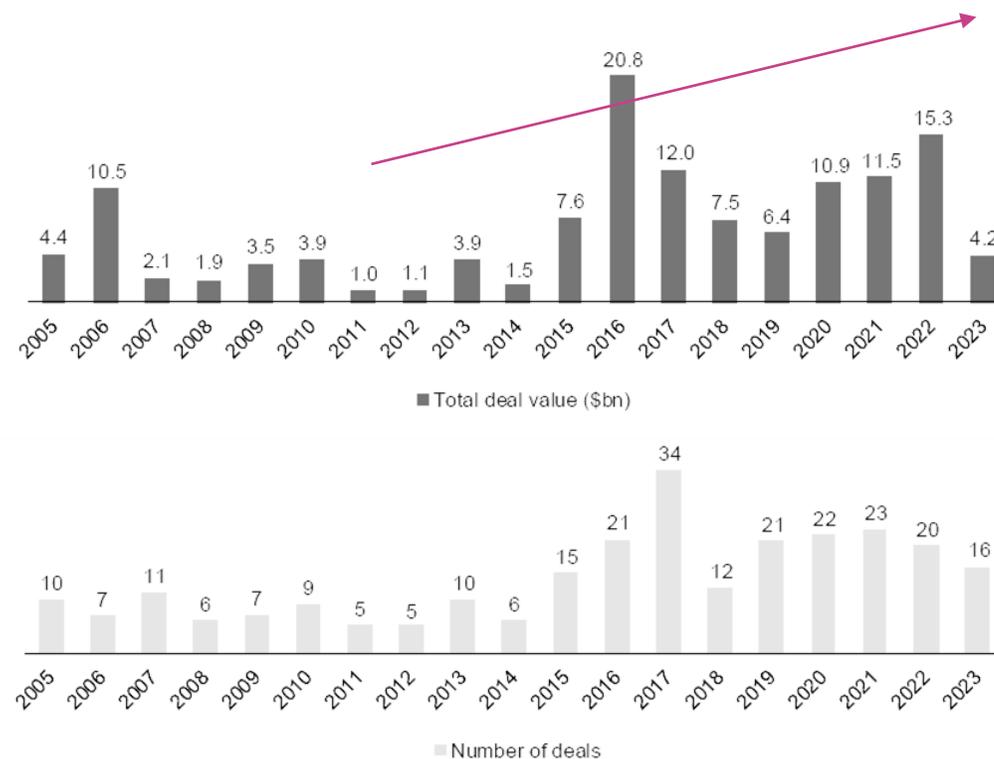
Fonte: DHL e Drewry

## 04 | L'integrazione verticale nei porti impenna dal 2015

All deals (incl. infrastructure)	1H2023		2H2023	
	No. of deals	Total value	No. of deals	Total value
<b>Total value (\$bn)</b>				
Passenger Air	9	3.4	14	8.0
Passenger Ground	15	4.6	12	9.9
<b>Rail</b>	0	0.0	3	0.6
<b>Logistics and Trucking</b>	45	17.3	31	7.6
Shipping	25	7.8	21	9.5
Other	5	5.4	5	0.5
<b>Total</b>	99	38.5	86	36.1

Infrastructure	1H2023		2H2023	
	No. of deals	Total value	No. of deals	Total value
<b>Total value (\$bn)</b>				
Infrastructure (Airports)	5	2.0	3	3.1
Infrastructure (Road)	10	3.1	9	9.6
<b>Infrastructure (Ports)</b>	8	2.2	8	2.0
<b>Total (infrastructure)</b>	23	7.3	20	14.7

### M&A nelle infrastrutture portuali



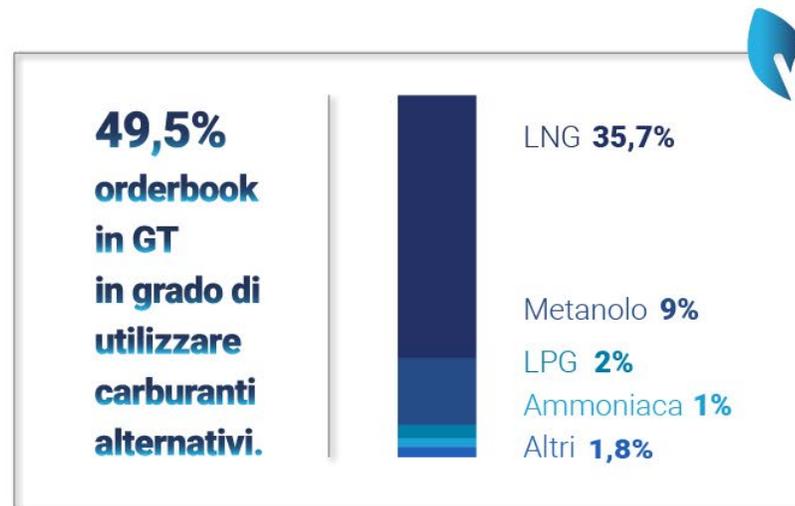
Gli accordi di M&A nei porti si sono incrementati a partire dal 2015 grazie all'aumento dei volumi del Marittimo.

Dal periodo pandemico in poi l'importanza dei porti e dei terminal si è resa palese non solo agli occhi degli esperti ma anche al grande pubblico.

## 05 | Investire nei carburanti alternativi. Sì, ma quale?



Flotta in acqua in GT che utilizza carburanti alternativi



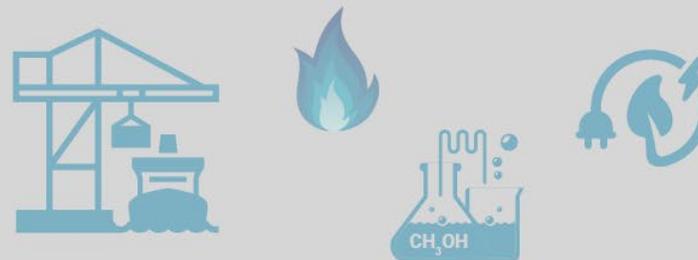
**Porti di bunkeraggio**      attivi      in sviluppo

GNL      **192**      **81**

Metanolo      **12**      **15**

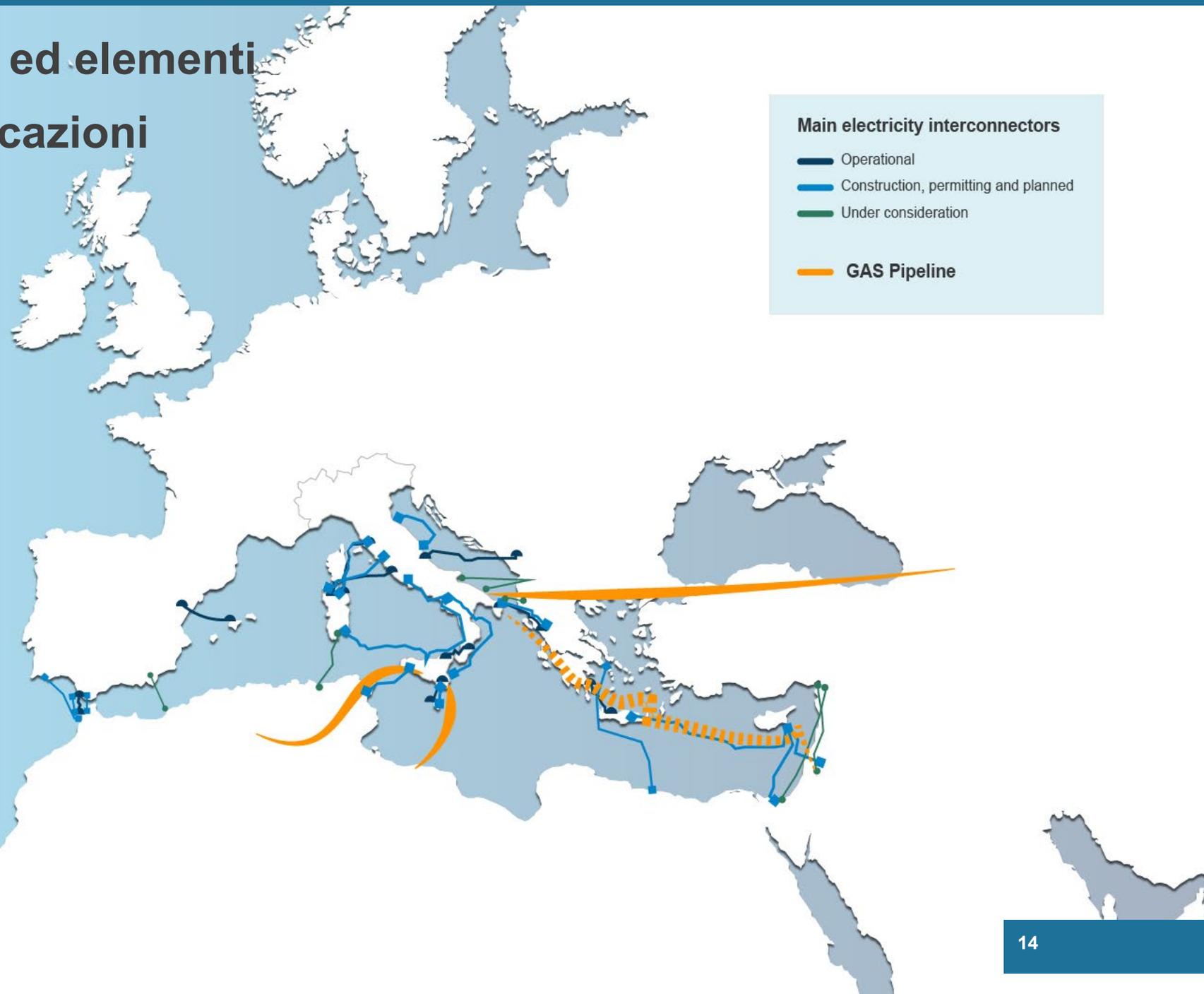
**Banchine elettrificate**      **202**      **44**      ▶ **2.773**

navi dotate o che saranno dotate di collegamenti alla rete elettrica terrestre



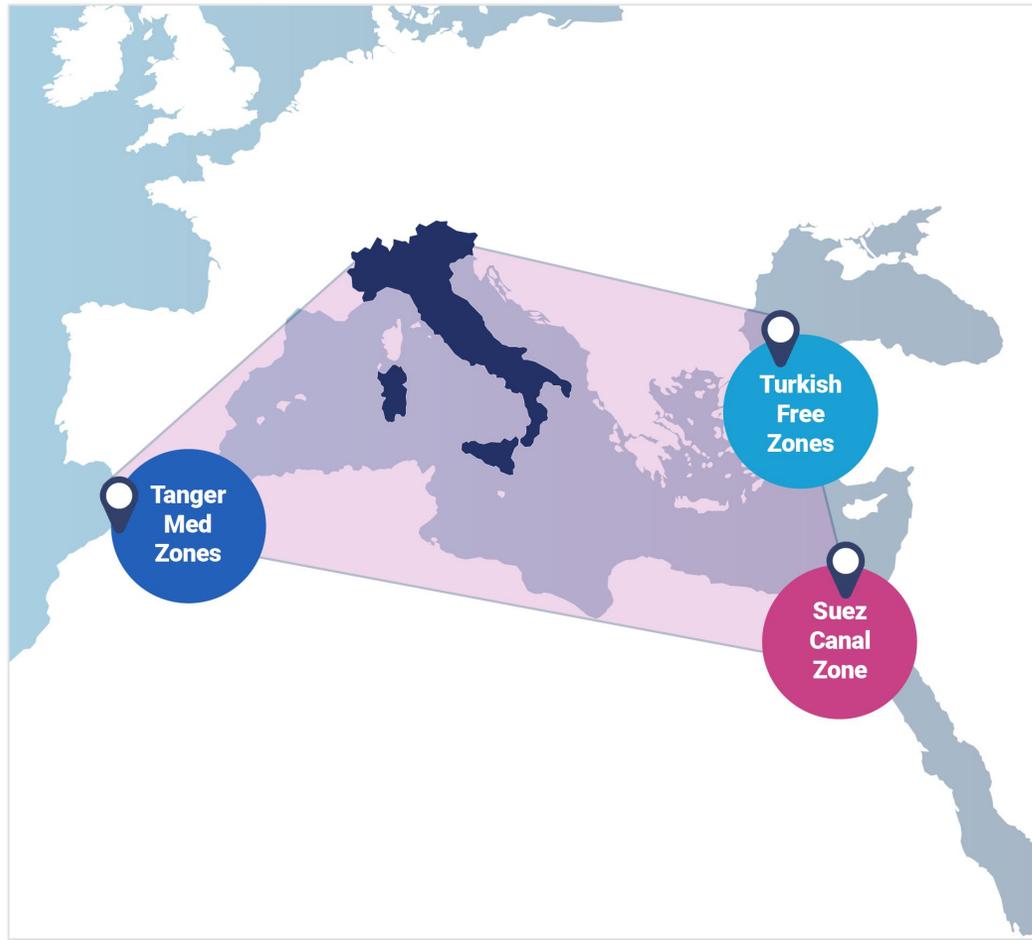
## 06 | I porti hub energetici ed elementi chiave per le comunicazioni

- I porti punto di arrivo di Pipeline dal Nord Africa e dall' Azerbaijan.
- L'industria petrolchimica è vicina ai porti ed è in fase di conversione sui biocarburanti.
- Porti hub energetici funzionali a produrre energia rinnovabile (solare, solare ed eolico offshore).
- Porti snodi chiave per le comunicazioni e le interconnessioni elettriche.

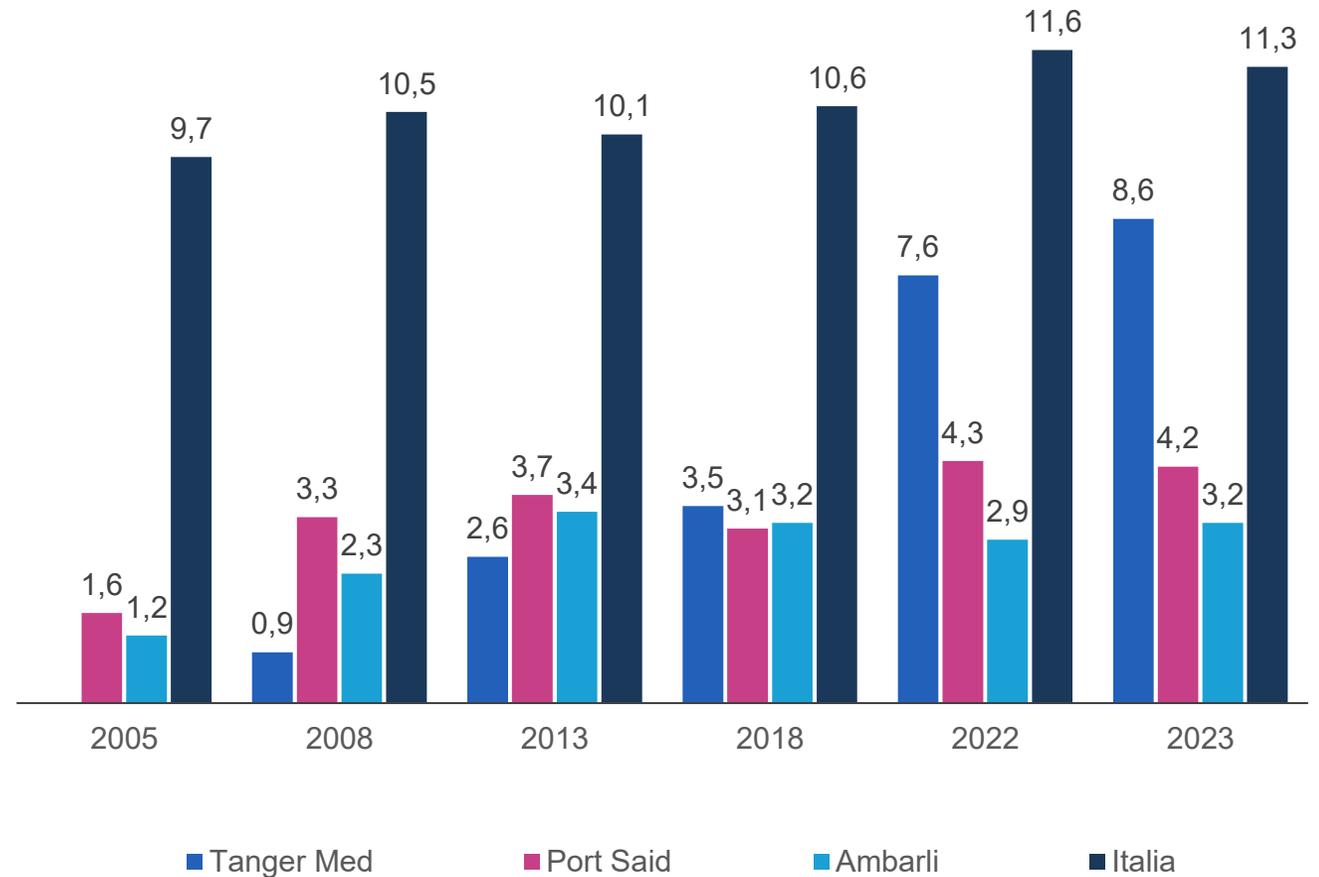


## 07 | Il quadrilatero mediterraneo

La sponda Sud-Est rafforza la sua influenza nel trasporto marittimo e nella logistica



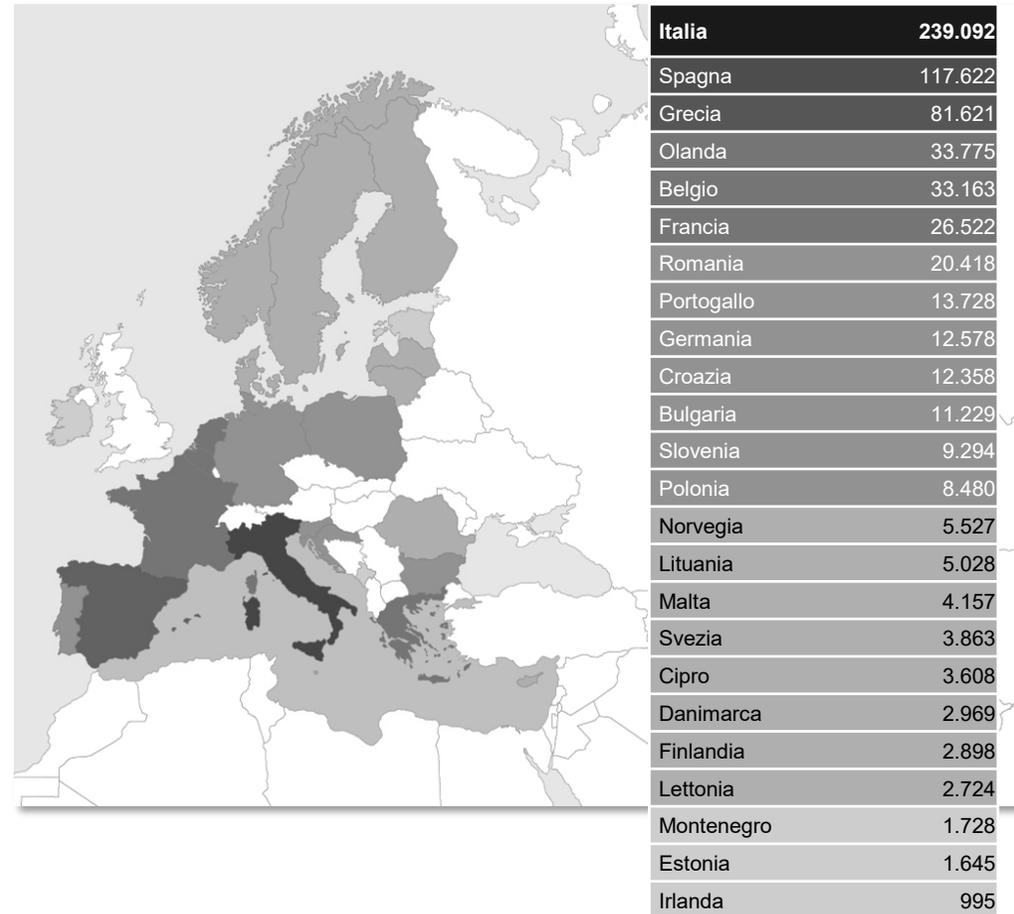
Traffico container (mln TEU)



# 7 | Short Sea Shipping. Italia leader in Europa e nel Mediterraneo



SSS nel Mediterraneo [dati in migliaia di tonn]

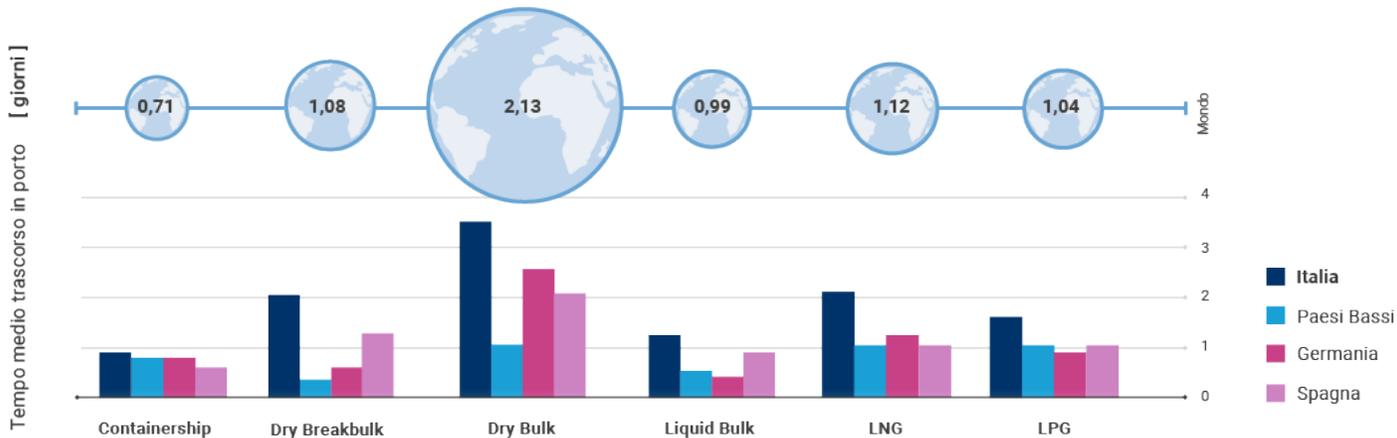


# 08 | L'efficienza logistica: un driver chiave per la competitività portuale

## Logistics Performance Index (LPI)



## Giorni spesi in porto dalle navi (2023)



### Giorni spesi in porto [ tutte le navi ]

Italia **1,28**  
 Paesi Bassi **0,54**  
 Germania **0,64**  
 Spagna **0,86**

# 09 | La performance 2023 dei porti italiani

Nel 2023  
i porti italiani  
hanno gestito:



**70,8**  
milioni di passeggeri

**+16,3%**

**Liquid Bulk**

**167,2**  
mln tonn

**-1%**



**Ro-Ro**

**121,4**  
mln tonn

**+0,4%**



**Container**

**115,3**  
mln tonn

**-3,6%**



**Dry bulk**

**51,9**  
mln tonn

**-15%**



**Altre merci**

**18,6**  
mln tonn

**-5,4%**



**Locali**

**38,8**  
mln passeggeri

**+10,9%**

**Traghetti**

**18,7**  
mln passeggeri

**+9,8%**



**Crociere**

**11,4**  
mln passeggeri

**+48,3%**



# 10 | L'impatto 2024 degli eventi disruptive (Ucraina e Mar Rosso) sui porti Euro-Med



Variazione %. Milioni di TEU

## PORTI ITALIANI

Italia | Tirreno  
 Savona -9%  
 Genova +2,5%  
 La Spezia +7,8%  
 Napoli -2,8%  
 Salerno +5,1%

**Incremento del transhipment, anche nei porti con variazioni TEU negative**

Italia | Adriatico  
 Trieste -13,5%  
 Venezia -12,9%  
 Ravenna -8,1%

## PORTI MED E MAR NERO

Spagna  
 Valencia +12,5%  
 Algeciras +3,6%  
 Barcellona +23%

**Crescono i porti spagnoli... sempre più nel transhipment**

Turchia  
 Ambarli -5,8%  
 Kocaeli +14,3%  
 Tekirdag +31,7%  
 Aliaga +33,7%  
 Mersin -3,5%

**Crescono i porti turchi forse meta dei traffici Russi**

Marocco  
 Tangeri Eurokai +26%

Grecia  
 Pireo Cosco -13,5%

Slovenia  
 Koper Capodistria -7,7%

Cipro  
 Limassol Eurokai +18,3%

## PORTI NORTHERN RANGE

Paesi Bassi  
 Rotterdam +2%  
 Belgio  
 Anversa-Bruges +6%  
 Germania  
 Amburgo +2,6%  
 Bremerhaven +14,3%

**Non sembrano esserci difficoltà per i porti Nord Europei**

**Agg. giugno 2024:** Ambarli, Kocaeli, Tekirdag, Aliaga, Mersin e Trieste.

**Agg. maggio 2024:** Valencia, Algeciras, Barcellona, Pireo Cosco; Savona, Genova e Ravenna.

**Agg. marzo 2024:** Tangeri Eurokai, Koper Capodistria, Limassol Eurokai e Porti del Northern Range; La Spezia, Napoli, Salerno e Venezia.

## 10 | Le sfide del Paese in quattro passi...

Nonostante il suo valore intrinseco il sistema è chiamato sempre a nuovi confronti e per **vincere la sfida della competitività del sistema portuale italiano**, pertanto, occorre **agire** in particolare, **su quattro fronti**:

**1**

**Migliorare l'efficienza logistica**, riducendo i **tempi di stazionamento delle navi** che risultano decisamente elevati rispetto ai principali concorrenti (il tempo medio di attesa nei porti italiani si attesta a **1,28 giorni contro 0,54 nei Paesi Bassi e 0,86 in Spagna**).

**2**

**Potenziare servizi e infrastrutture per l'intermodalità**, cruciali per il rilancio e lo smistamento dei carichi portuali. Come risulta da una survey SRM **il 20% delle imprese manifatturiere ricorre all'intermodale**.

**3**

**Sviluppare le aree retroportuali**, attraverso la piena implementazione della Zona Economica Speciale del Mezzogiorno (**ZES**) e delle Zone Logistiche Semplificate (**ZLS**), due strumenti cruciali per incoraggiare gli investimenti e l'insediamento di nuove imprese.

**4**

**Promuovere l'efficientamento degli scali in ottica green**, puntando in particolare sul **cold ironing**, sullo sviluppo di infrastrutture per l'accosto di navi **GNL/dual fuel** o alimentate da combustibili alternativi (**ammoniaca, metanolo, idrogeno**) e sull'abilitazione all'uso di **energie rinnovabili in porto**.

INTESA  SANPAOLO

sr-m 

Scopri online il Rapporto  
e gli atti del convegno

Su **sr-m.it**

il volume in italiano  
e in inglese e tante  
risorse per approfondire



Arrivederci al  
4 ottobre 2024

ore 09:00



MAIN CONFERENCE

**PS**  
&  
PORT&SHIPPINGTECH