



Italian Maritime Economy

**Porti, rotte, noli e shipping:
specchio di un cambiamento globale**

Sostenibilità e Logistica sfide
per essere competitivi nel Mediterraneo

Presentazione
8° Rapporto Annuale 2021

Napoli & Virtual | Mercoledì 7 luglio 2021

MASSIMO DEANDREIS, Direttore Generale SRM

1. Analisi di Scenario

- L'impatto del Covid-19 sull'economia marittima globale e nazionale
- Il ruolo di Suez come chokepoint del traffico mondiale
- Le relazioni tra logistica e manifattura
- I porti del Mezzogiorno, asset strategico per l'Italia

2. Monografia

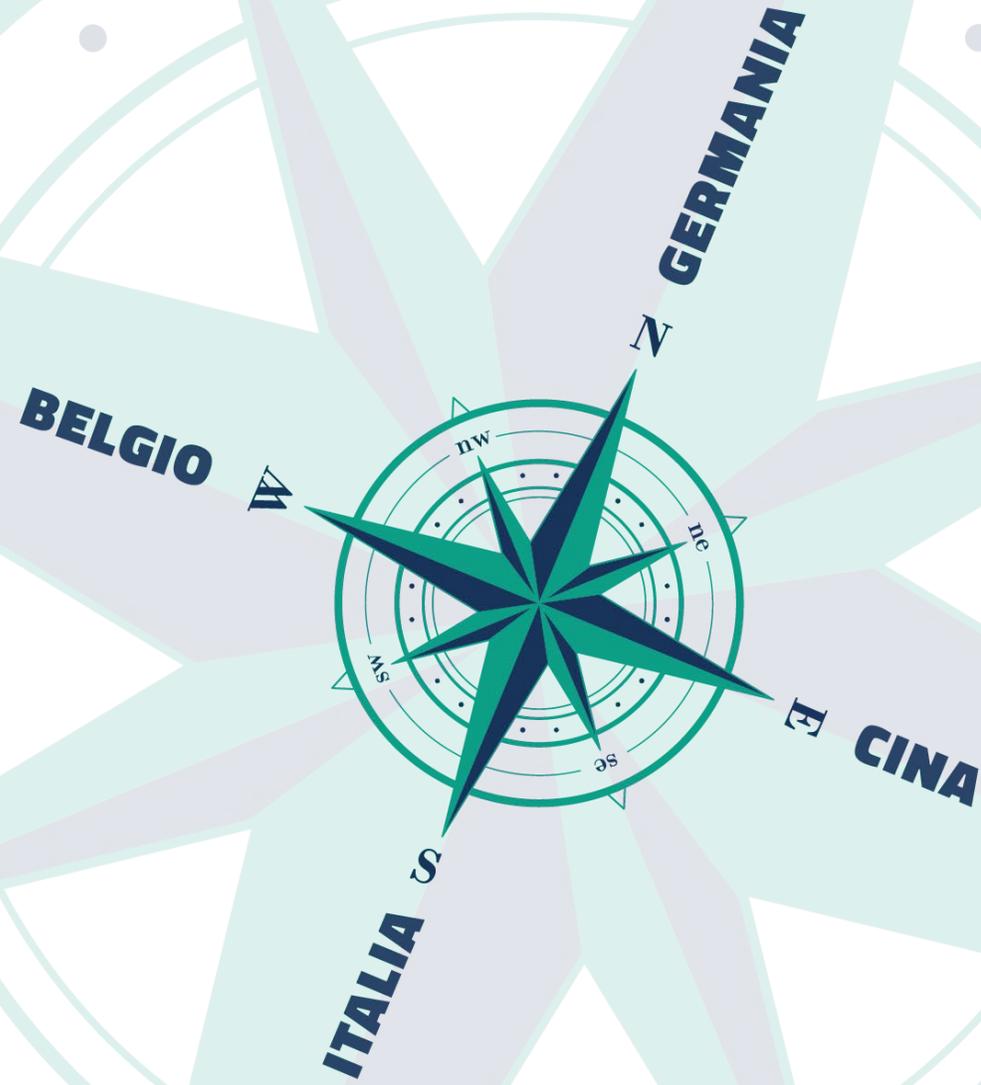
- L'impatto della pandemia su porti e shipping: la vision degli osservatori internazionali

3. Approfondimento

- Green Port e Sostenibilità

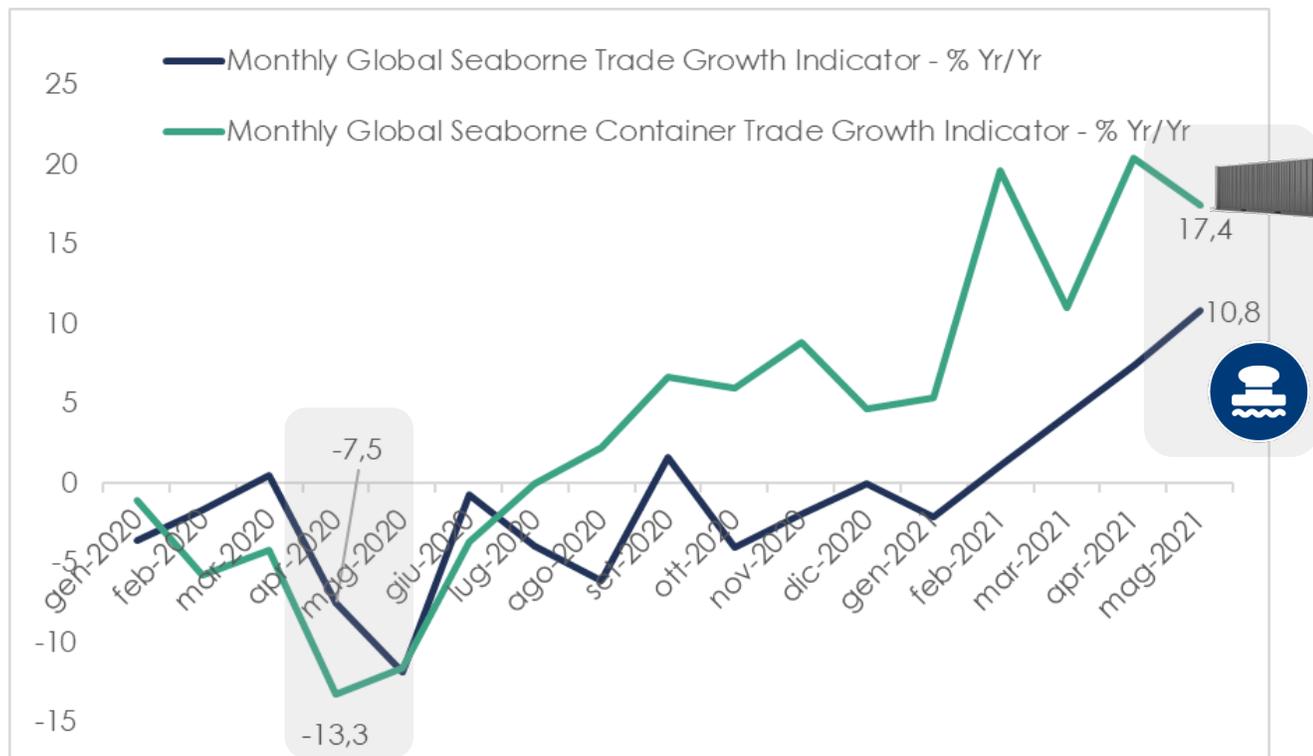
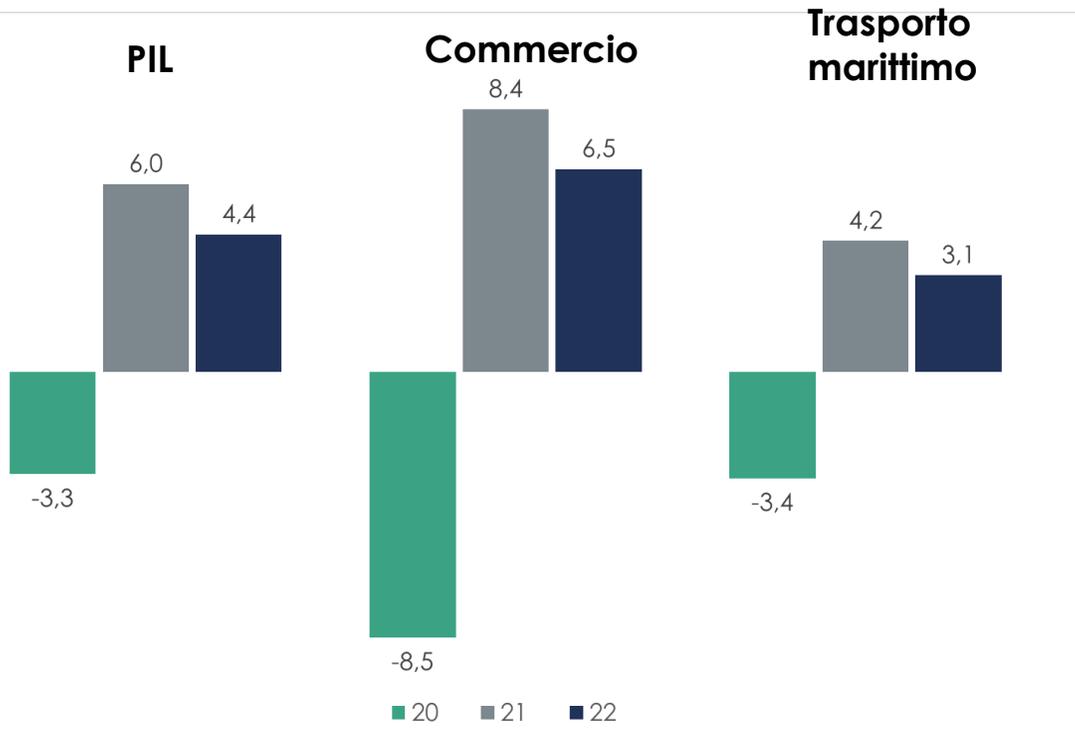


Il network del Rapporto Maritime Economy di SRM



Trend PIL, commercio internazionale, trasporto marittimo var % annua (2020-2022)

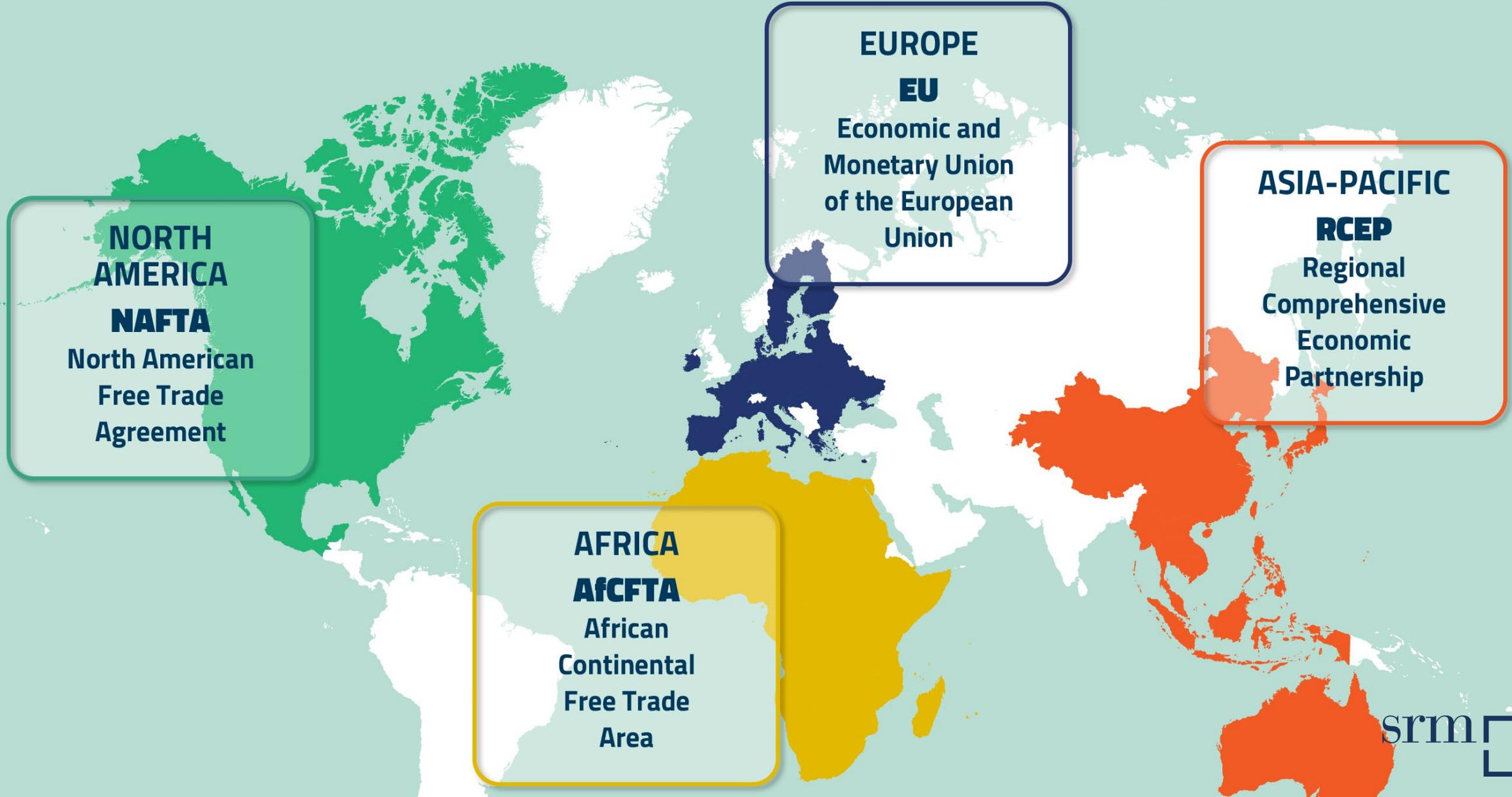
Confronto tra la variazione mensile del trasporto marittimo complessivo e del trasporto containerizzato (Gen 20-Mag 21)



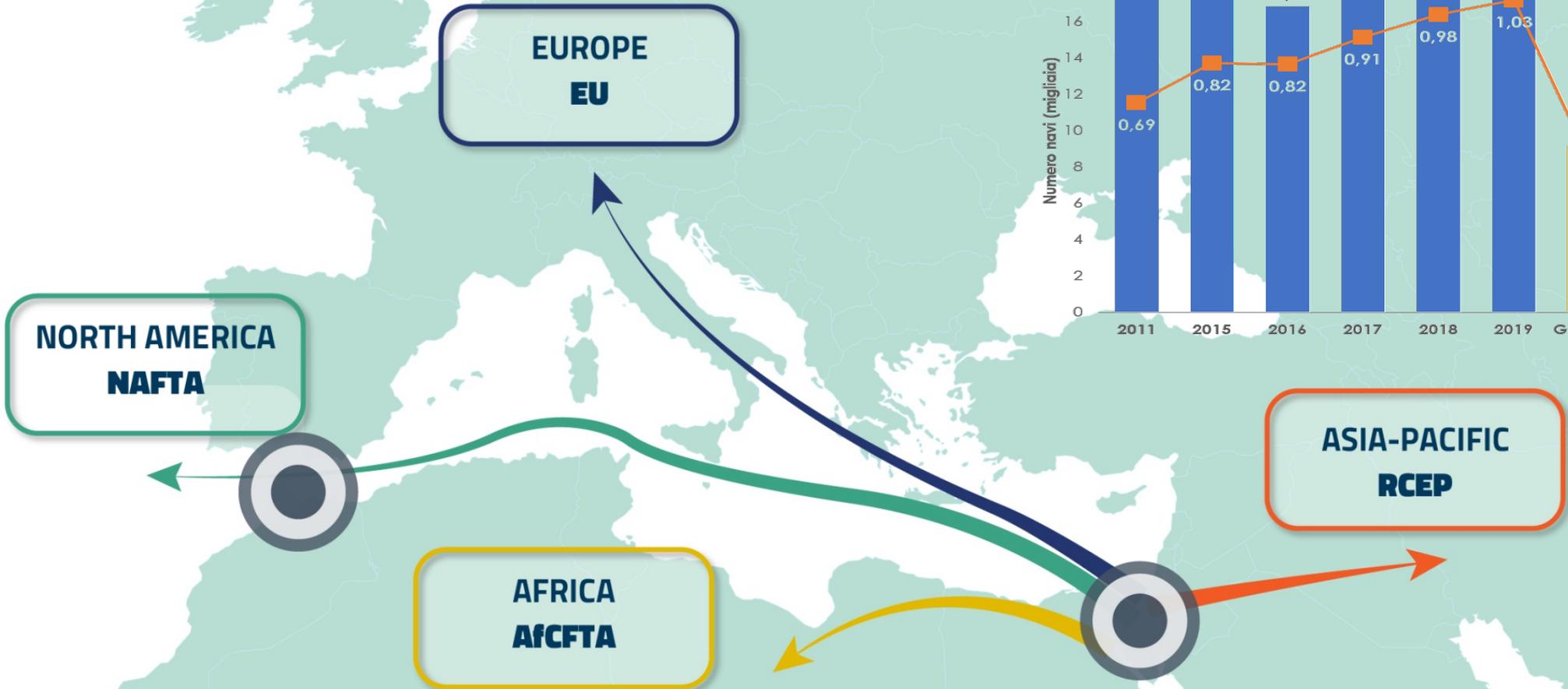
Fonte: SRM su FMI, Clarksons

- Nel periodo **Gennaio-Aprile 2021** il trasporto containerizzato è cresciuto del **14%** (si prevede per l'intero anno un aumento del **6%**)

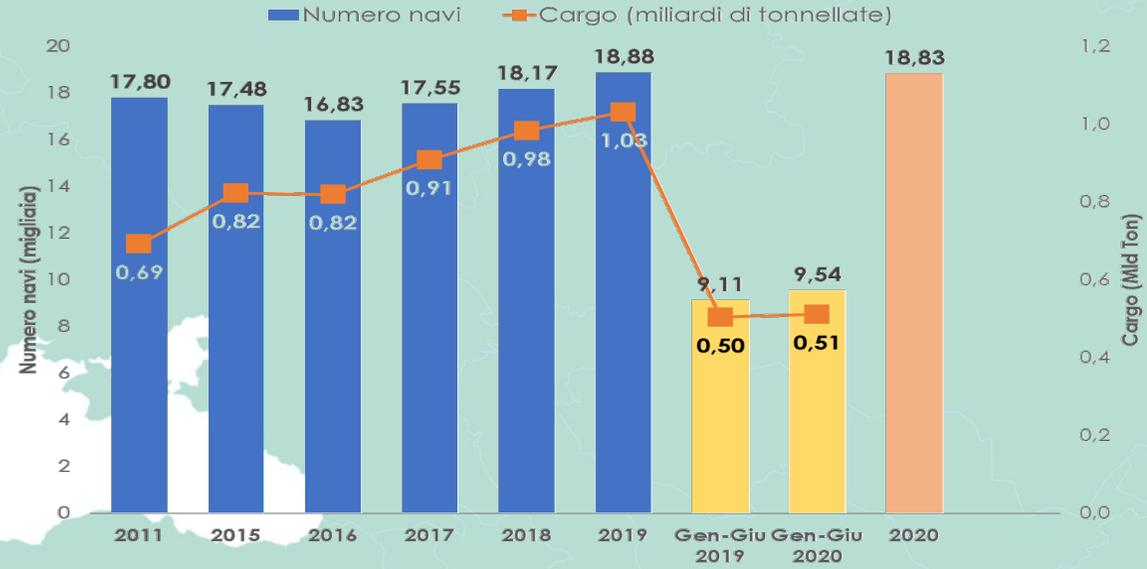
Il Mediterraneo sta cambiando: da mare di passaggio a mare di competizione.....perchè si trova al centro di quattro aree regionali



Gibilterra e Suez: nodi di contatto delle quattro aree

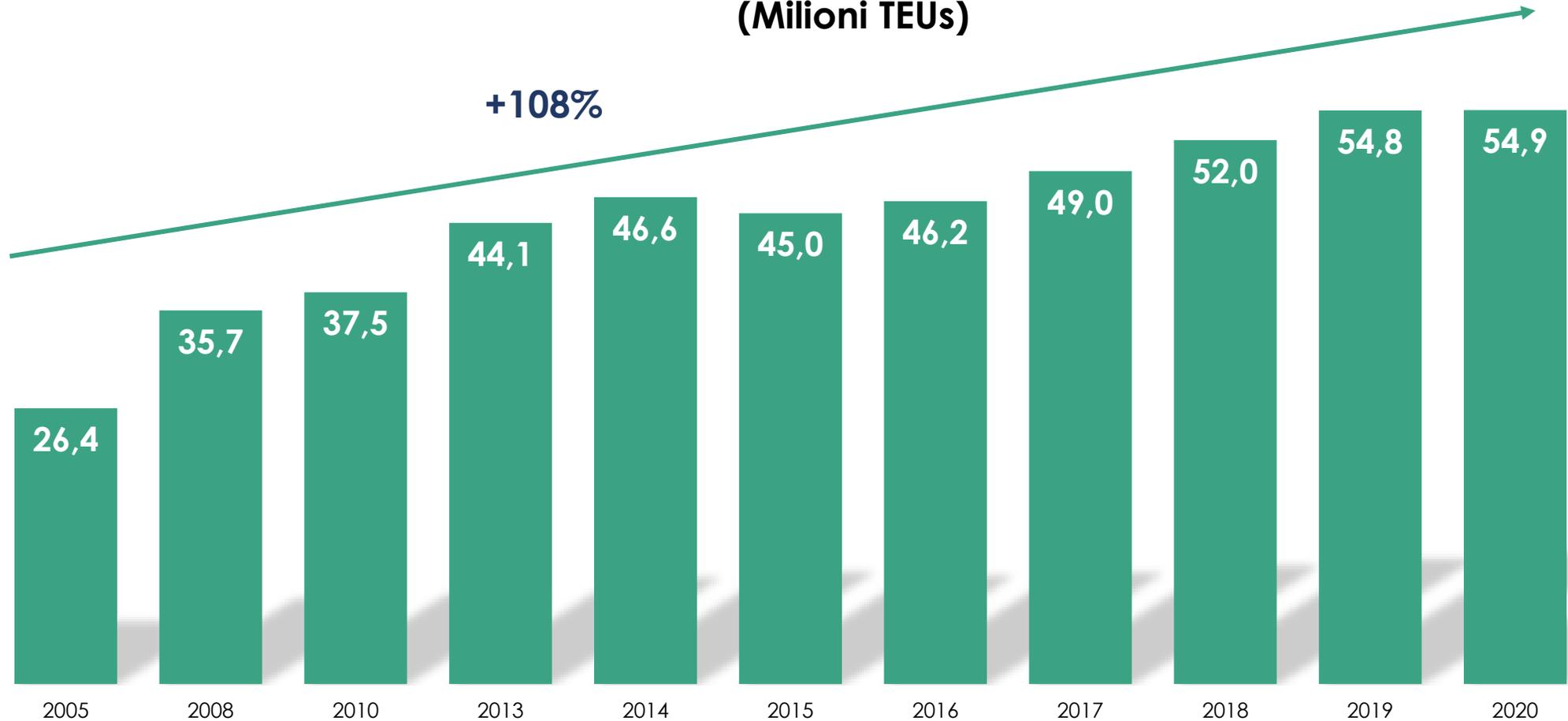


Trend traffico del Canale di Suez



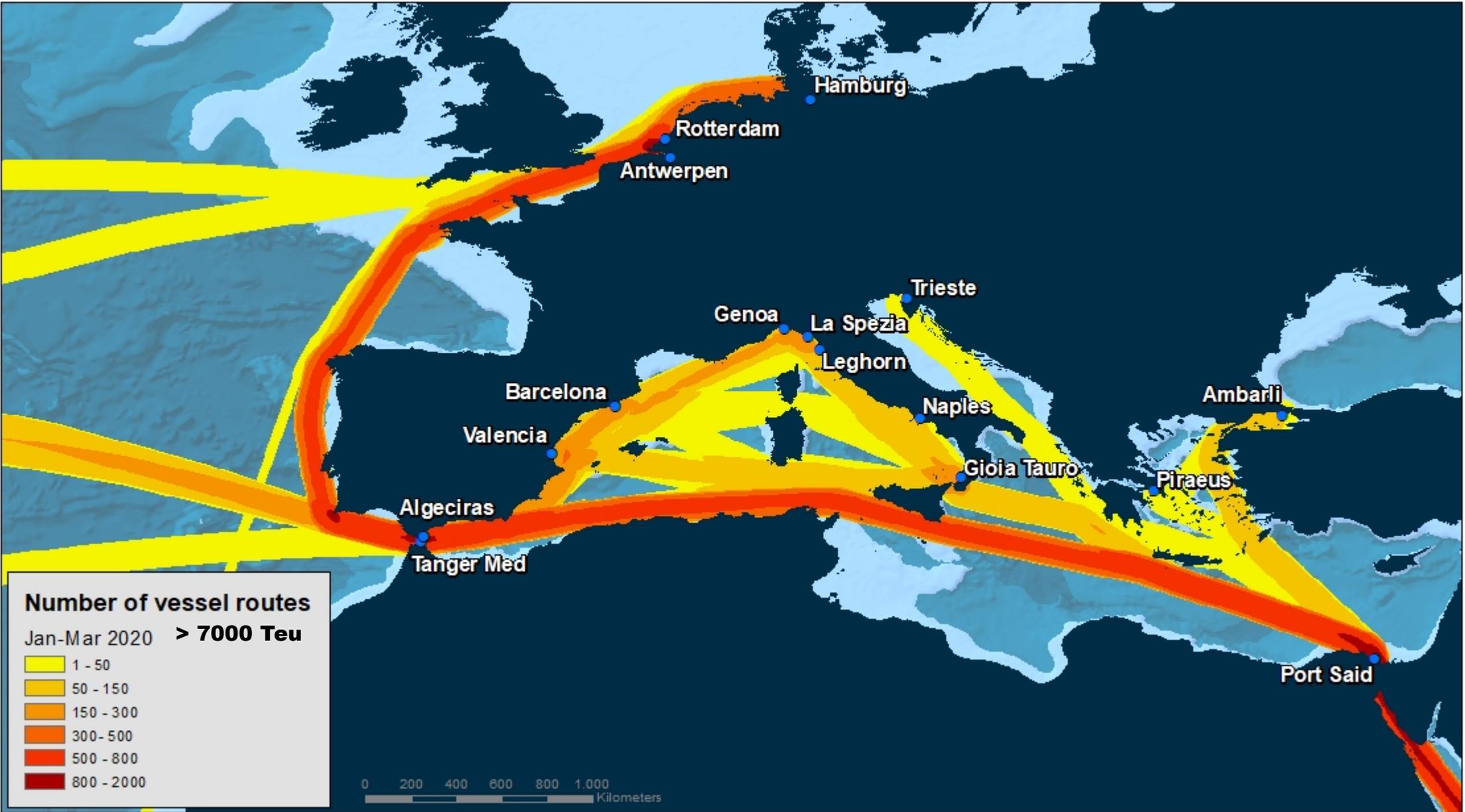
L'aumento del traffico portuale certifica che il Med non è più solo un mare di passaggio

Trend di traffico dei Top 25 Med Ports 2005-2020
(Milioni TEUs)

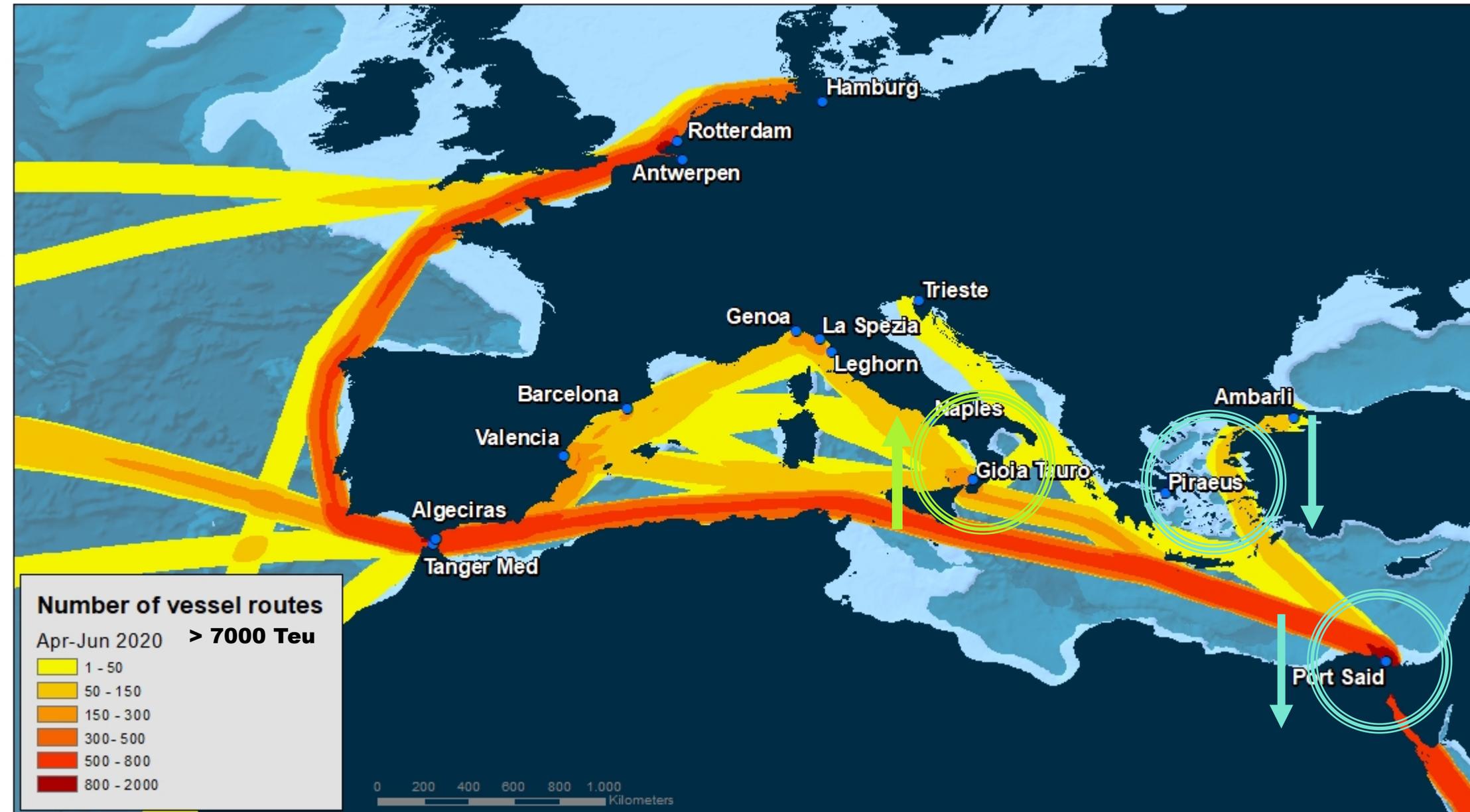


Fonte: SRM su Autorità portuali

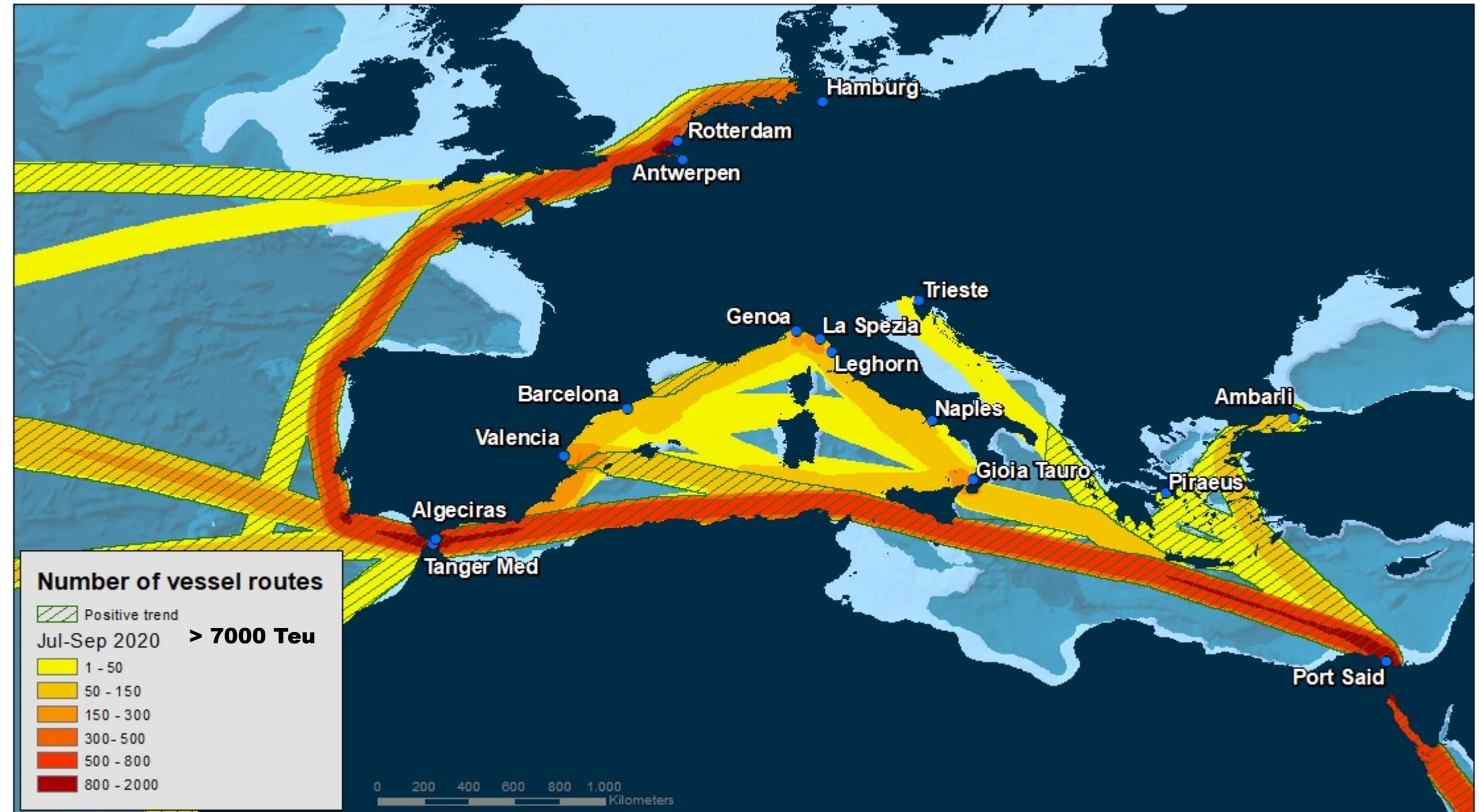
Med resiliente durante la pandemia. Le rotte delle meganavi - Q1 2020



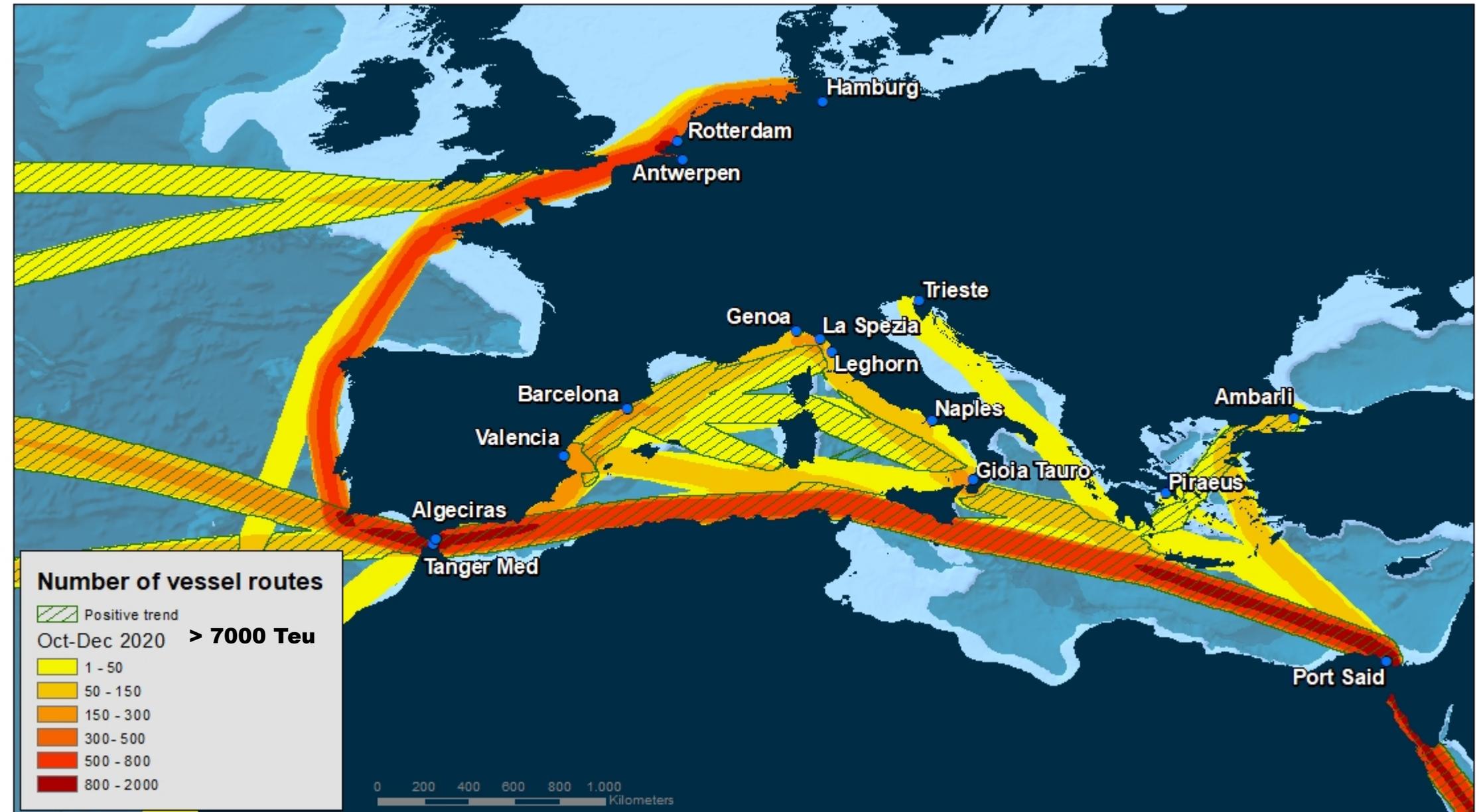
Med resiliente durante la pandemia. Le rotte delle meganavi – Q2 2020



Med resiliente durante la pandemia. Le rotte delle meganavi – Q3 2020

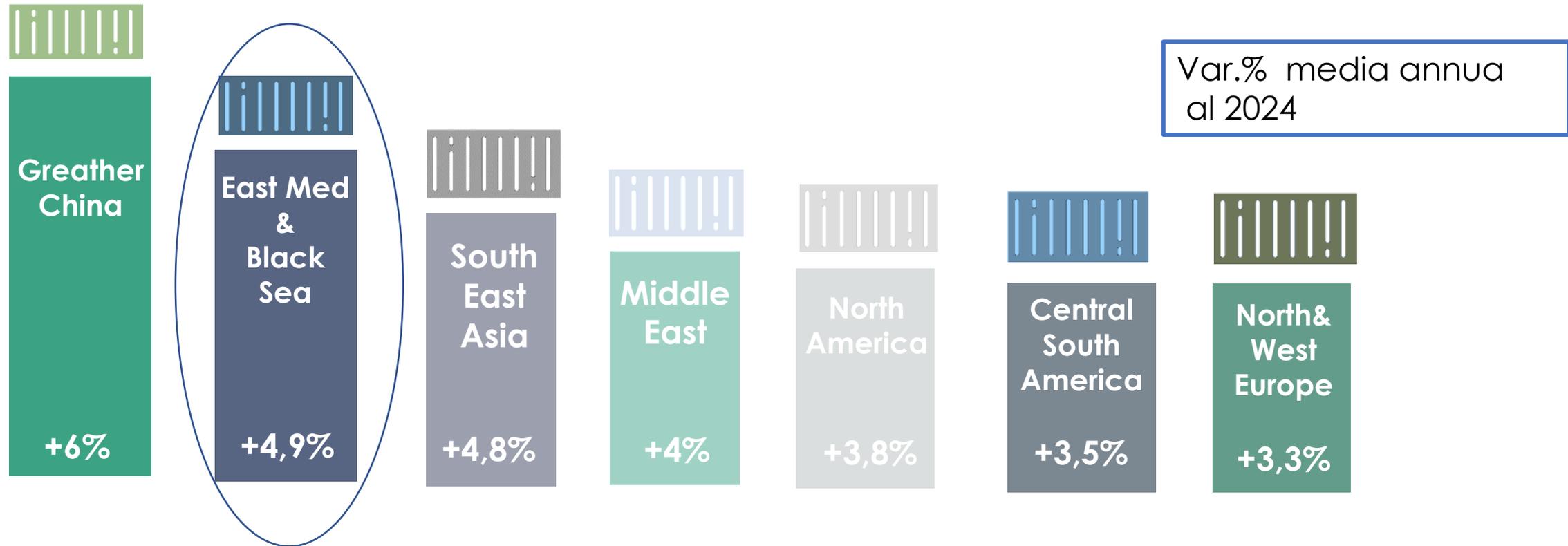


Med resiliente durante la pandemia. Le rotte delle meganavi – Q4 2020



Trend destinato a continuare:

Med 2° dopo la Cina per crescita di traffico container nei prossimi 5 anni



Fonte: SRM su Drewry

- La movimentazione dei container crescerà in tutte le aree.
- Nei prossimi 5 anni il **Mediterraneo** registrerà la seconda migliore performance dopo la Cina

1%
DEI MARI DEL
MONDO

20%
TRAFFICO
MARITTIMO
MONDIALE

27%
SERVIZI
DI LINEA
CONTAINER

30%
DELL'OIL

1
LA BRI E GLI
INVESTIMENTI
CINESI

2
LA REGIONALIZZAZIONE
DELLA
GLOBALIZZAZIONE

3
ZES E COMPETIZIONE
NELL'ATTRAZIONE
DEGLI INVESTIMENTI

4
ULTERIORE
AMPLIAMENTO DI SUEZ E
NUOVE INFRASTRUTTURE
PORTUALI NEL MED



BELT & ROAD INITIATIVE (BRI)

L'iniziativa, lanciata nel 2013, è stata progettata come un **programma di investimenti volti allo sviluppo infrastrutturale e all'integrazione economica dei paesi in via di sviluppo** che si trovano lungo il percorso della storica Via della seta. La BRI fa affidamento principalmente su **prestiti bilaterali e su banche e fondi di proprietà statale** con un successo limitato nell'utilizzo di capitali privati.



BUILD BACK BETTER WORLD (B3W)

Partnership tra le economie del G7, per aiutare a raggiungere **entro il 2035 il valore stimato di 40 trilioni di dollari di infrastrutture necessarie nei paesi in via di sviluppo**.

Il B3W prevede di **mobilitare strumenti bilaterali e multilaterali e capitali del settore privato** per catalizzare centinaia di miliardi di dollari di investimenti.

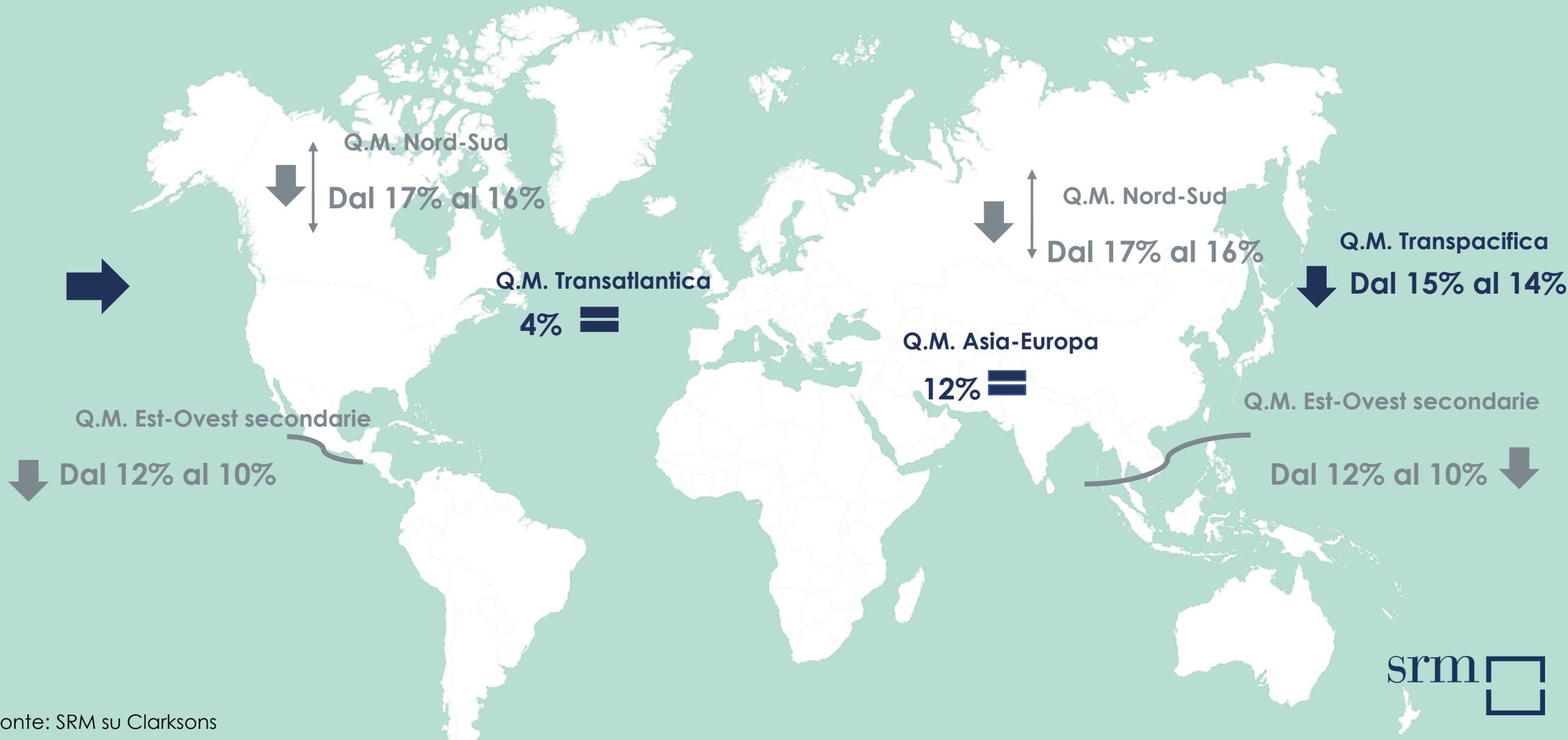
Le rotte mondiali mostrano la crescita della regionalizzazione

Var. quota di mercato (Q.M.) traffico Container 2009-2021



Le rotte mondiali mostrano la crescita della regionalizzazione

Var. quota di mercato (Q.M.) traffico Container 2009-2021



Le rotte mondiali mostrano la crescita della regionalizzazione

Var. quota di mercato (Q.M.) traffico Container 2009-2021



Il Covid-19 ha mostrato la vulnerabilità delle *Supply Chain* e...la regionalizzazione accelera il *reshoring*

- La **concentrazione degli scambi globali in pochi passaggi** rappresenta una **criticità** per il “just in time” che riduce al minimo le scorte.
- Il **reshoring** punta ad **accorciare le filiere produttive** e ad una **maggiore regionalizzazione degli scambi**

VANTAGGI



mettere in sicurezza l'approvvigionamento di beni (soprattutto intermedi e finali) in settori considerati strategici



ridurre la dipendenza da fornitori remoti rendendo il sistema più resiliente agli shock economici

RISCHI



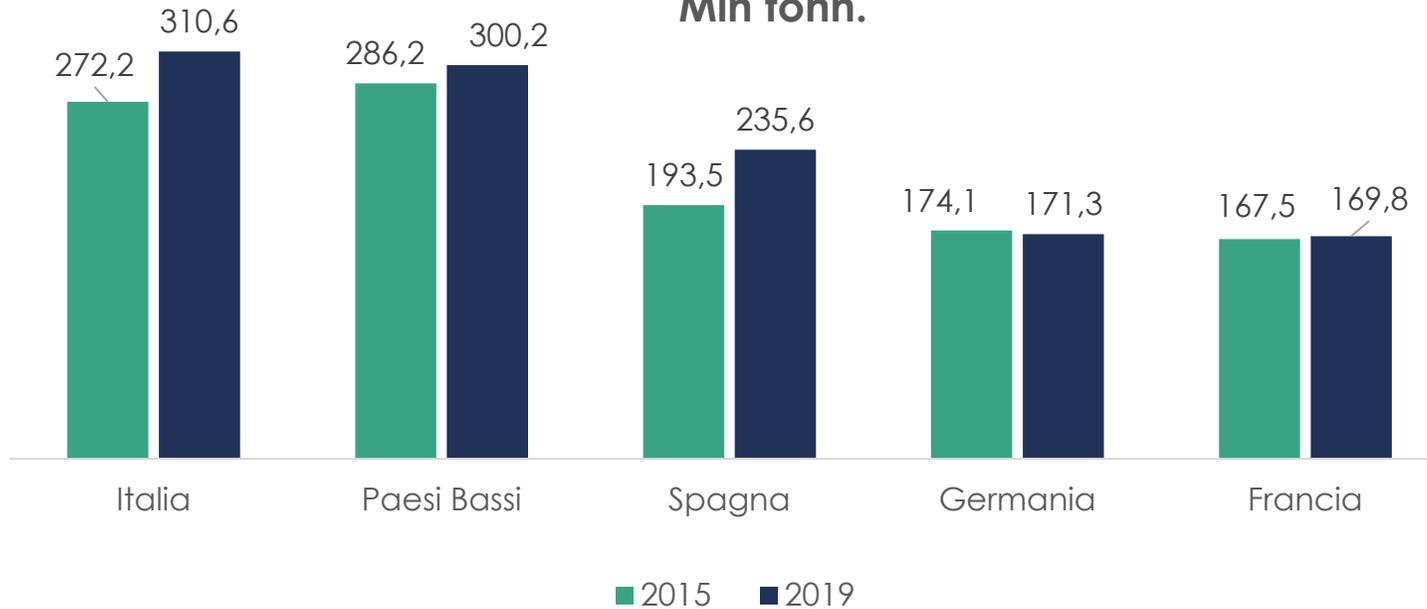
minore diversificazione delle fonti di approvvigionamento



aumento dell'inflazione

Nel contesto della regionalizzazione cresce l'importanza dello *Short Sea Shipping*...grande opportunità per l'Italia che ne è leader

Merci movimentate in SSS dai primi 5 Paesi Europei (UE 27) - Mln tonn.



Fonte: SRM su Eurostat

- **L'Italia è 1° in Europa** per merci movimentate in **SSS** con **311 mln di tonnellate (+14% sul 2015)**.
- Il **Mediterraneo** è l'area in cui si concentra la **quota maggiore di SSS** di armatori europei con oltre **625 mln di tonnellate**.
- Nel **Mediterraneo**, **l'Italia** è **leader** con **244** milioni di tonnellate e una quota di mercato del **37%**.

Merci movimentate in SSS nel Med (Mln tonn e quota sul totale)



Fonte: SRM su Eurostat

Crescita costante degli investimenti strategici nell'area Euro-Med

- Investimenti cinesi 2015-2016
- Investimenti cinesi 2017



Crescita costante degli investimenti strategici nell'area Euro-Med



Crescita costante degli investimenti strategici nell'area Euro-Med

● Investimenti degli EAU



Suez punto d'accesso all'area Euro-Med

18.829

n. navi

-0,3%

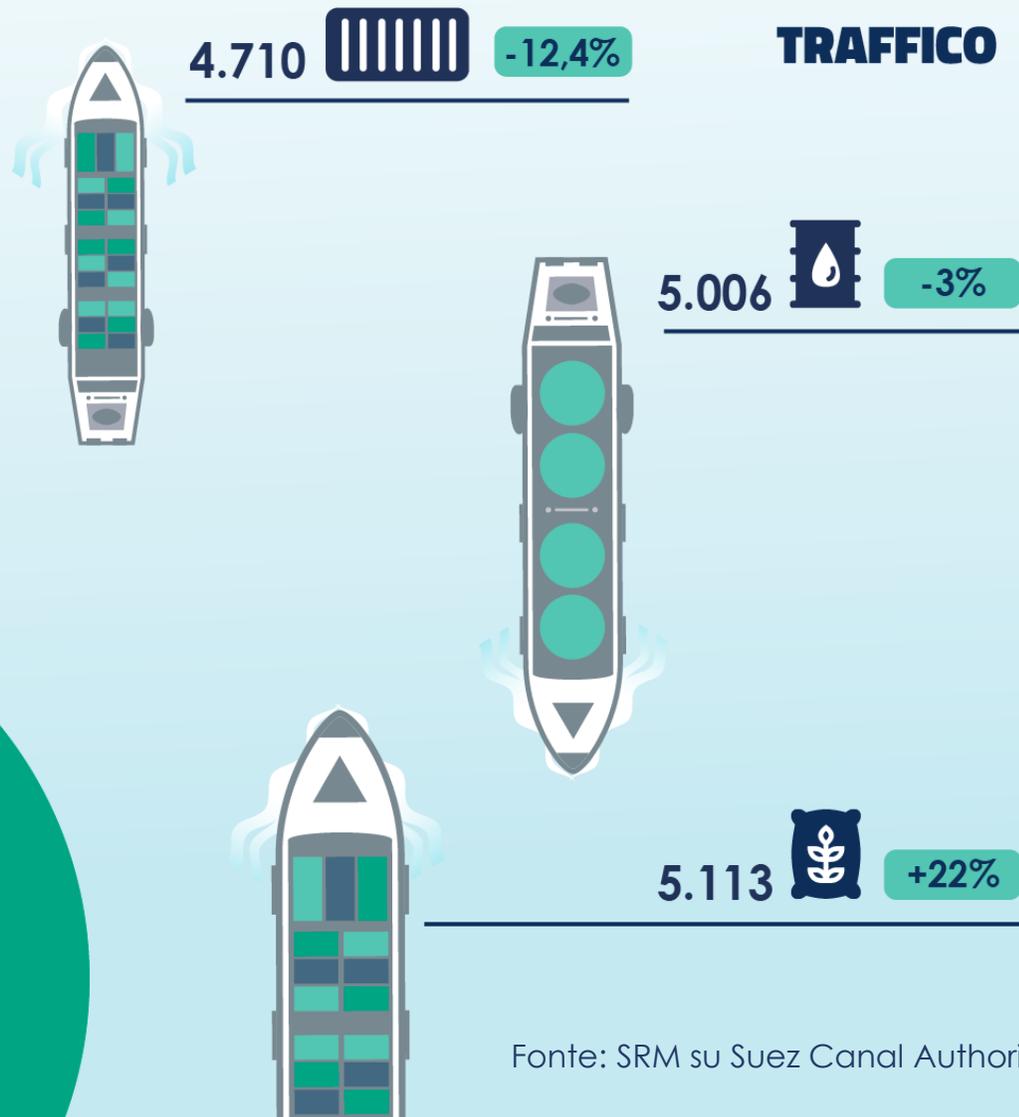
1,17 mld

tonnellate nette

-3%

Grazie agli sconti sulle tariffe

oltre il 20% delle navi che transitano attraverso il Canale di Suez provengono da linee che lo hanno attraversato per la prima volta nel 2020.

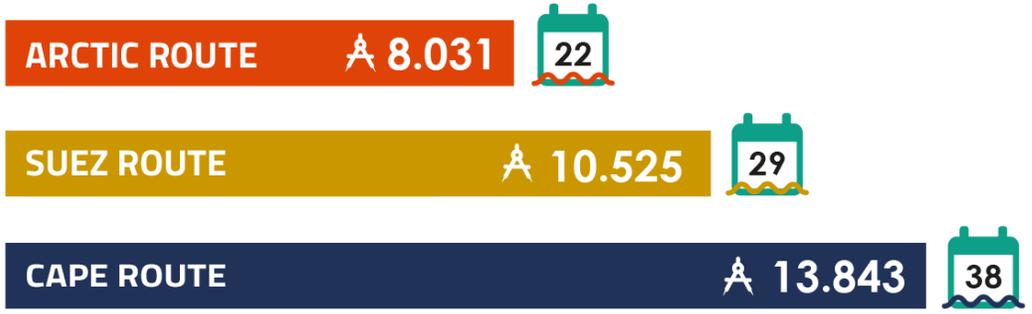


Fonte: SRM su Suez Canal Authority

Suez: le alternative sono occasionali e, per ora, non strutturali

ARCTIC ROUTE

Il caso Shanghai - Rotterdam



Nota: Average speed NSR 8-10 knots other routes 15 knots.
 Fonte: SRM su www.sea-distances.com and Didenko 2018



2.213 treni merce **+96% y-o-y** Gennaio - Marzo 2021

209.000 TEU **+106% y-o-y**

EUROPA **+65% 2020/2019** CINA



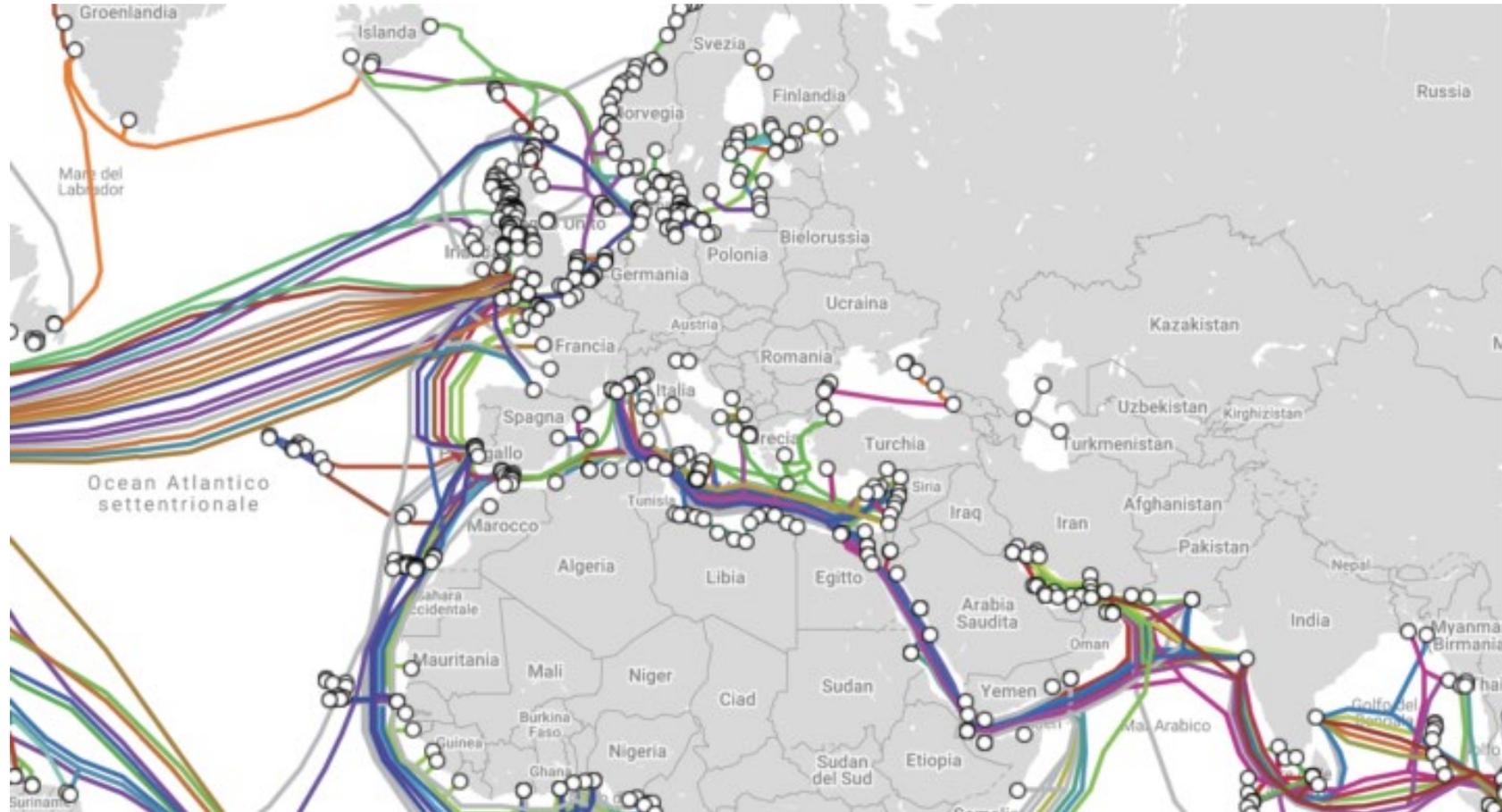
Fonte: SRM su China State Railway Group



Il Mediterraneo è anche un key point digitale

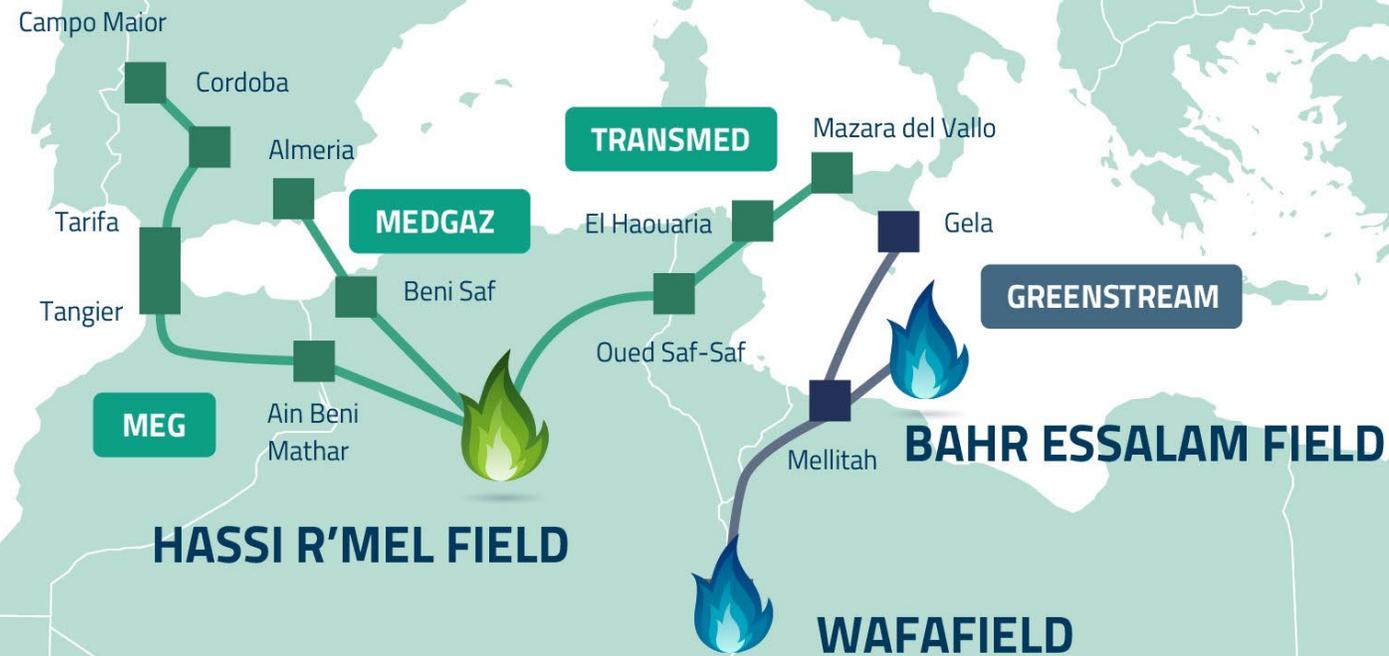
25

- Il **97% del traffico internet e 10 mld\$ di transazioni finanziarie giornaliere** passano attraverso **cavi sottomarini**. Sono **al centro della competizione geopolitica**
- **Stati Uniti e Cina sono i principali attori** – e rivali – in questo mercato
- Nel 2019 la **Cina era proprietaria o fornitore dell'11,4% del totale dei cavi sottomarini**, una quota destinata a raggiungere il **20% tra il 2025 e il 2030**
- Gli Stati membri dell'UE e le aziende con sede nell'UE sono ancora in gran parte in concorrenza tra loro nella realizzazione e nella gestione dell'infrastruttura Internet



Fonte: SRM su European Council for foreign relation (Ecf) e Institute of peace and conflict studies e Leiden Asia centre

Mediterraneo ponte energetico anche per il green





PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

#NEXTGENERATIONITALIA



PNRR: un'occasione per ripartire

27

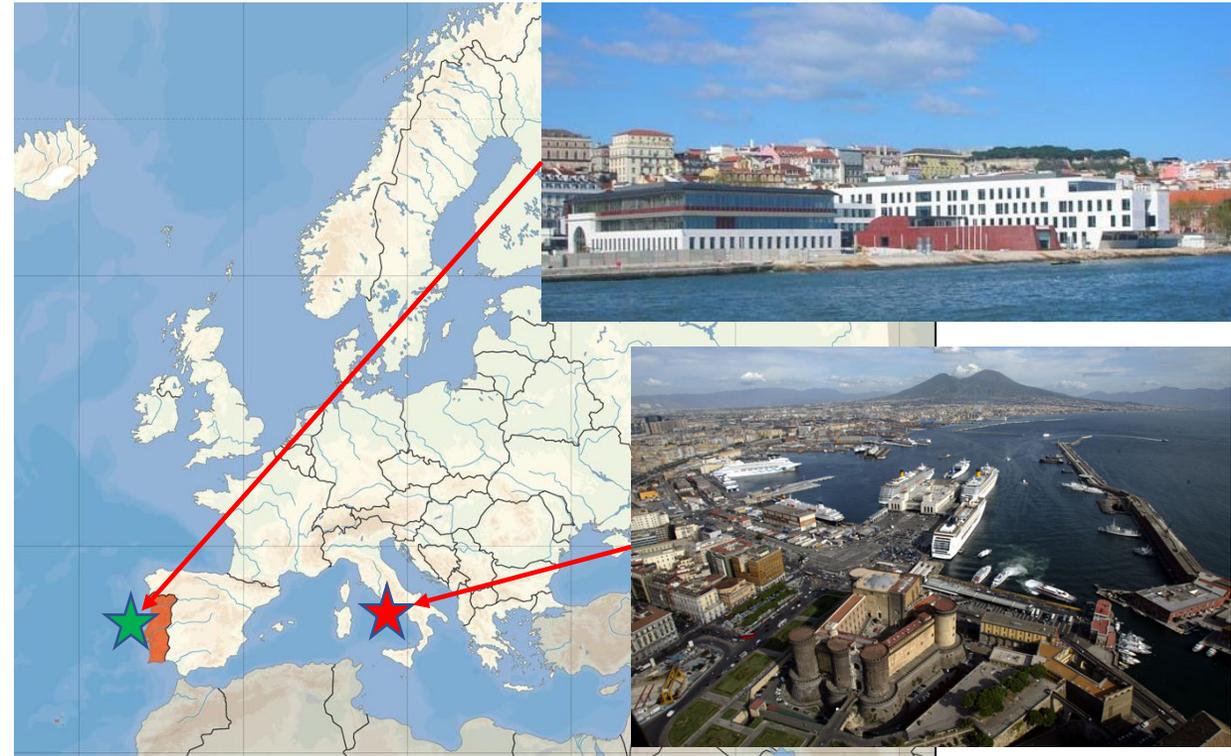
- **MISSIONE 3: INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE**
- Rafforzamento della competitività del sistema portuale italiano in una dimensione di **sostenibilità** e sviluppo delle infrastrutture **intermodali** sulla base di una pianificazione integrata
- Miglioramento della sostenibilità ambientale, della resilienza ai **cambiamenti climatici e dell'efficienza energetica nei porti**
- **Digitalizzazione** della catena logistica e del traffico aereo
- **Riduzione delle emissioni** legate alle attività di movimentazione delle merci
- **MISSIONE 5: INCLUSIONE E COESIONE**
- Zone economiche speciali

3,84 miliardi di Euro



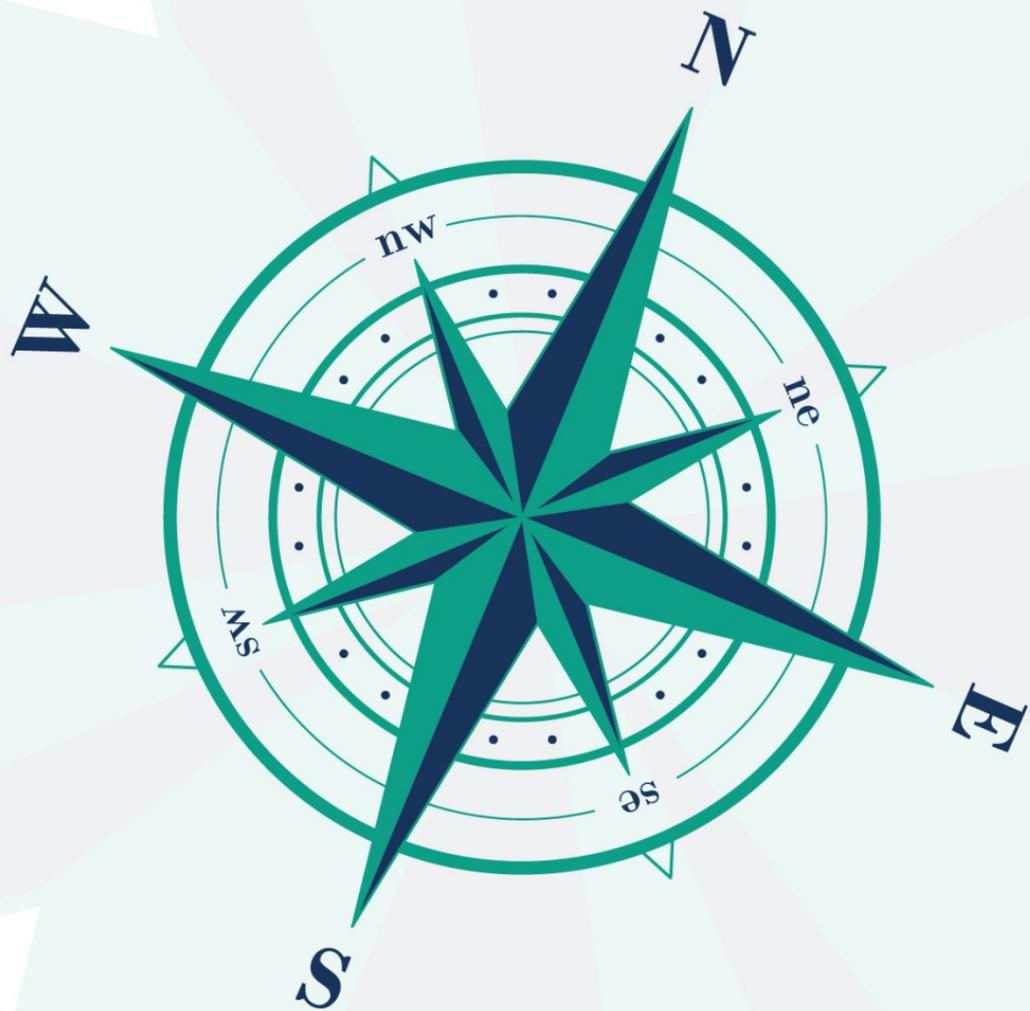
 **L'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima** è una delle agenzie decentrate dell'UE, con sede a Lisbona. Essa **fornisce assistenza tecnica e sostegno alla Commissione europea e agli Stati membri nello sviluppo e nell'attuazione della legislazione dell'UE in materia di inquinamento da parte delle navi e sicurezza marittima.** Ha inoltre compiti operativi nel campo della **risposta all'inquinamento da idrocarburi, del monitoraggio delle navi e dell'identificazione e tracciamento a lungo raggio delle navi.**

- È prevista l'istituzione di due Centri regionali EMSA, uno nel Mediterraneo.
- **Napoli è stata proposta come sede del Centro Regionale del Mediterraneo** dalla Regione Campania.
- La proposta è stata approvata in Comitato Regioni e Prov. Autonome.
- L'Autorità di Sistema Portuale Tirreno Centrale sta predisponendo, in collaborazione con SRM, il dossier di candidatura da inviare al Governo Italiano, per il successivo inoltro alla Commissione UE.



Lisbona, Sede EMSA e Napoli, sede Mediterraneo proposta

- **Il Mediterraneo evolve da mare di passaggio a mare di competizione.** La competitività di un Paese sempre di più si basa sull'efficienza, le connessioni e la sostenibilità della propria logistica e dei porti in prima linea.
- **Reshoring e regionalizzazione della globalizzazione** avvantaggiano anche il Mediterraneo già leader dello Short Sea Shipping europeo
- La **crescita degli investimenti** esteri nel Mediterraneo è un'indicazione della sua rilevanza strategica e del suo ruolo chiave negli scambi internazionali. Ma è anche un segnale per l'Europa e per il nostro Paese.
- **Nodi strategici: Suez** sempre più rilevante negli scambi internazionali ma parallelamente **altre rotte alternative stanno guadagnando mercato**, in un'ottica di diversificazione e di accorciamento delle supply chain.
- **Energia e sostenibilità** chiavi per portualità e logistica del futuro.
- I fondi del **PNRR** che prevede misure a favore dei porti, della logistica e dei trasporti marittimi, in un'ottica di sostenibilità, sono un'occasione imprescindibile di sviluppo



Grazie per l'attenzione

Segui SRM su

