

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**

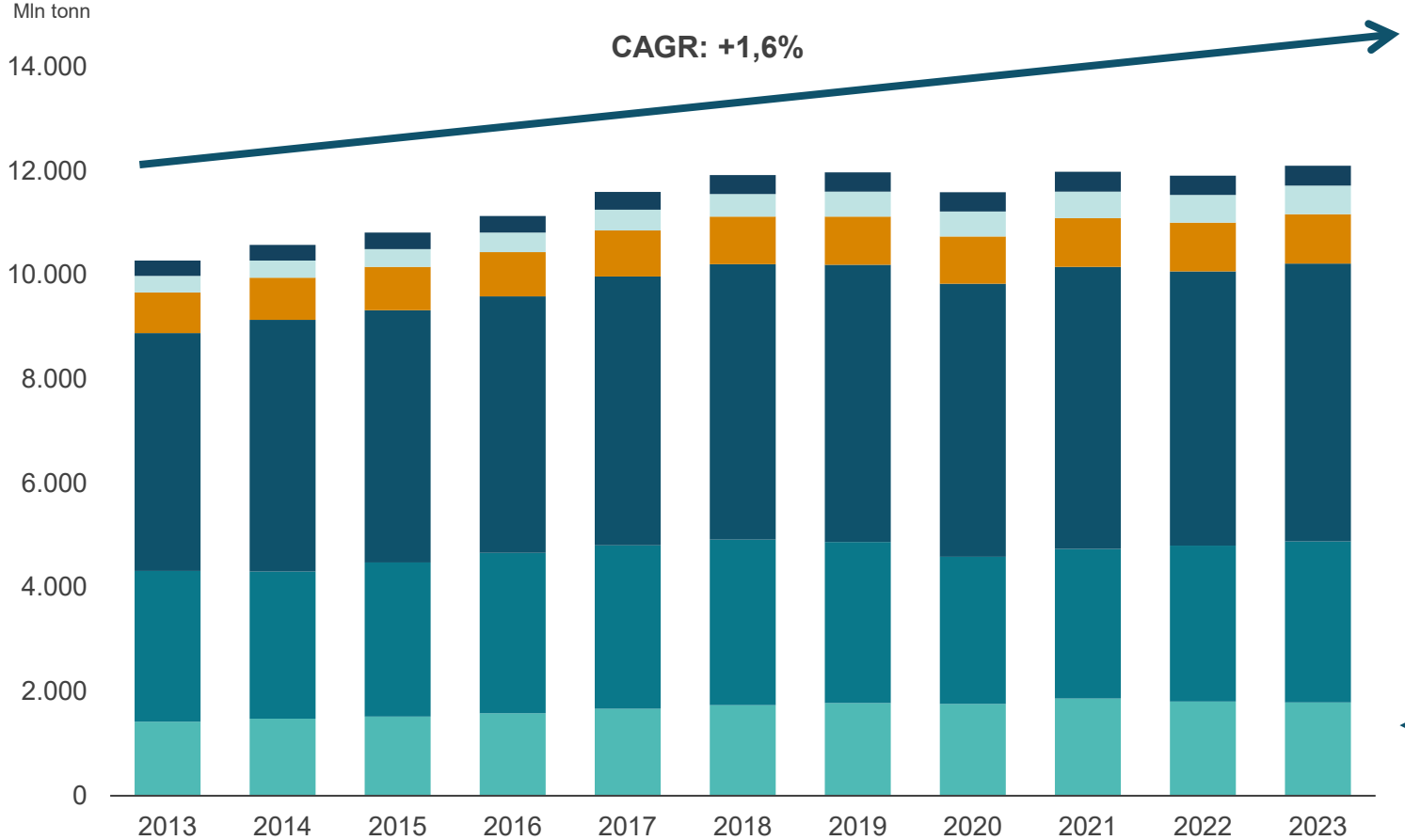
25%

- 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.

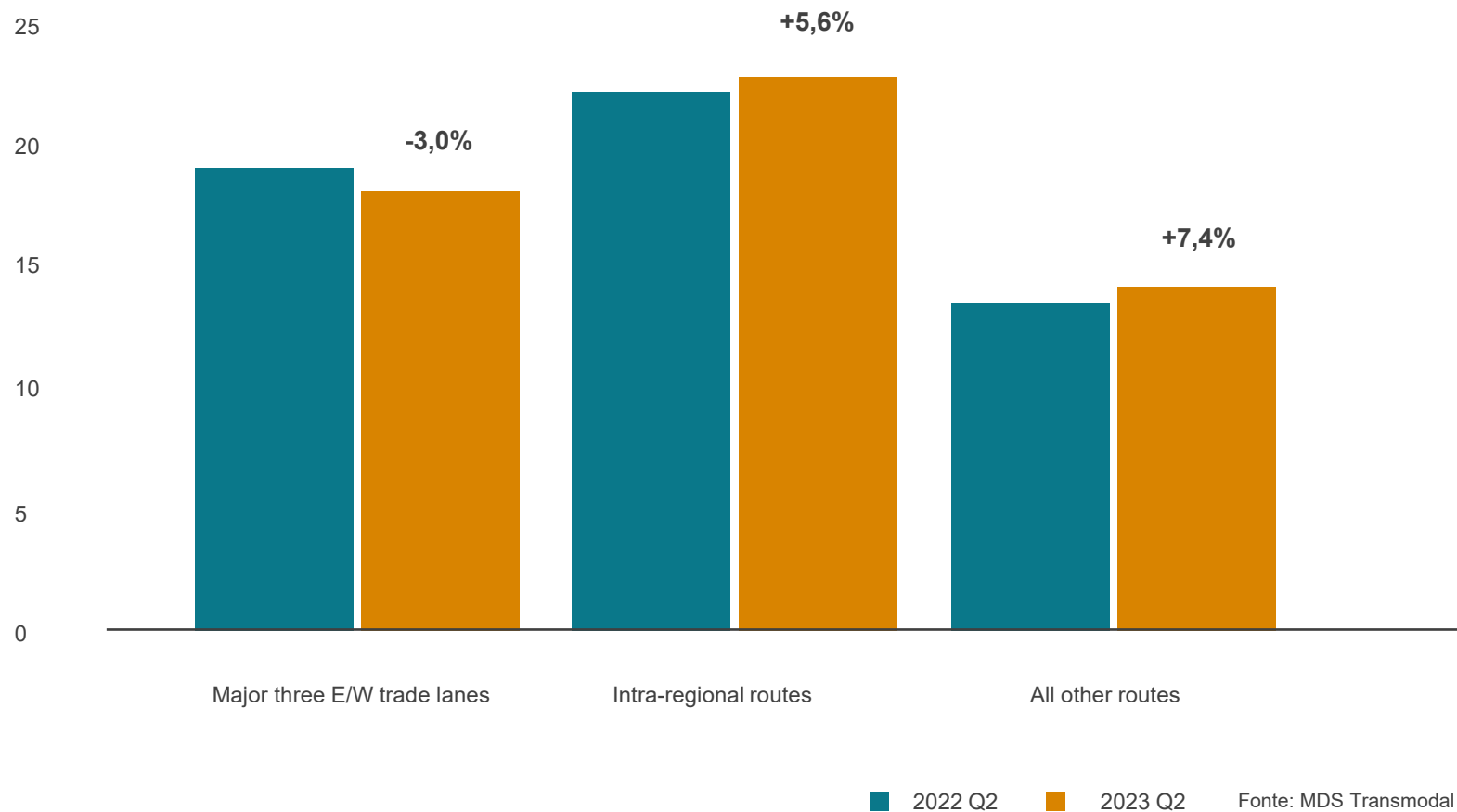
I container trasportano oltre il 52% del valore del commercio via mare.

Container Oil Dry Bulk Other Dry Gas Chemical

Fonte: SRM su Clarksons

Prosegue la crescita delle rotte regionali

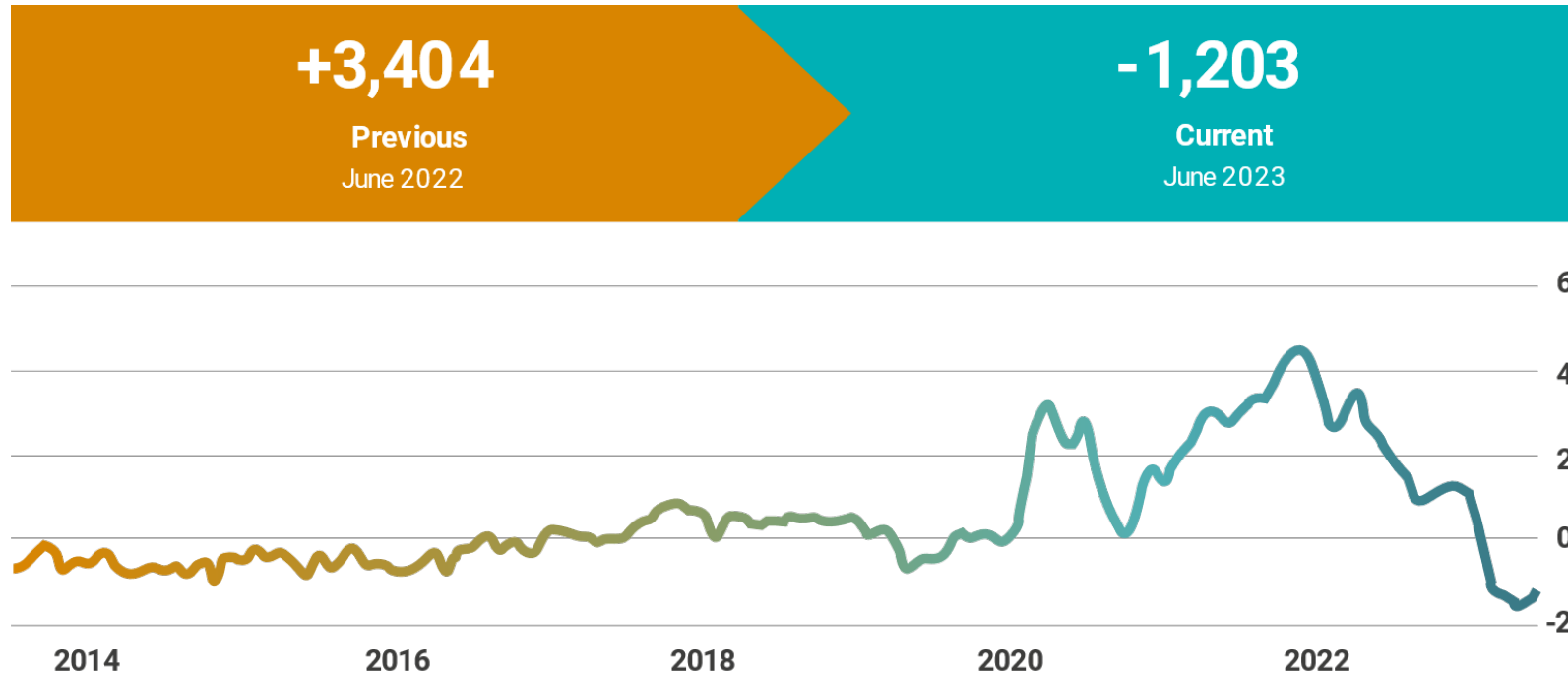
Scheduled Deployed Capacity (m TEU)



- **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.

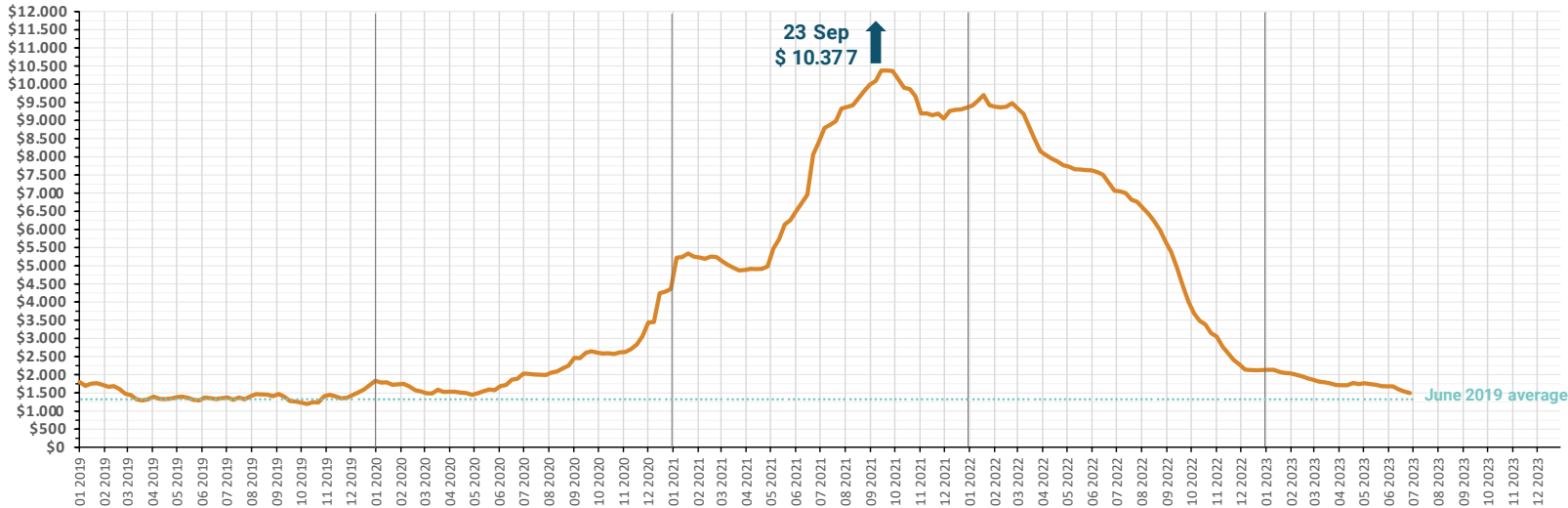
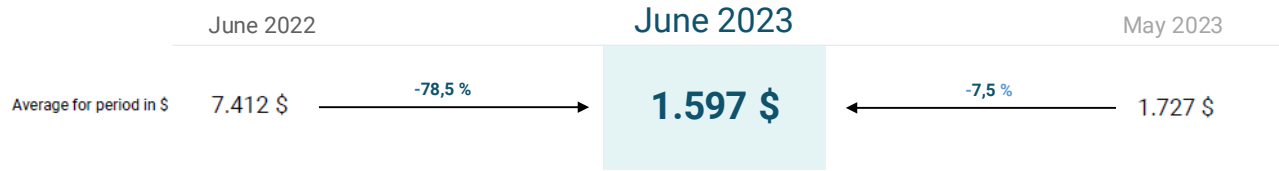
La ridefinizione delle supply chain ha generato un cambio di paradigma per la logistica che sta facendo emergere nuovi trend:

- **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

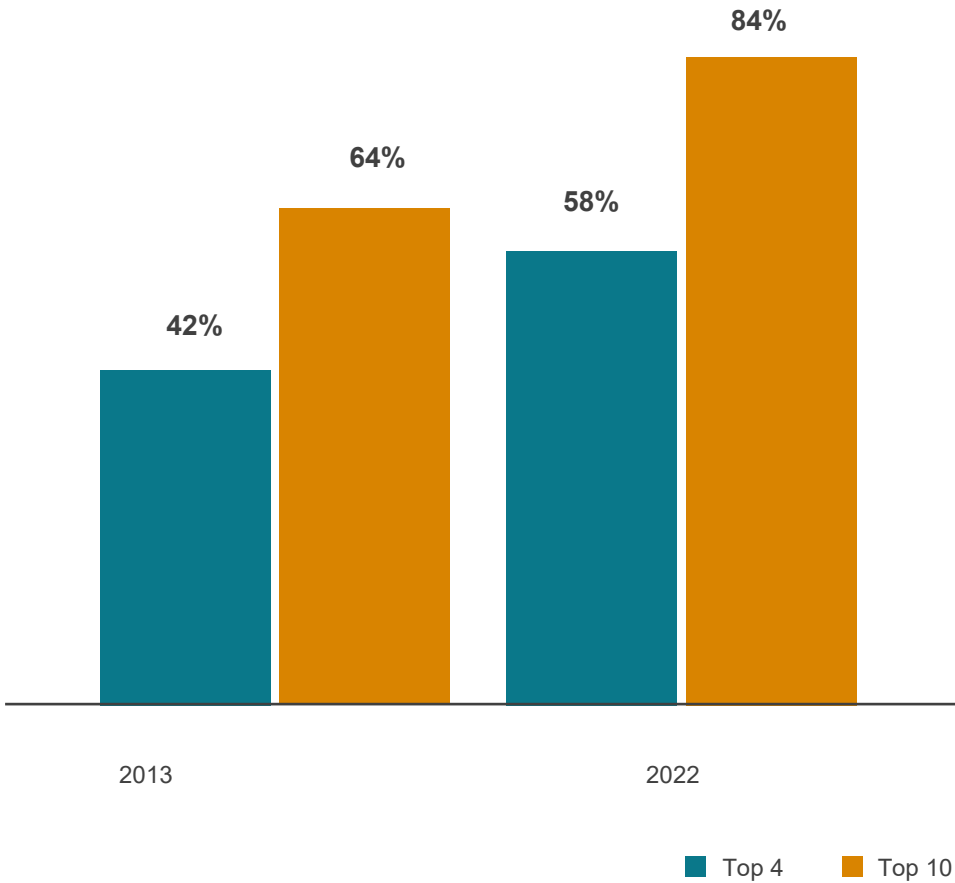


Fonte: SRM su Drewry e Db Group

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

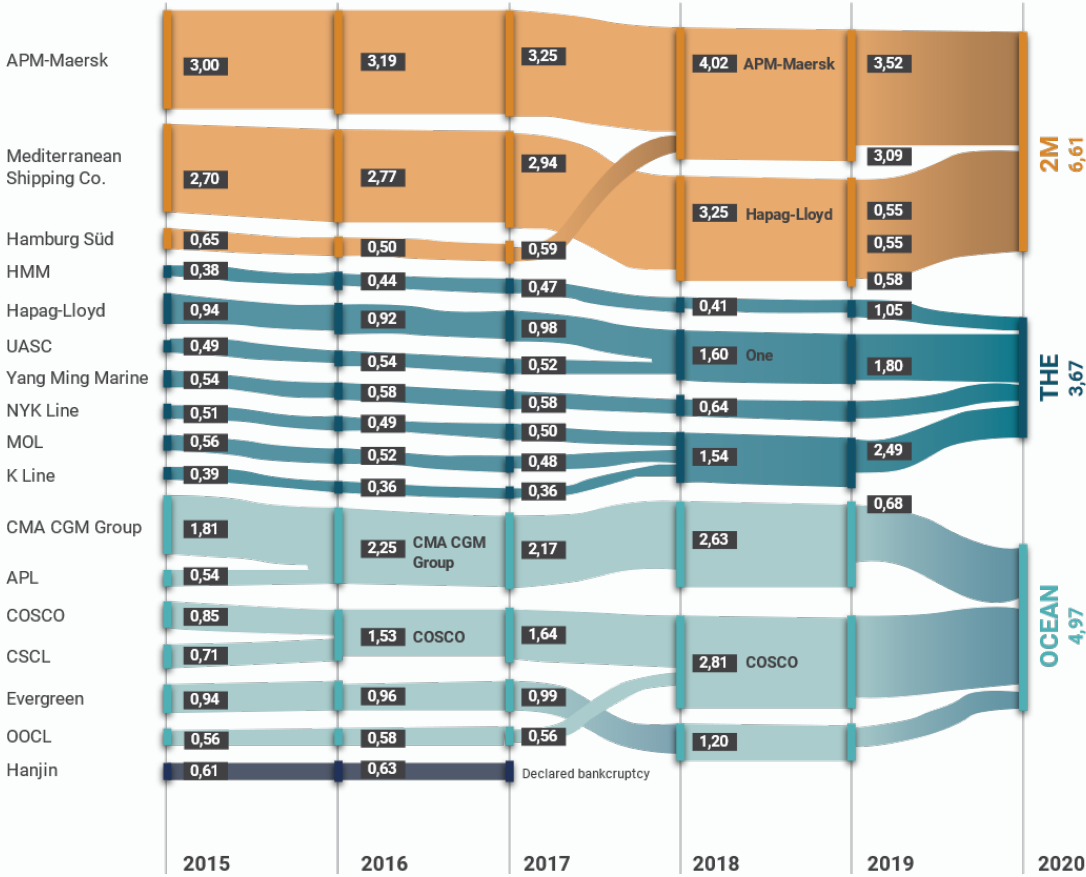
Nel corso di 10 anni sono aumentati i processi di controllo del mercato e l'integrazione orizzontale nell'industria dello shipping

Quota di mercato dei Carrier



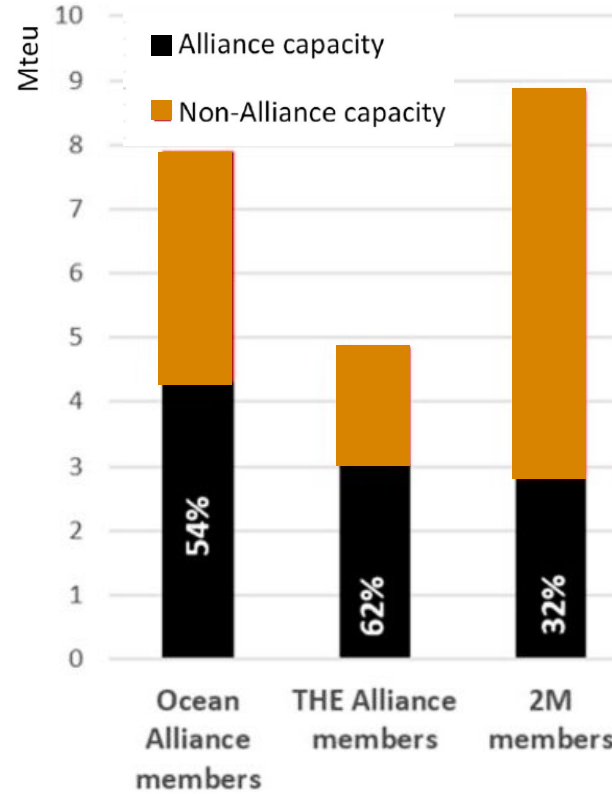
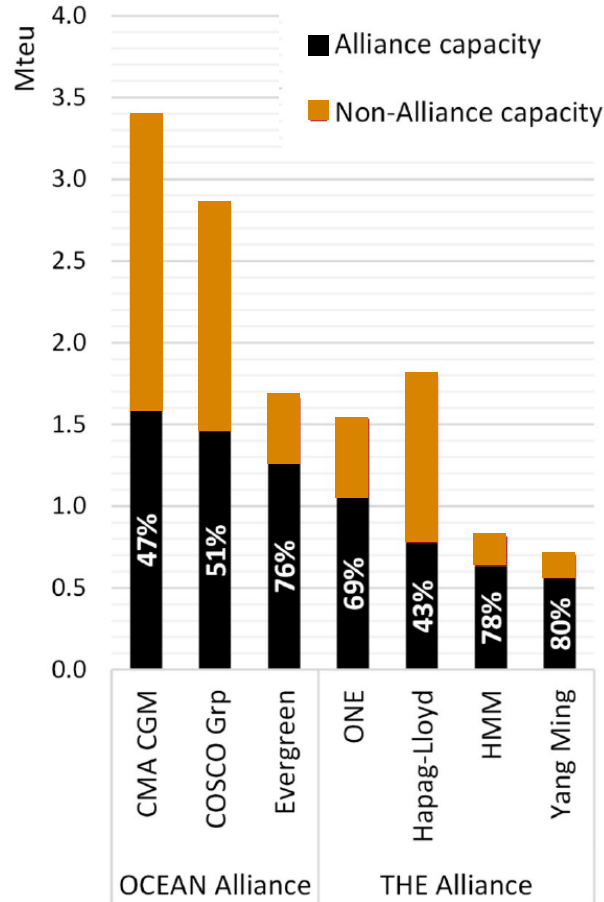
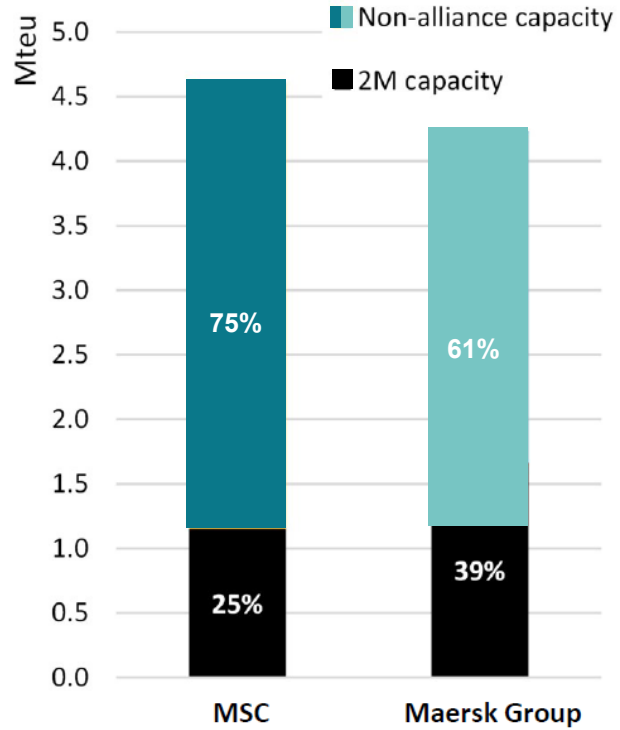
Fonte: SRM su UNCTAD

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	No. of deals	Total value	No. of deals	Total value	No. of deals	Total value	No. of deals	Total value	No. of deals	Total value
Total value (\$bn)												
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
Total	103	37.1	150	62.8	148	94.5	175	119.7	144	131.3	117	50.0

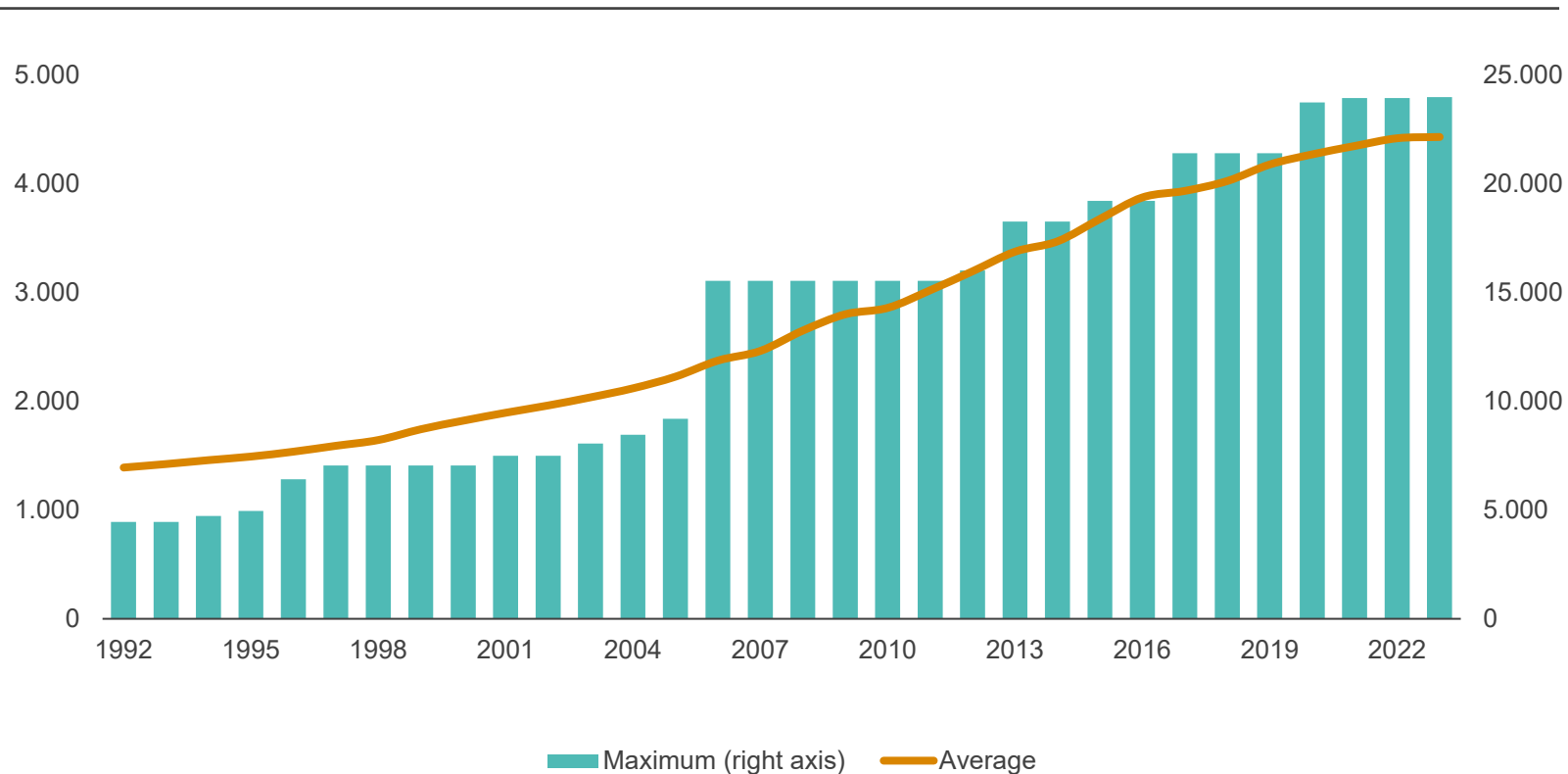
Infrastructure	1H2020		2H2020		1H2021		2H2021		1H2022		2H2022	
	No. of deals	Total value	No. of deals	Total value	No. of deals	Total value	No. of deals	Total value	No. of deals	Total value	No. of deals	Total value
Total value (\$bn)												
Infrastructure (Airports)	5	2.1	1	0.4	8	8.2	6	27.2	6	1.2	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
Total (infrastructure)	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)

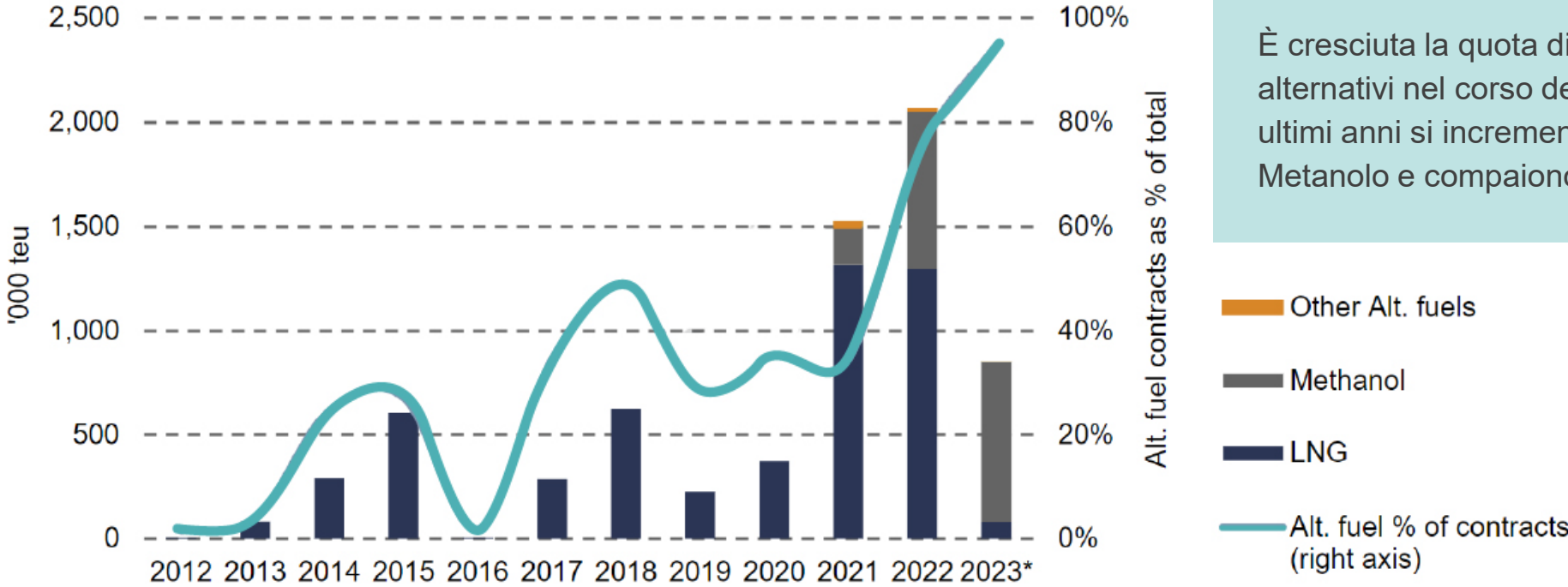


- Solo i grandi operatori container possono permettersi di investire in navi sempre più grandi...
- **Cresce la dimensione massima delle navi che supera i 24.000 TEU** e quindi anche la **capacità media** della flotta ... (tot TEU/numero di navi).

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.

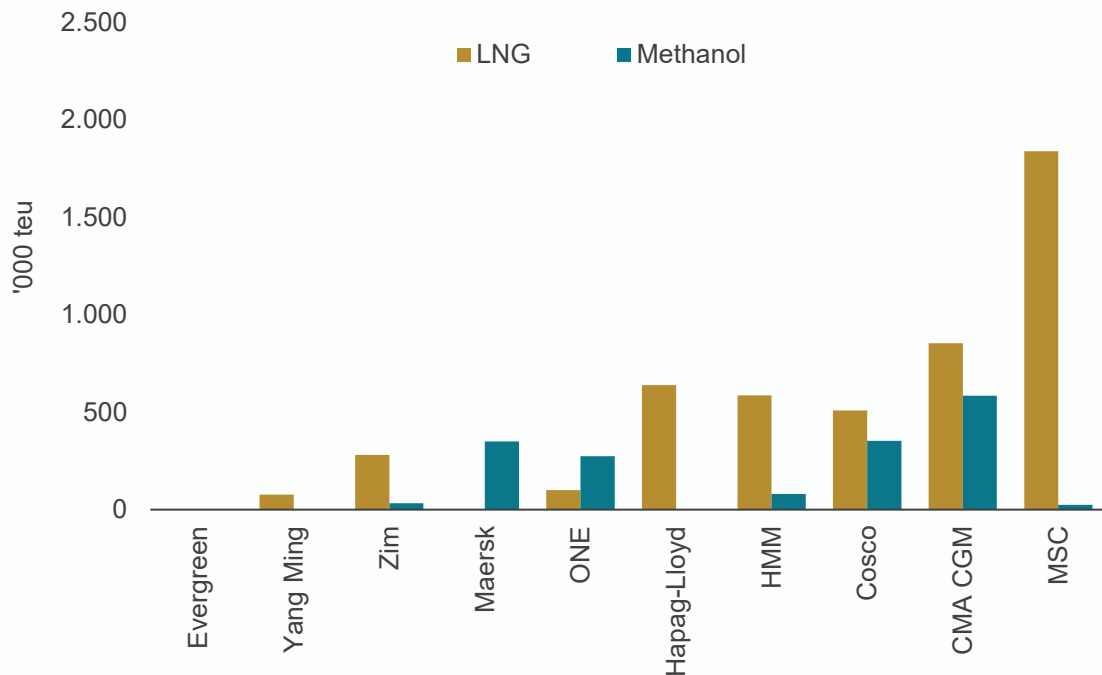
Fonte: Drewry

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.

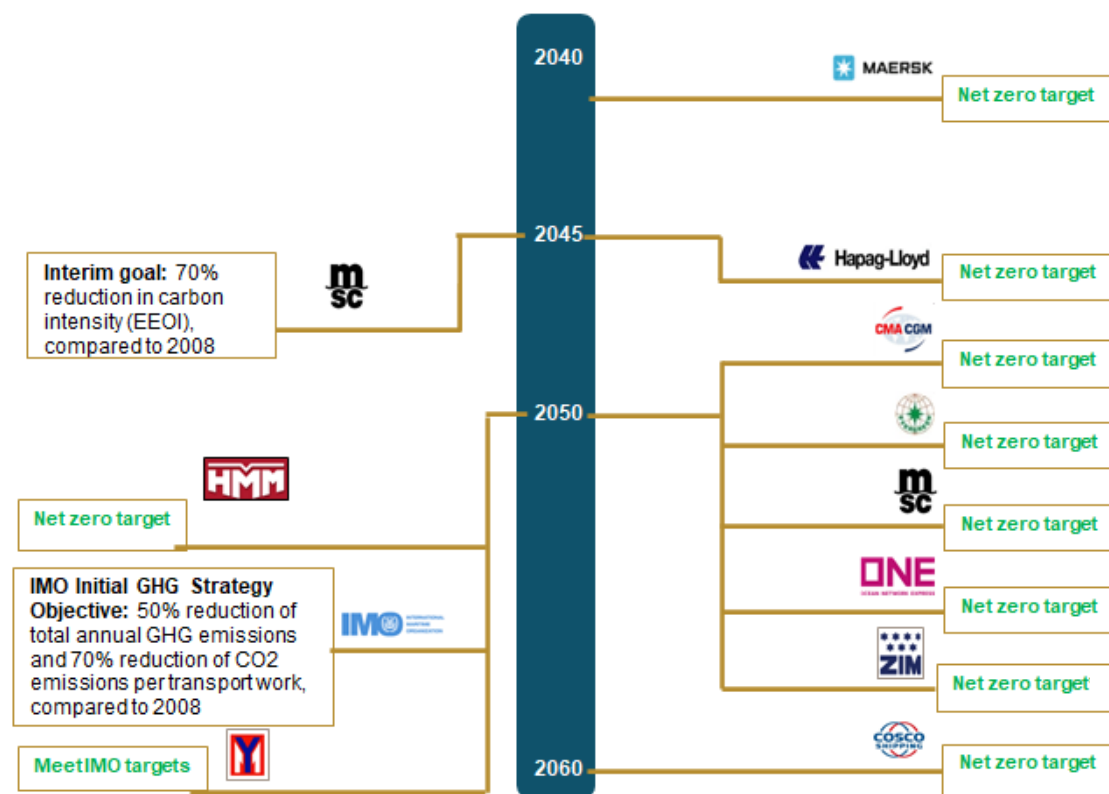
Top 10 carrier - Tipologia di carburante scelta dai singoli operatori

Flotta operativa e orderbook

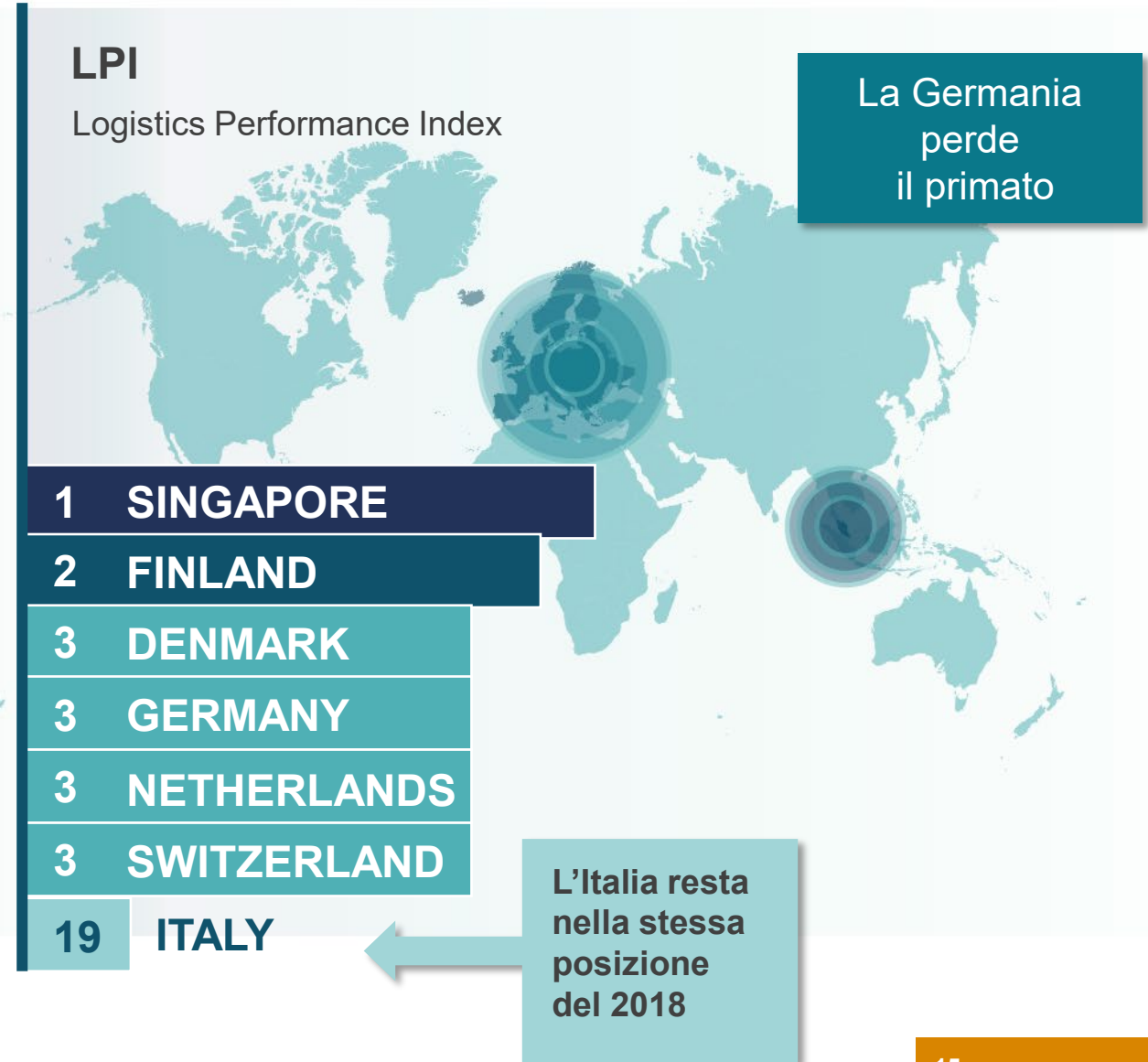
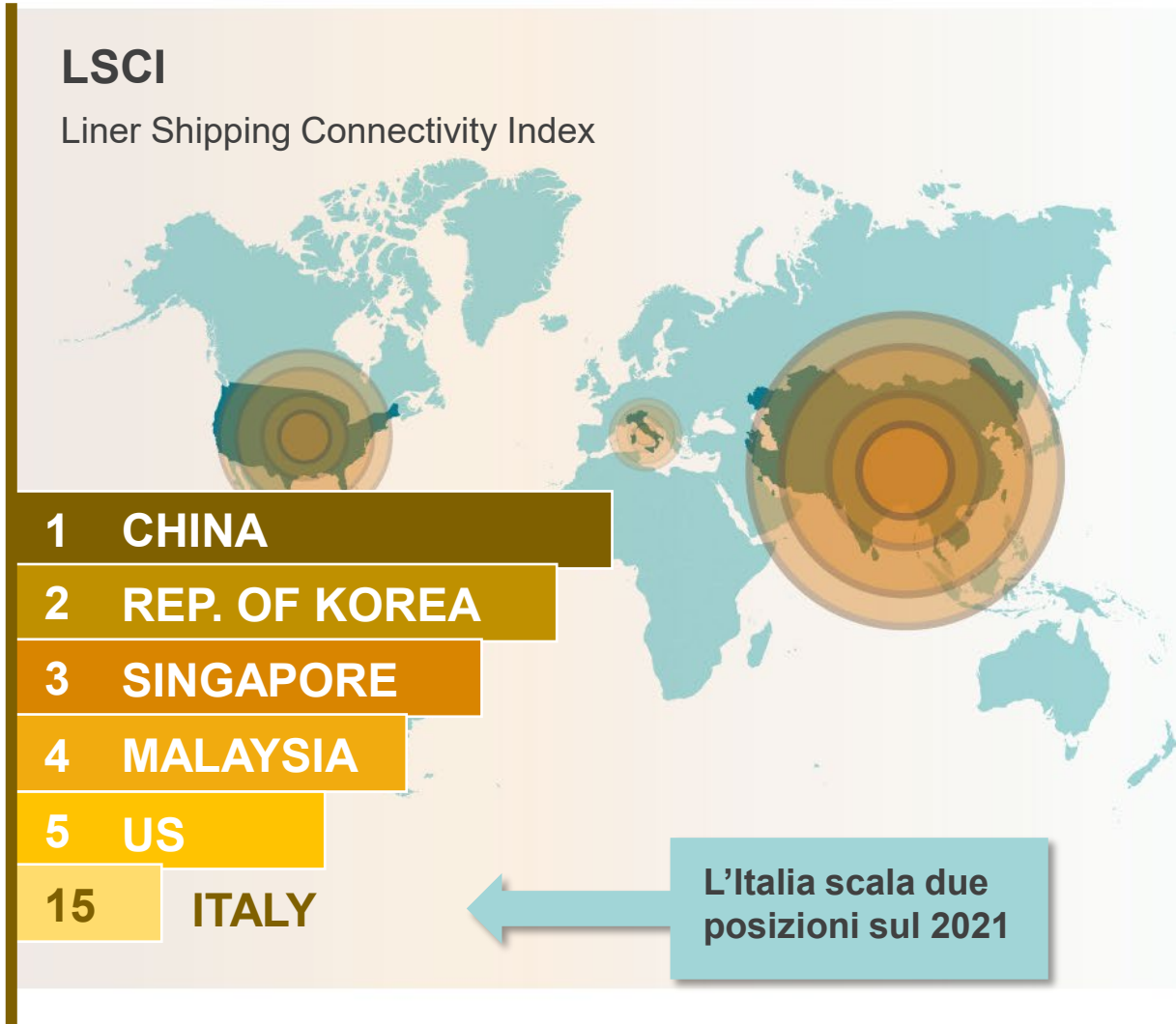


Fonte: Drewry

IMO, Top 10 carriers' net zero targets

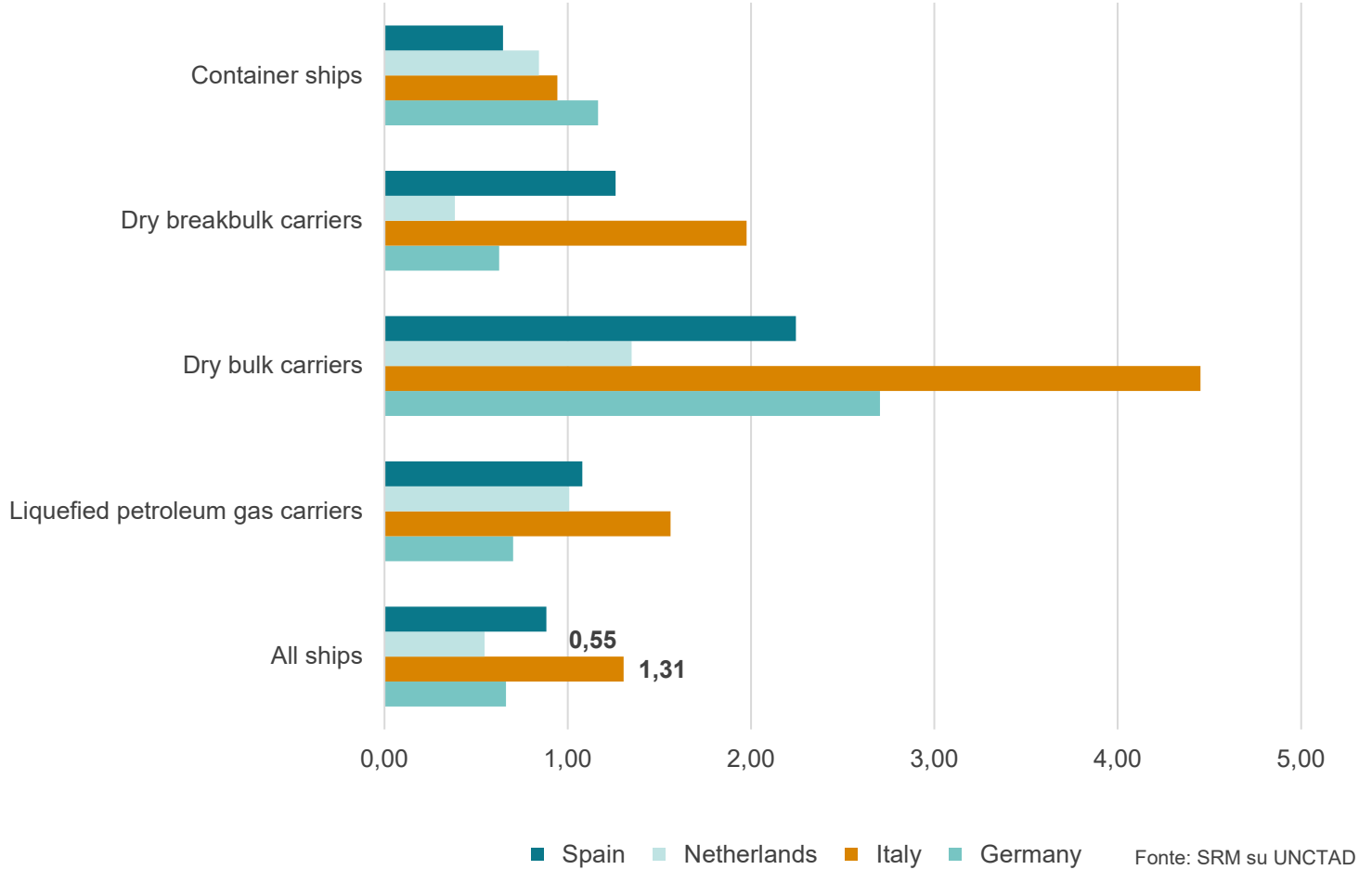


La competitività marittima portuale e logistica sono elementi strategici




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**

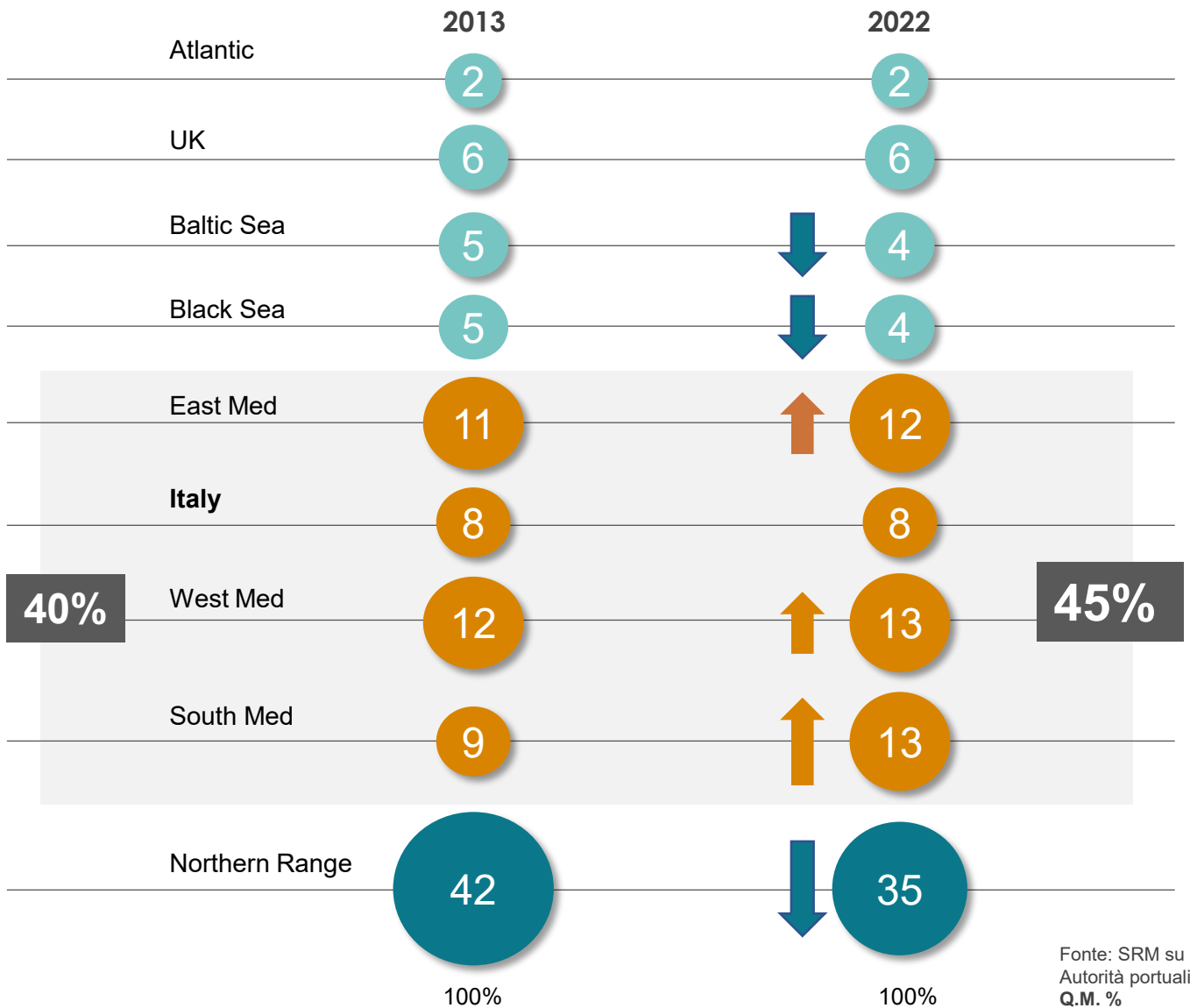
Ulteriori lavori di espansione
per **191 milioni di \$**
da completare nel **2023**

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

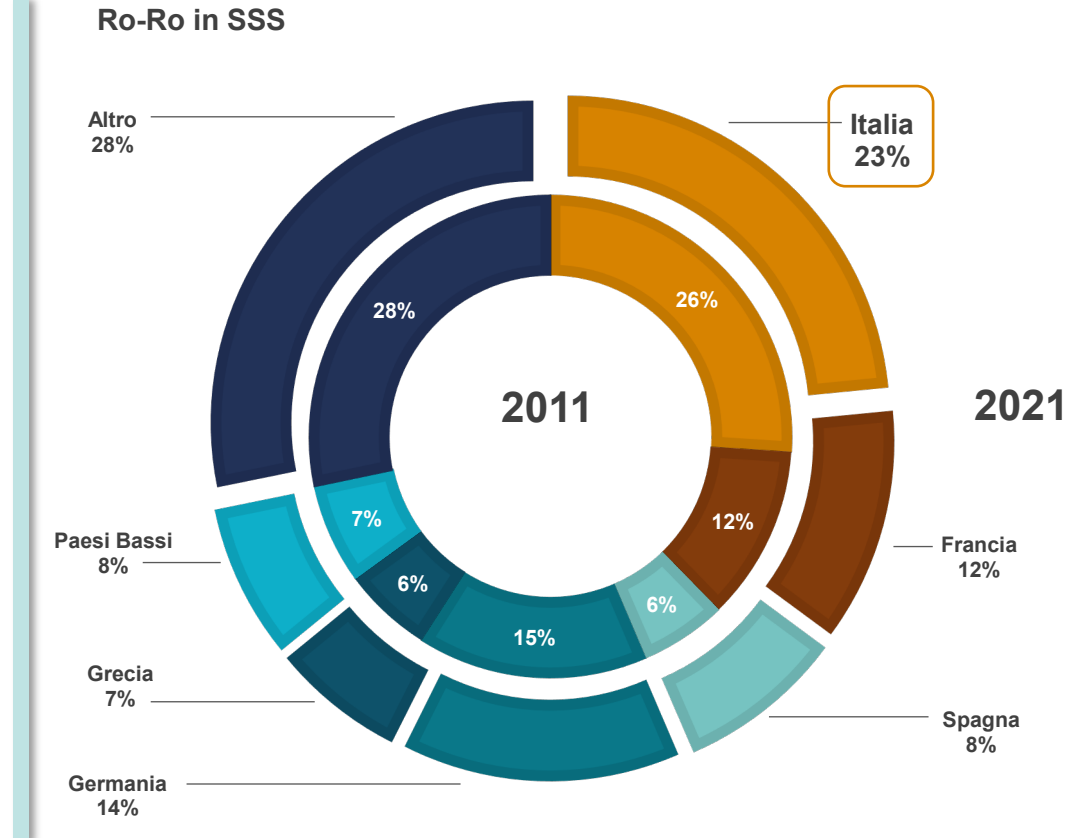
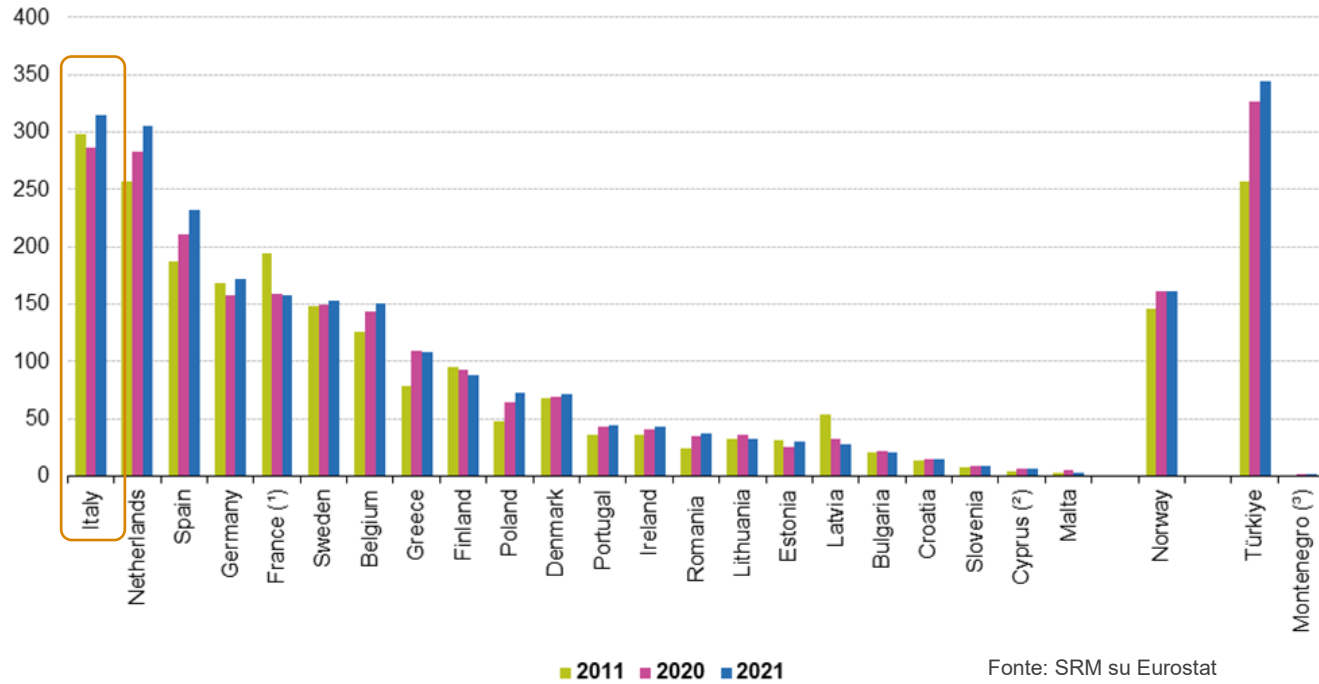
Cresce il traffico container nell'area mediterranea



- 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.

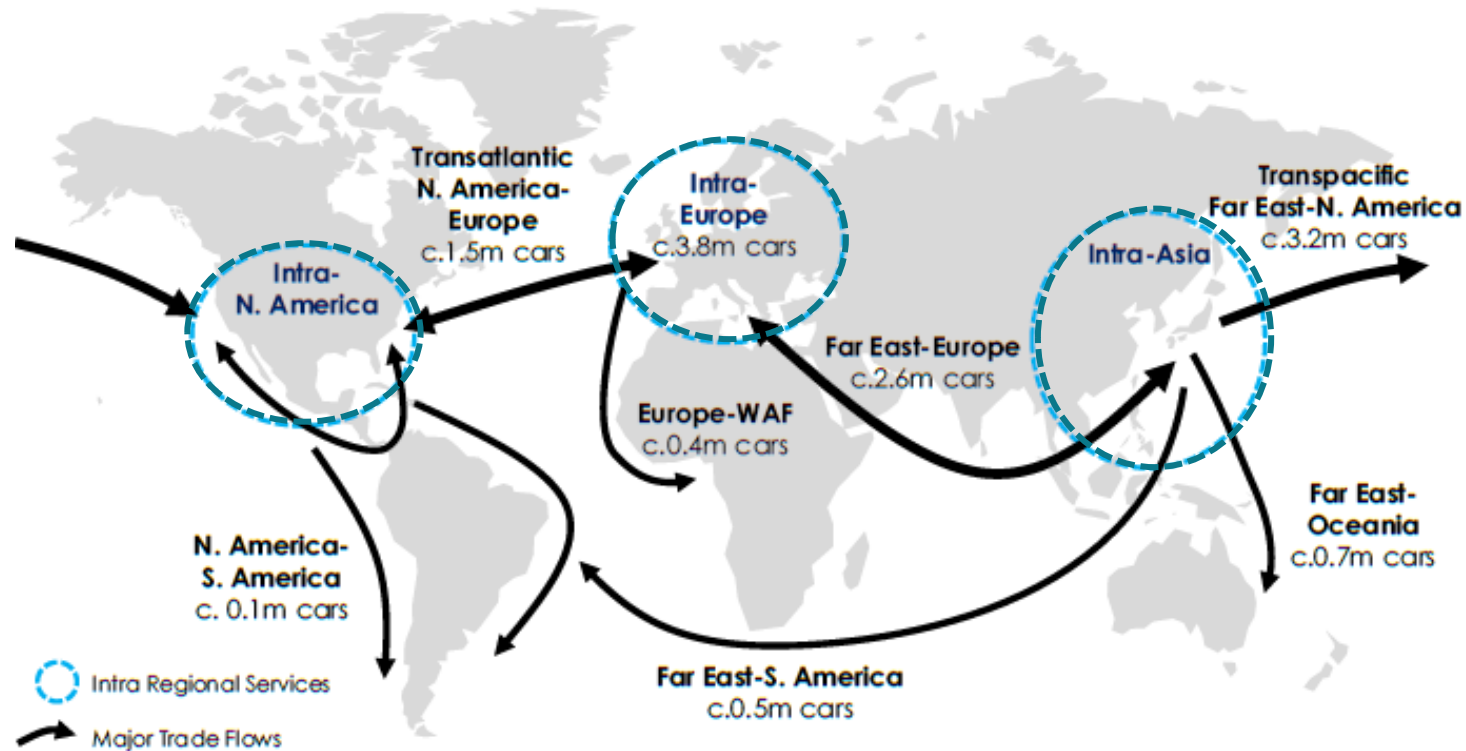
Lo Short Sea Shipping e il Ro-Ro strategici per l'area Med

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



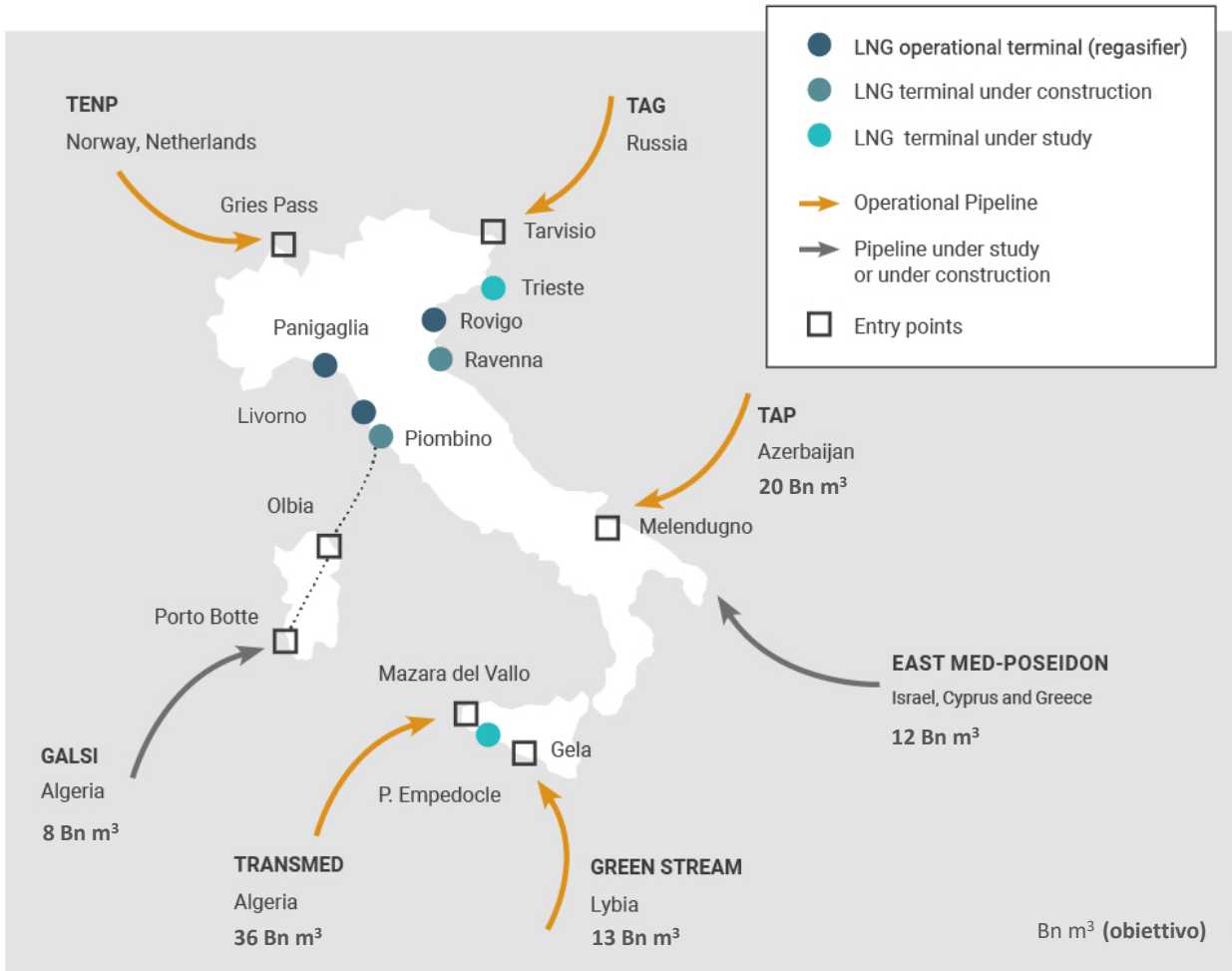
Fonte: Clarksons

- 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