



PROGETTO MARE



La competitività dell'economia del mare in una prospettiva
di sviluppo del Paese e di autonomia strategica europea

Dinamiche e tendenze dell'economia marittima, tra potenzialità di sviluppo e autonomia strategica nazionale ed europea

Alessandro Panaro

Head of Maritime & Energy Dept., SRM

Roma, 13 Maggio 2022

Come cambia l'economia nel Mediterraneo

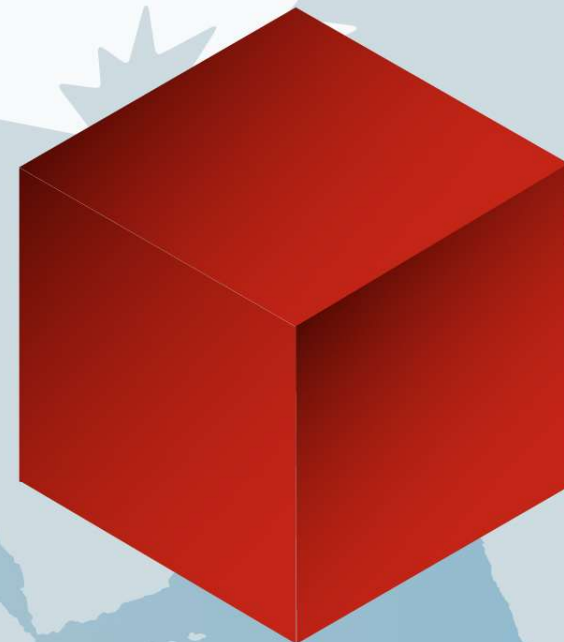
PANDEMIA



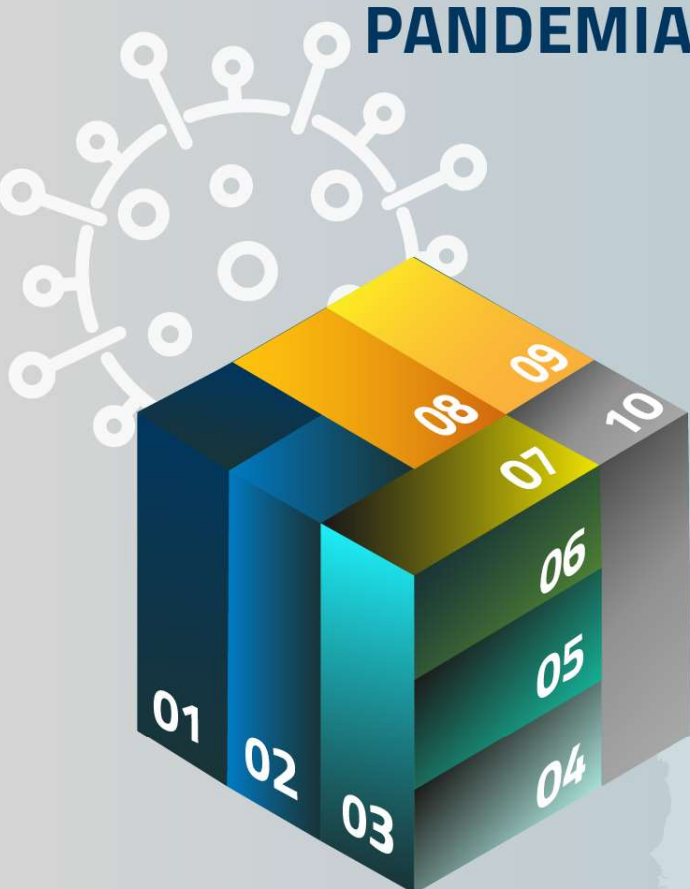
Concentra il **20%**
del traffico marittimo
mondiale



**GUERRA
RUSSIA-UCRAINA**



Come cambia l'economia nel Mediterraneo



Come cambia l'economia nel Mediterraneo



PANDEMIA

01 Impennata dei noli

ROUTE	14-apr-22	21-apr-22	28-apr-22	Weekly %	Annual %
Composite Index	7.945 \$	7.874 \$	7.768 \$	-1% ▼	56% ▲
Shanghai - Rotterdam	10.577 \$	10.364 \$	10.199 \$	-2% ▼	34% ▲
Rotterdam - Shanghai	1.402 \$	1.405 \$	1.417 \$	1% ▲	4% ▲
Shanghai - Genoa	12.094 \$	12.079 \$	11.904 \$	-1% ▼	44% ▲
Shanghai - Los Angeles	8.782 \$	8.758 \$	8.587 \$	-2% ▼	95% ▲
Los Angeles - Shanghai	1.275 \$	1.276 \$	1.274 \$	0%	119% ▲
Shanghai - New York	11.353 \$	11.229 \$	11.211 \$	0%	77% ▲
New York - Rotterdam	1.183 \$	1.183 \$	1.180 \$	0%	39% ▲
Rotterdam - New York	6.929 \$	6.934 \$	6.940 \$	0%	98% ▲



Fonte: SRM su Drewry Supply Chain Advisors e D.B. Group

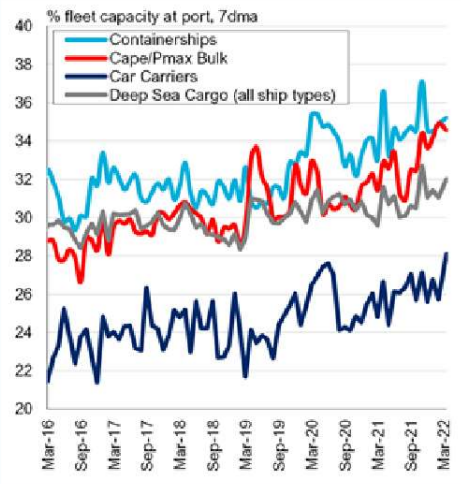


Come cambia l'economia nel Mediterraneo

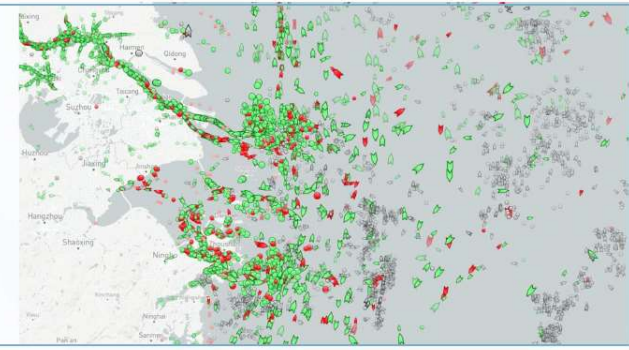


- 01 Impennata dei noli
- 02 Congestione portuale

Il Containership Port Congestion Index di Clarksons ha raggiunto quota **36,9%** ad aprile 2022, rispetto al 34,6% del mese precedente. Anche per le rinfusiere la congestione ha raggiunto livelli record: **35,47%** ad aprile.



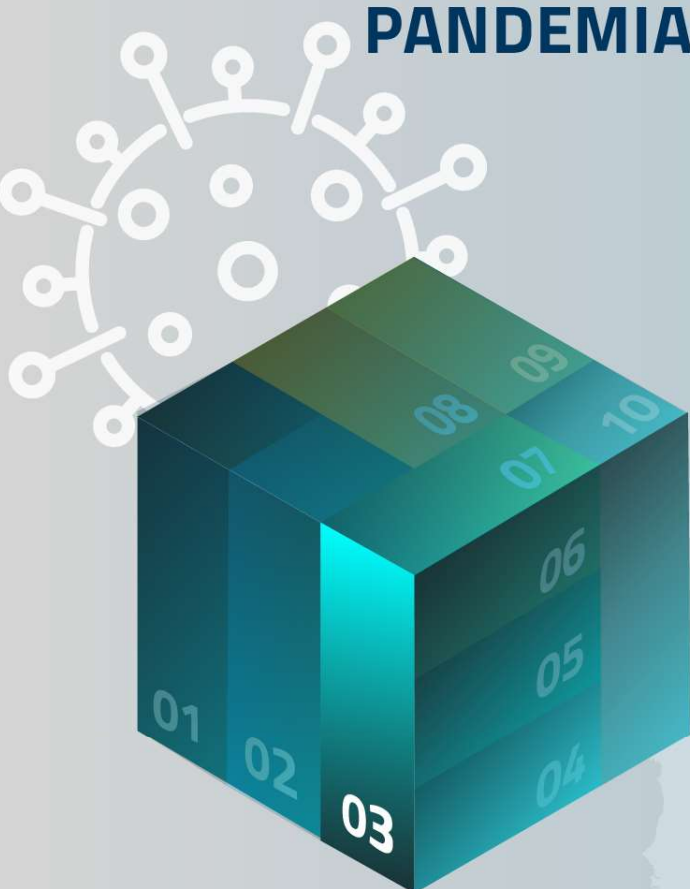
Porto di Shanghai, aprile 2022.



Fonte: SRM su Clarkons Research e Marine Traffic

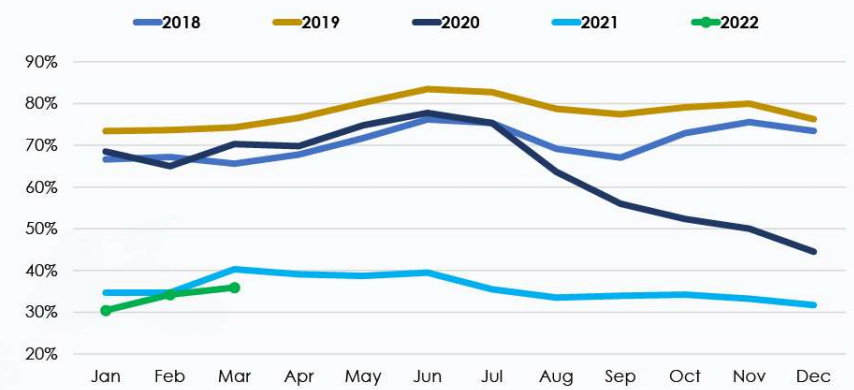


Come cambia l'economia nel Mediterraneo

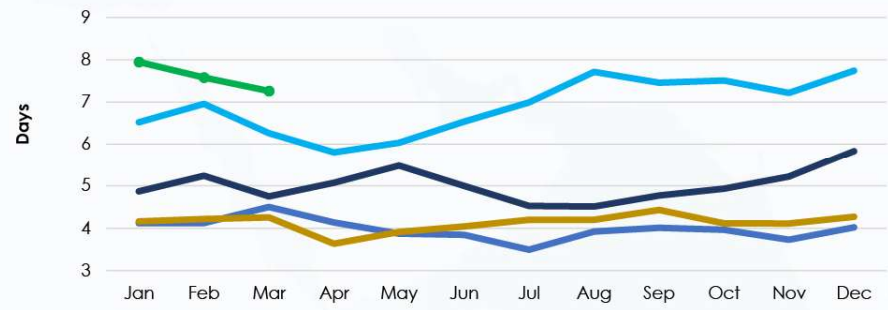


- 01** Impennata dei noli
- 02** Congestione portuale
- 03** Bassa affidabilità dei servizi di linea

Global Schedule Reliability



Global Average Delays for Late Vessel Arrivals



Fonte: SRM su Sea-Intelligence

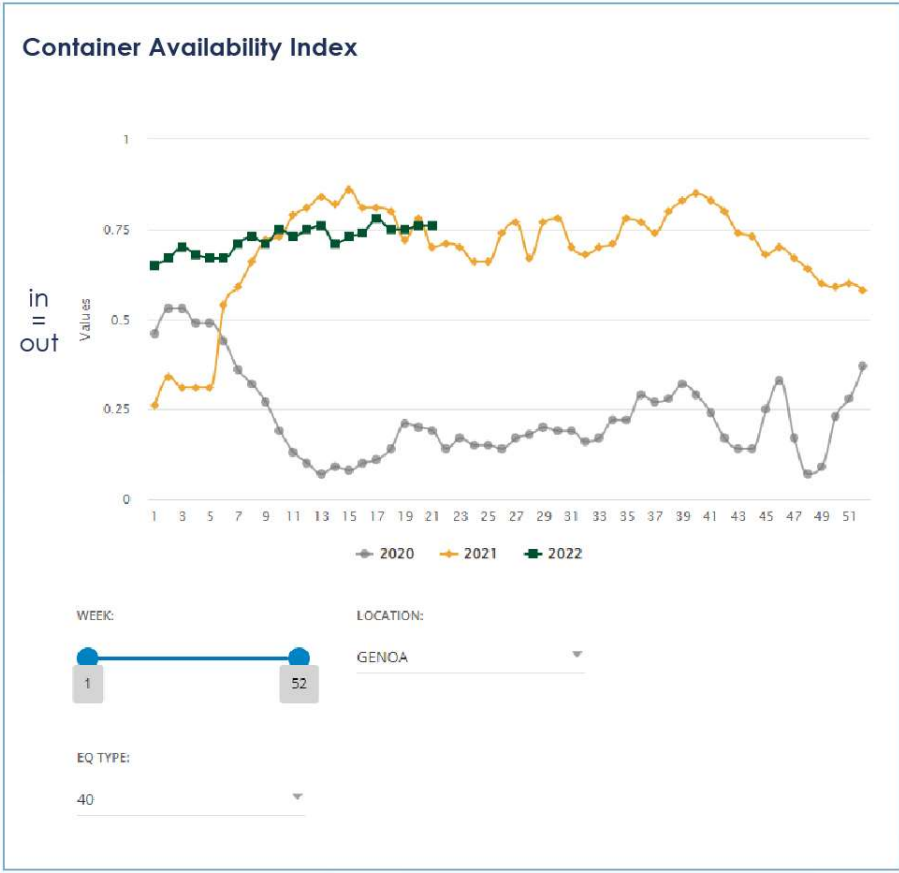


Come cambia l'economia nel Mediterraneo



PANDEMIA

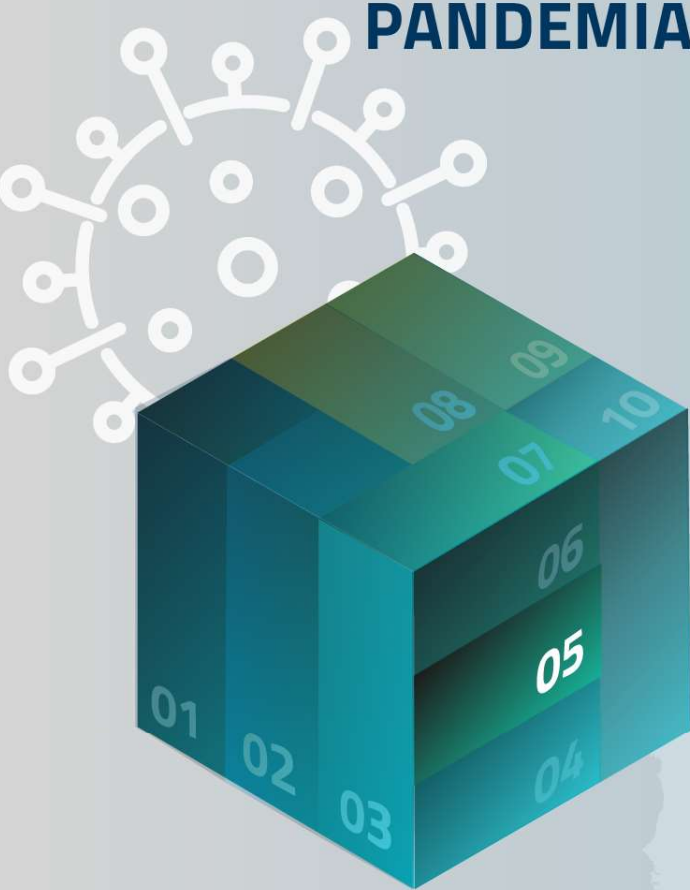
- 01 Impennata dei noli
- 02 Congestione portuale
- 03 Bassa affidabilità dei servizi di linea
- 04 Container shortage



Fonte: ContainerxChange



Come cambia l'economia nel Mediterraneo



PANDEMIA

- 01** Impennata dei noli
- 02** Congestione portuale
- 03** Bassa affidabilità dei servizi di linea
- 04** Container shortage
- 05** Integrazione verticale

Carrier	SSS	Terminal	Logistics	Equipment	Rail	Barge	Truck	Air
Maersk	■	■	■	■	■	■	■	■
MSC	■	■	■		■	■	■	
CMA CGM	■	■	■	■	■	■	■	
Cosco	■	■	■		■			
Evergreen	■	■	■	■	■		■	
Hapag-Lloyd	■	■	■	■				
ONE	■	■	■	■		■	■	
Yang Ming	■	■	■				■	
HMM	■	■	■		■		■	

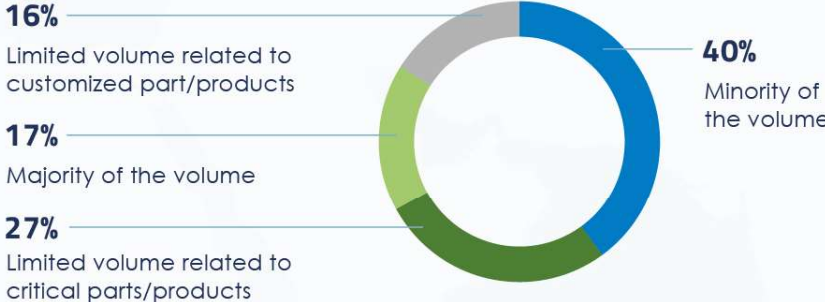
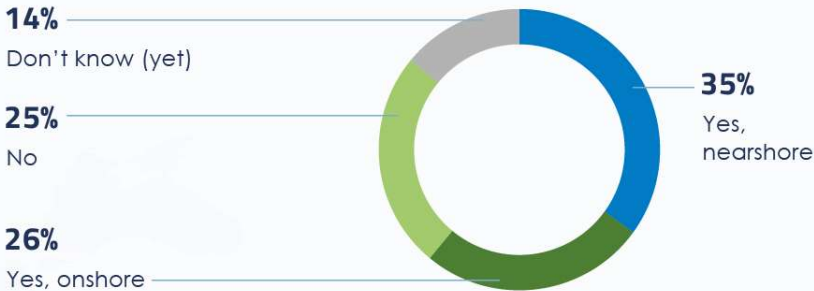
Fonte: SRM su OECD

Come cambia l'economia nel Mediterraneo



- 01** Impennata dei noli
- 02** Congestione portuale
- 03** Bassa affidabilità dei servizi di linea
- 04** Container shortage
- 05** Integrazione verticale
- 06** Reshoring/ Nearshoring

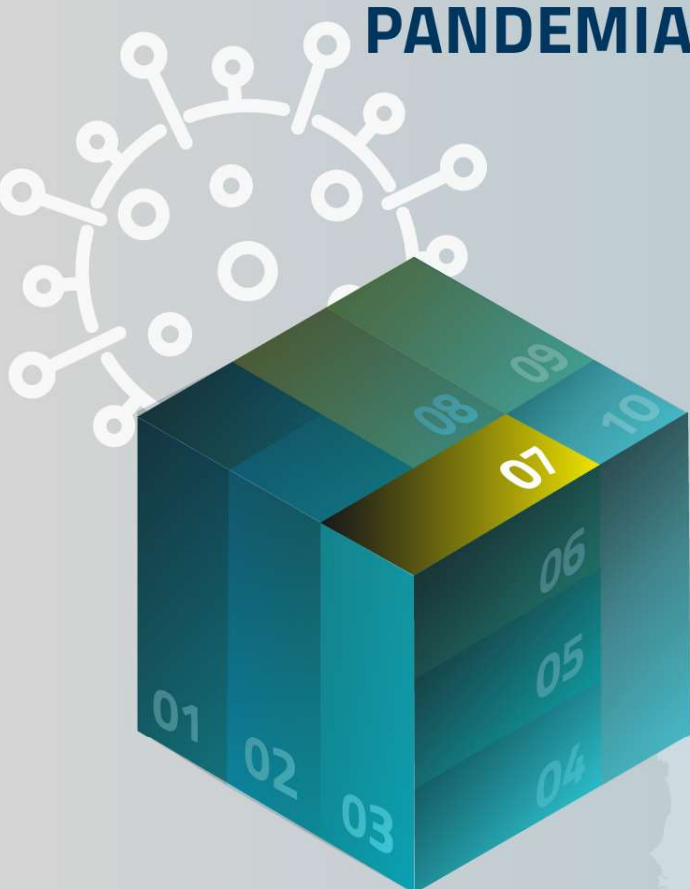
Oltre il 60% delle aziende manifatturiere europee e statunitensi prevede nei prossimi tre anni di far rientrare parte della propria produzione asiatica in Europa e negli Stati Uniti.



Fonte: SRM su Buck Consultants International, The Global Reshoring & Footprint Strategy report 2022



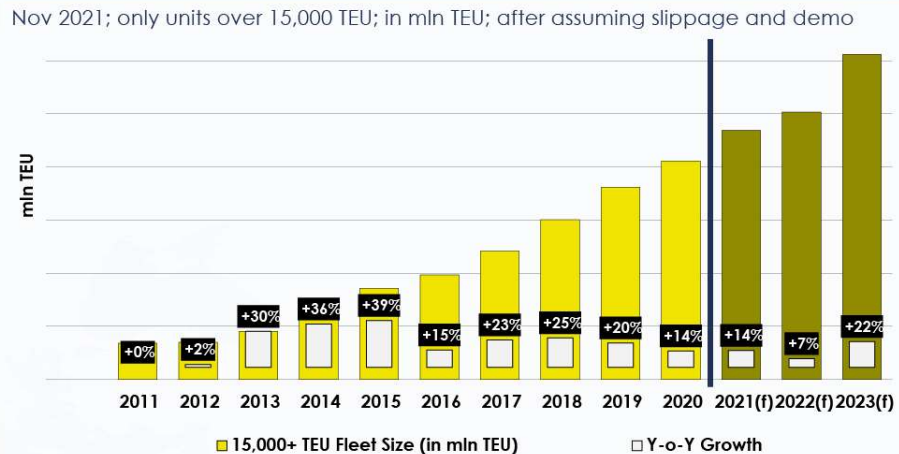
Come cambia l'economia nel Mediterraneo



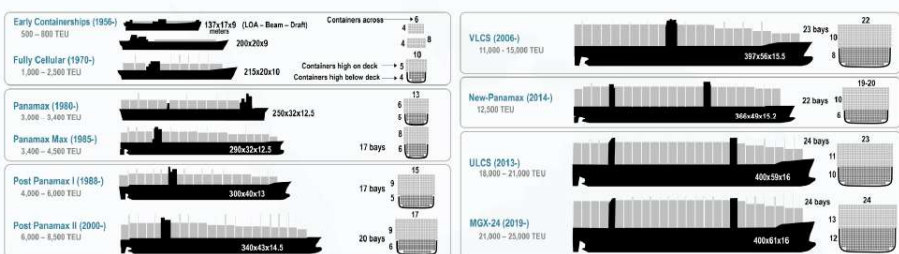
PANDEMIA

- 01 Impennata dei noli
- 02 Congestione portuale
- 03 Bassa affidabilità dei servizi di linea
- 04 Container shortage
- 05 Integrazione verticale
- 06 Reshoring/ Nearshoring
- 07 Orderbook verso il gigantismo

Projected Total Containership Fleet Growth



Containership evolution



Fonte: SRM su dati Banchemo Costa e transportgeography.org



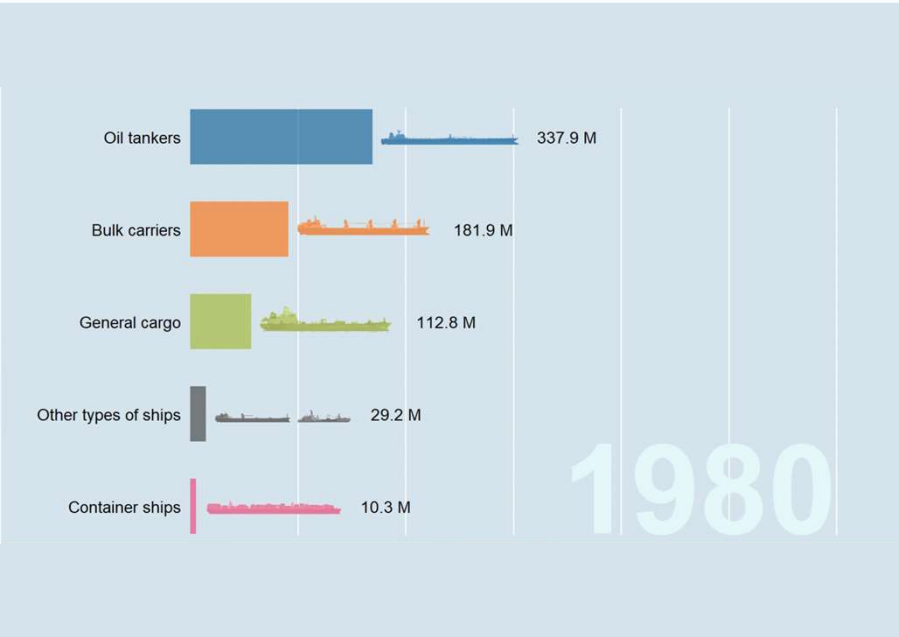
Come cambia l'economia nel Mediterraneo



- 01 Impennata dei noli
- 02 Congestione portuale
- 03 Bassa affidabilità dei servizi di linea
- 04 Container shortage
- 05 Integrazione verticale
- 06 Reshoring/ Nearshoring
- 07 Orderbook verso il gigantismo
- 08 Evoluzione della flotta

40 Years of Merchant Fleets

Global fleet by type of ship, deadweight tonnage (dwt) from 1980 to 2019



Fonte: UNCTAD

Come cambia l'economia nel Mediterraneo

PANDEMIA

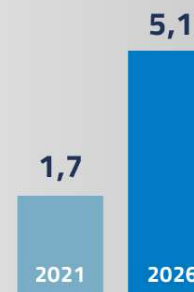


- 01 Impennata dei voli
- 02 Congestione portuale
- 03 Bassa affidabilità dei servizi di linea
- 04 Container shortage
- 05 Integrazione verticale
- 06 Reshoring/ Nearshoring
- 07 Orderbook verso il gigantismo
- 08 Evoluzione della flotta
- 09 Crescita investimenti portuali
- 10 Spinta sull'innovazione



L'Asia Pacifico ha una quota del **53,6%** degli smart port nel 2020.

Il mercato globale degli smart port raggiungerà **5,1 miliardi di dollari entro il 2026**, con un **CAGR 21-26 del 23,9%**.



La crescita degli smart port può essere attribuita alla crescente esigenza di migliorare l'efficienza delle operazioni portuali e di ridurre le emissioni



Potenziale riduzione dei costi operativi **dal 25% al 55%**, e aumento dell'efficienza **dal 10 al 35%**. Le spese di esercizio si riducono in media del **15-35%**.



Il Covid-19 ha rallentato la crescita del mercato degli smart port



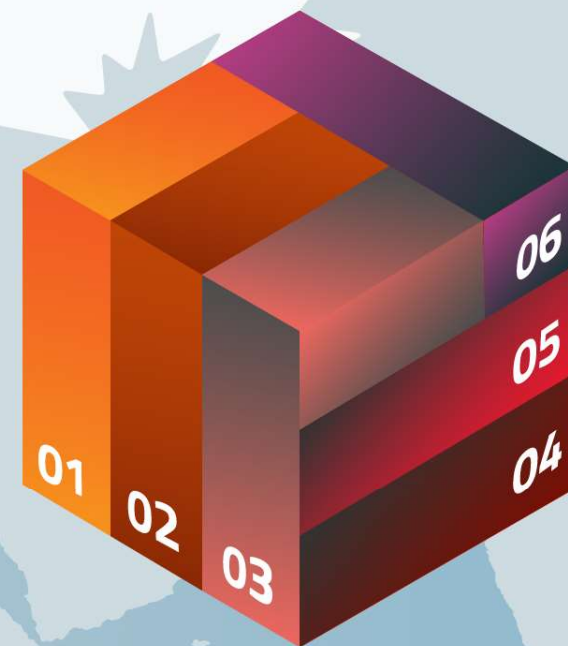
L'Europa sarà il secondo mercato in più rapida espansione negli smart port nel periodo 21-26



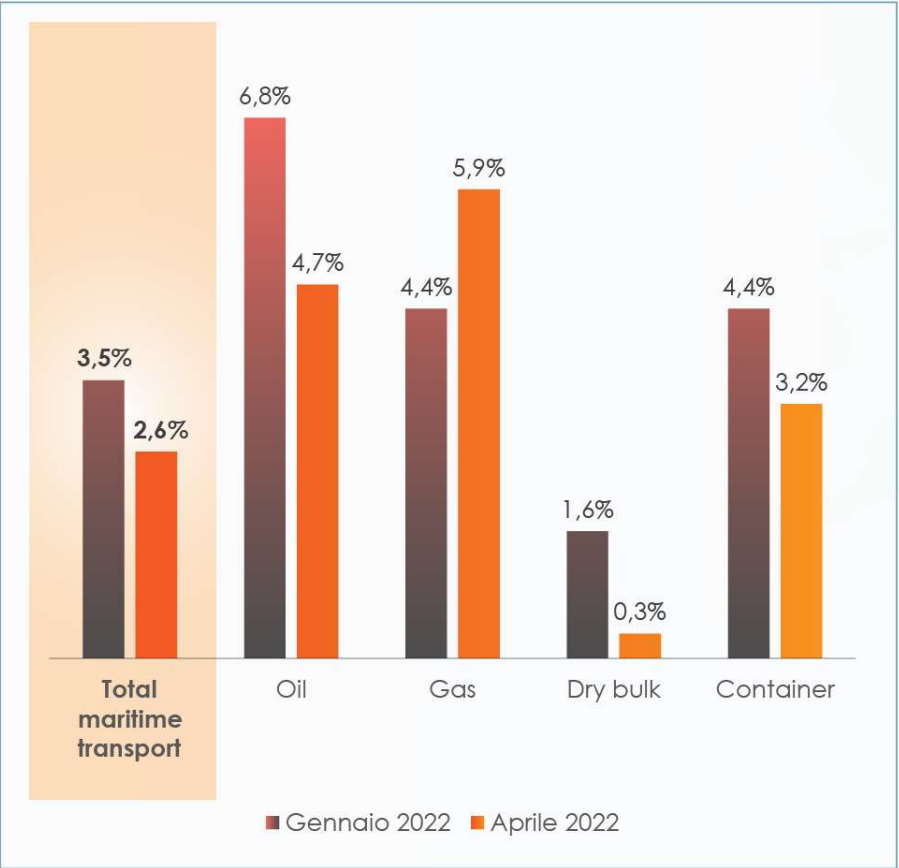
Fonte: SRM su MarketsandMarkets, Smart Ports Market 2021

Come cambia l'economia nel Mediterraneo

**GUERRA
RUSSIA-UCRAINA**



Come cambia l'economia



I dati si riferiscono alla crescita dei vari settori prevista nel 2022.

Fonte: SRM su FMI

01 Impatto sull'economia e sullo shipping

GUERRA RUSSIA-UCRAINA



Come cambia l'economia

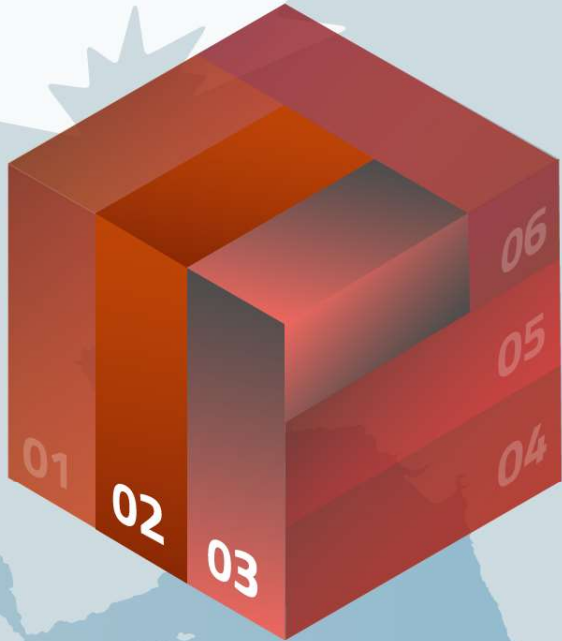


* Con l'IFO 380 il limite di zolfo nell'olio combustibile è al massimo 3,5%.
 **Con il VLSFO il limite di zolfo nell'olio combustibile è al massimo 0,5%.

Fonte: SRM su ShipandBunker.com

- 01** Impatto sull'economia e sullo shipping
- 02** Aumento e volatilità dei prezzi delle materie prime e dei prodotti energetici
- 03** Crescita del costo del trasporto

GUERRA RUSSIA-UCRAINA



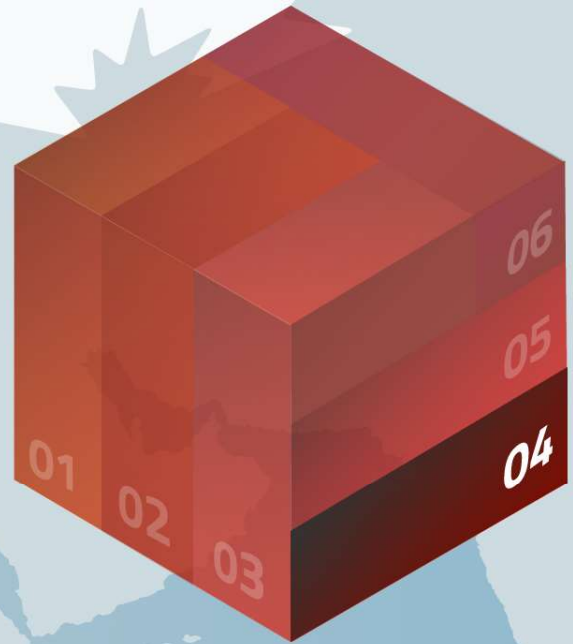
Come cambia l'economia nel Mediterraneo



Fonte: SRM

- 01 Impatto sull'economia e sullo shipping
- 02 Aumento e volatilità dei prezzi delle materie prime e dei prodotti energetici
- 03 Crescita del costo del trasporto
- 04 Cambiamento dei modelli commerciali

GUERRA RUSSIA-UCRAINA



Come cambia l'economia nel Mediterraneo

Effetto
sostitutivo
dalle pipeline
al mare



Maggior
trasporto di gas
via mare

Effetto
sostitutivo
dalla ferrovia
al mare



Spostamento
sulla rotta
Asia-Europe

1,5 mln
di container su
treni nel 2021

Rotta sovraccarica
e costosa.
Possibile ulteriore
aumento dei prezzi

Effetto
sostitutivo
dall'aereo
al mare



Determinante
la "No fly zone"

01 Impatto
sull'economia
e sullo shipping

02 Aumento e volatilità
dei prezzi delle
materie prime e dei
prodotti energetici

03 Crescita
del costo
del trasporto

04 Cambiamento
dei modelli
commerciali

05 Effetti sostituzione:
da pipeline,
treno, aereo
verso il mare

GUERRA RUSSIA-UCRAINA



Come cambia l'economia nel Mediterraneo

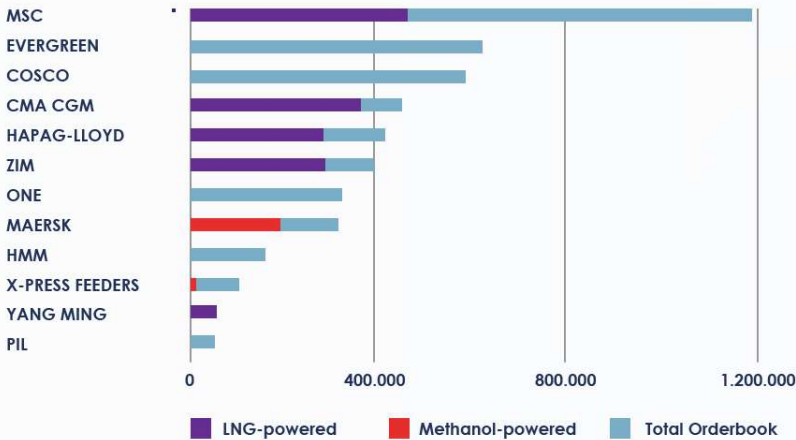
GREEN SHIPS

	4,5%	flotta mercantile globale a mare
carburanti alternativi	37,8%	orderbook (gt)
	14	containership a GNL o metanolo nel 2022 (saranno 76 nel 2024)
	23%	navi con scrubber

LNG BUNKERING PORTS

144	Attivi
94	In fase di sviluppo

LNG and Methanol propulsion: orderbook by carrier* (TEU)



* Aggregate Owned and chartered vessels.

Fonte: SRM su Clarksons e Alphaliner

GUERRA RUSSIA-UCRAINA

- 01 Impatto sull'economia e sullo shipping
- 02 Aumento e volatilità dei prezzi delle materie prime e dei prodotti energetici
- 03 Crescita del costo del trasporto
- 04 Cambiamento dei modelli commerciali
- 05 Effetti sostituzione: da pipeline, treno, aereo verso il mare
- 06 Accelerazione dinamica transizione energetica



Come cambia l'economia nel Mediterraneo

PANDEMIA GUERRA



Esigenza di un maggiore controllo della Supply Chain

Accorciamento
Regionalizzazione
Short Sea Shipping



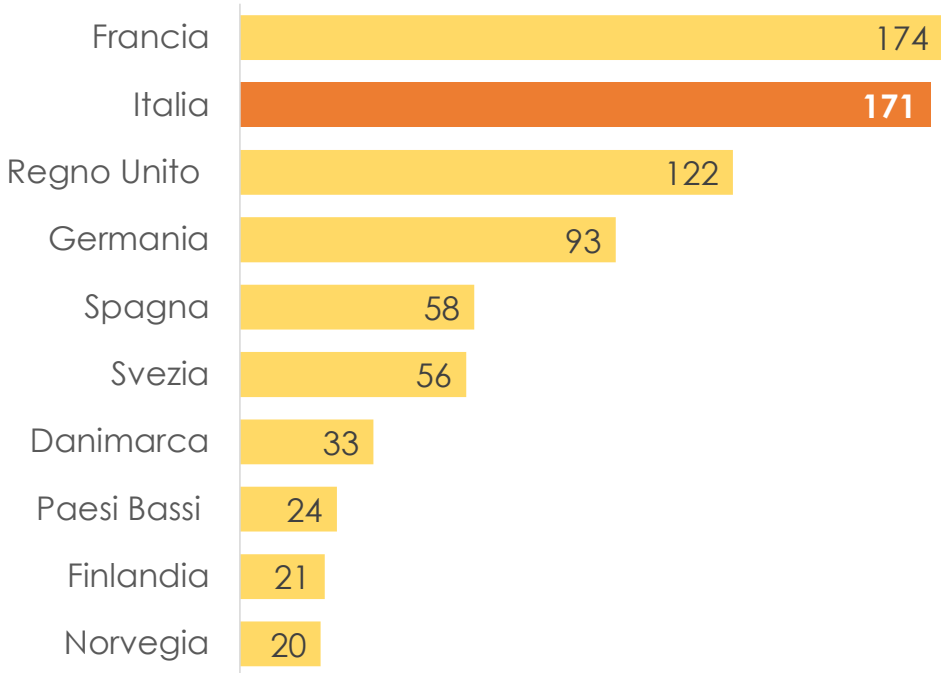
Aumenta la velocità di trasformazione digitale



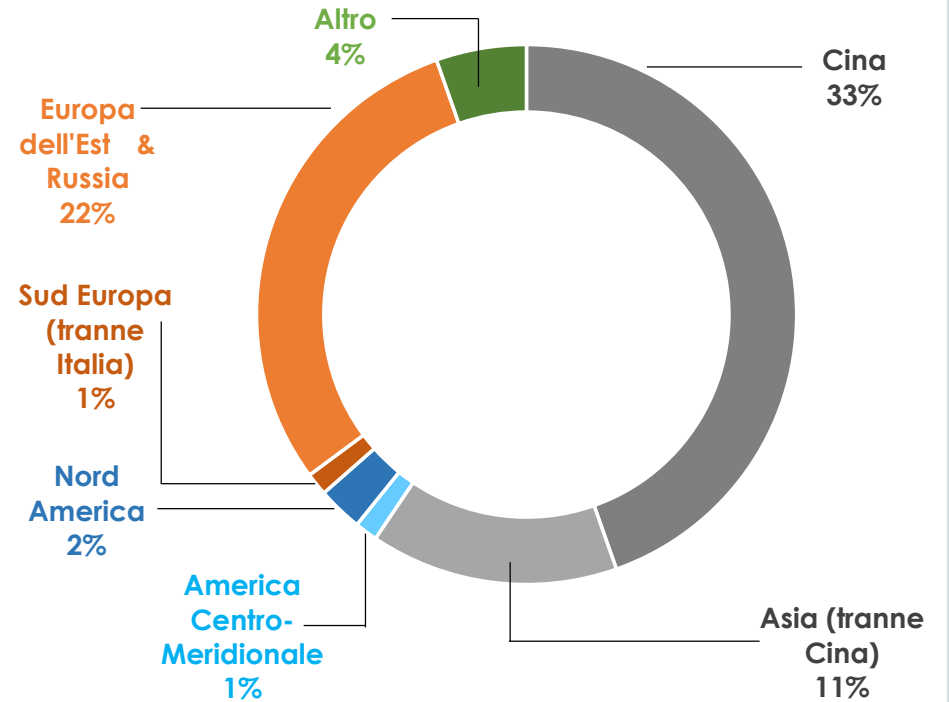
Accelera la dinamica di transizione energetica verso il green shipping

L'accorciamento delle supply chain spinge il reshoring

Casi reshoring in Europa (Top 10)



Aree di provenienza dei casi di reshoring in Italia

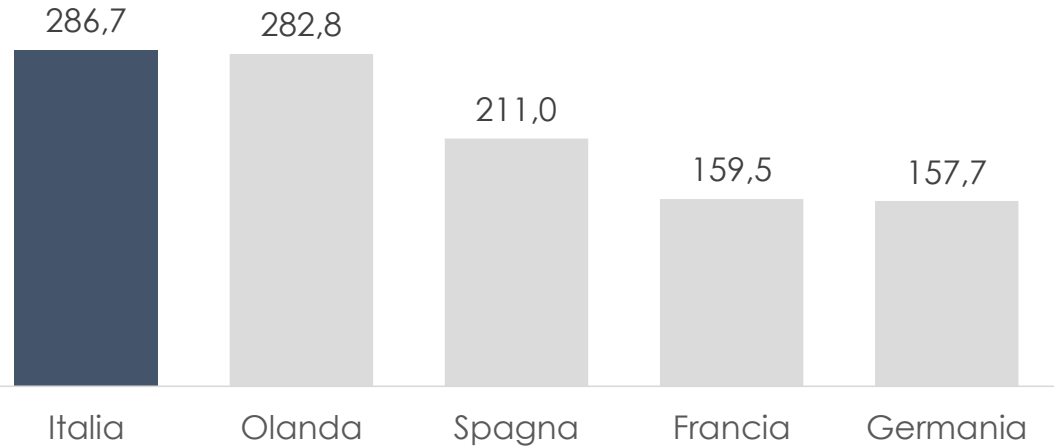


Fonte: Banca d'Italia e Polimi su banca dati Uniclub Polimi 2021

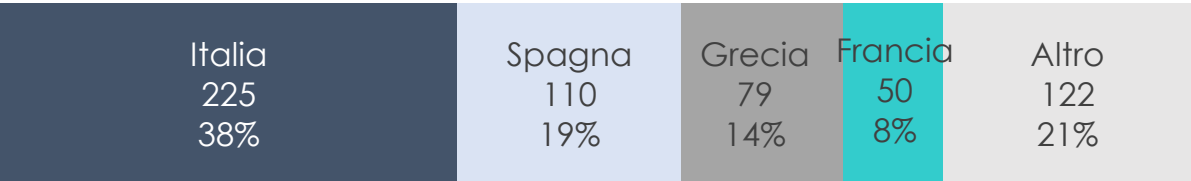
Il 44% del reshoring in Italia proviene da imprese localizzate nel Far East (Cina 33%).

Si accorciano le catene globali e aumenta lo SSS in cui l'Italia è leader

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



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



Le disruption delle supply chain globali impongono un maggiore controllo per ridurre i rischi.

Nearshoring implica una maggiore regionalizzazione dei commerci e dei trasporti marittimi.

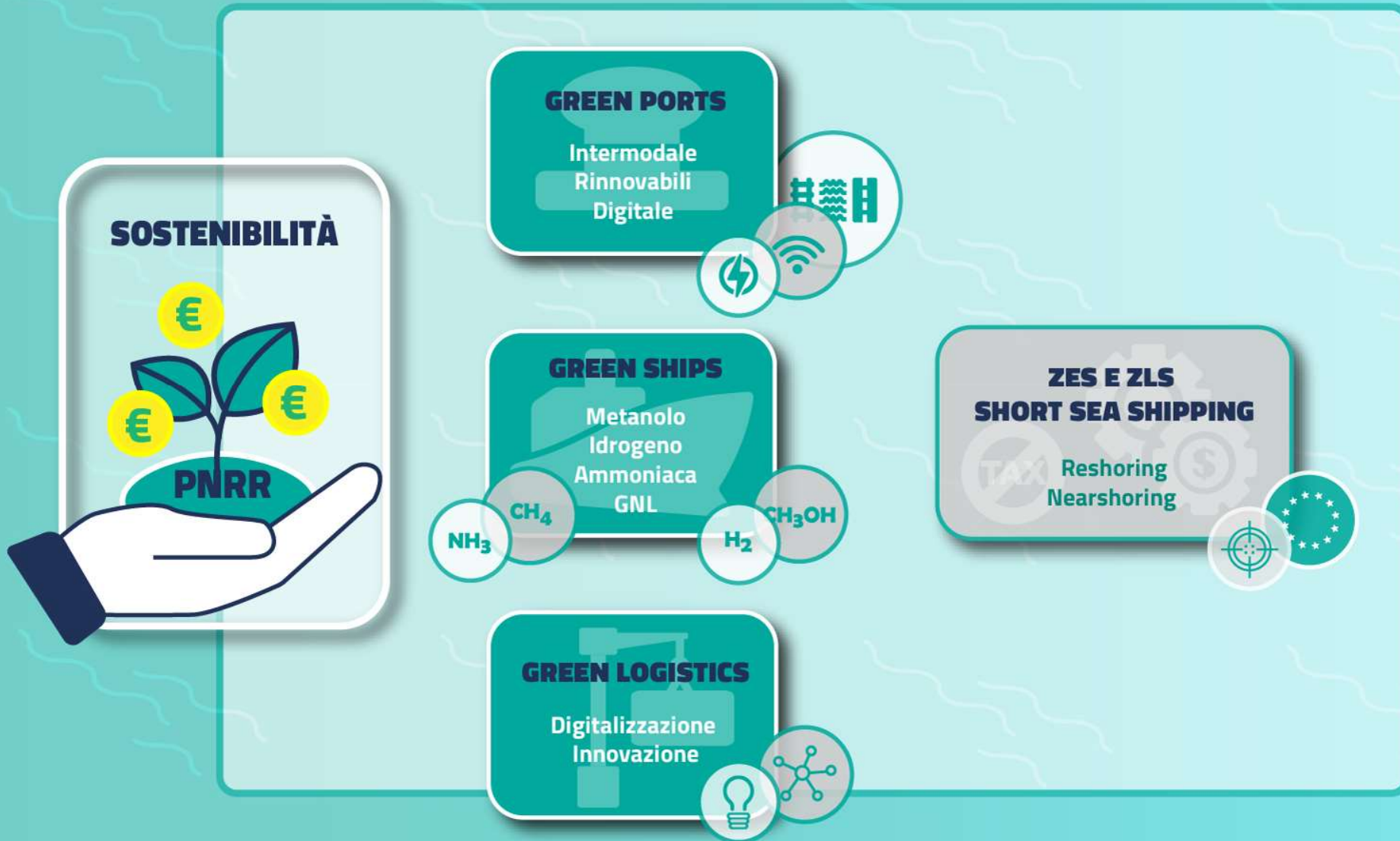
Rafforzamento di prospettiva per lo Short Sea Shipping, che offre:

- **Vantaggio di mercato:** trasporto più adeguato alle esigenze del commercio regionale.
- **Vantaggio strategico:** supporta le esigenze di internazionalizzazione delle imprese, anche quelle di medio-piccole dimensioni.
- **Vantaggio ambientale:** contribuisce alla riduzione delle emissioni di trasporto.



Fonte: Banca d'Italia e Polimi su banca dati Uniclub Polimi 2021

La sostenibilità è driver di sviluppo



Le ZES/ZLS sono uno strumento di supporto per le politiche di nearshoring:

**Attrarre investimenti
locali e
internazionali**

**Efficientare
le risorse
pubbliche**



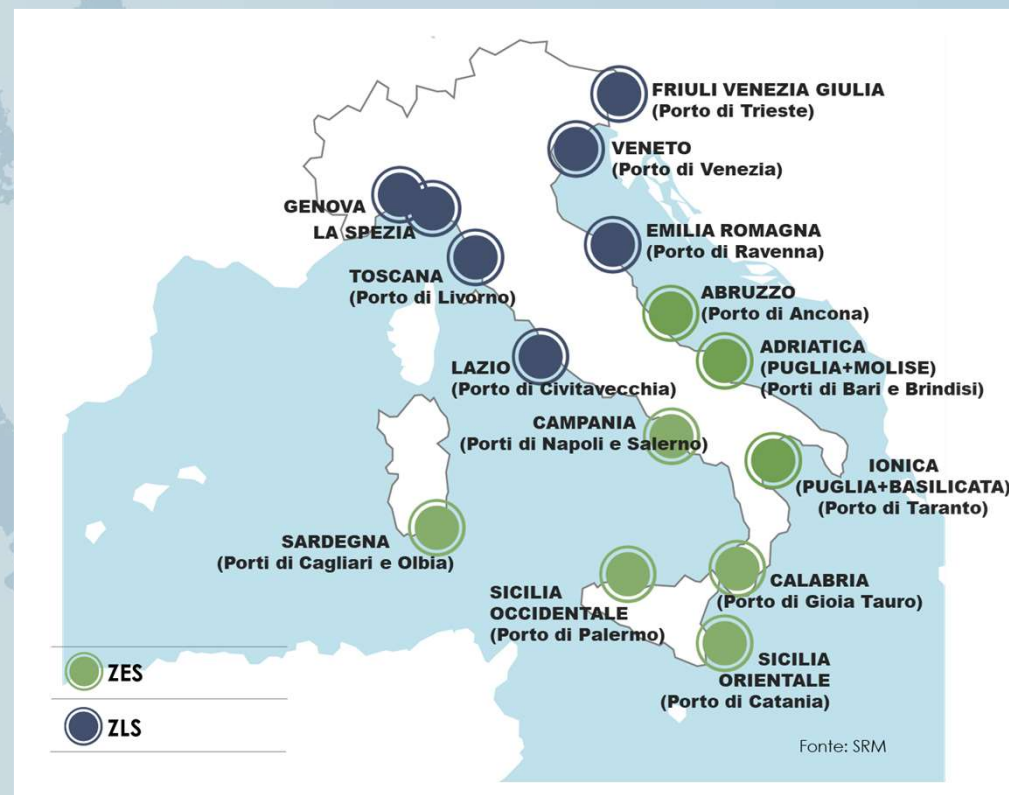
**Rafforzare le sinergie
tra industria
e logistica**

**Favorire il reshoring
e lo sviluppo
dell'ultimo miglio
delle attività industriali**

Le ZES/ZLS, i principali porti di riferimento e le risorse stanziare

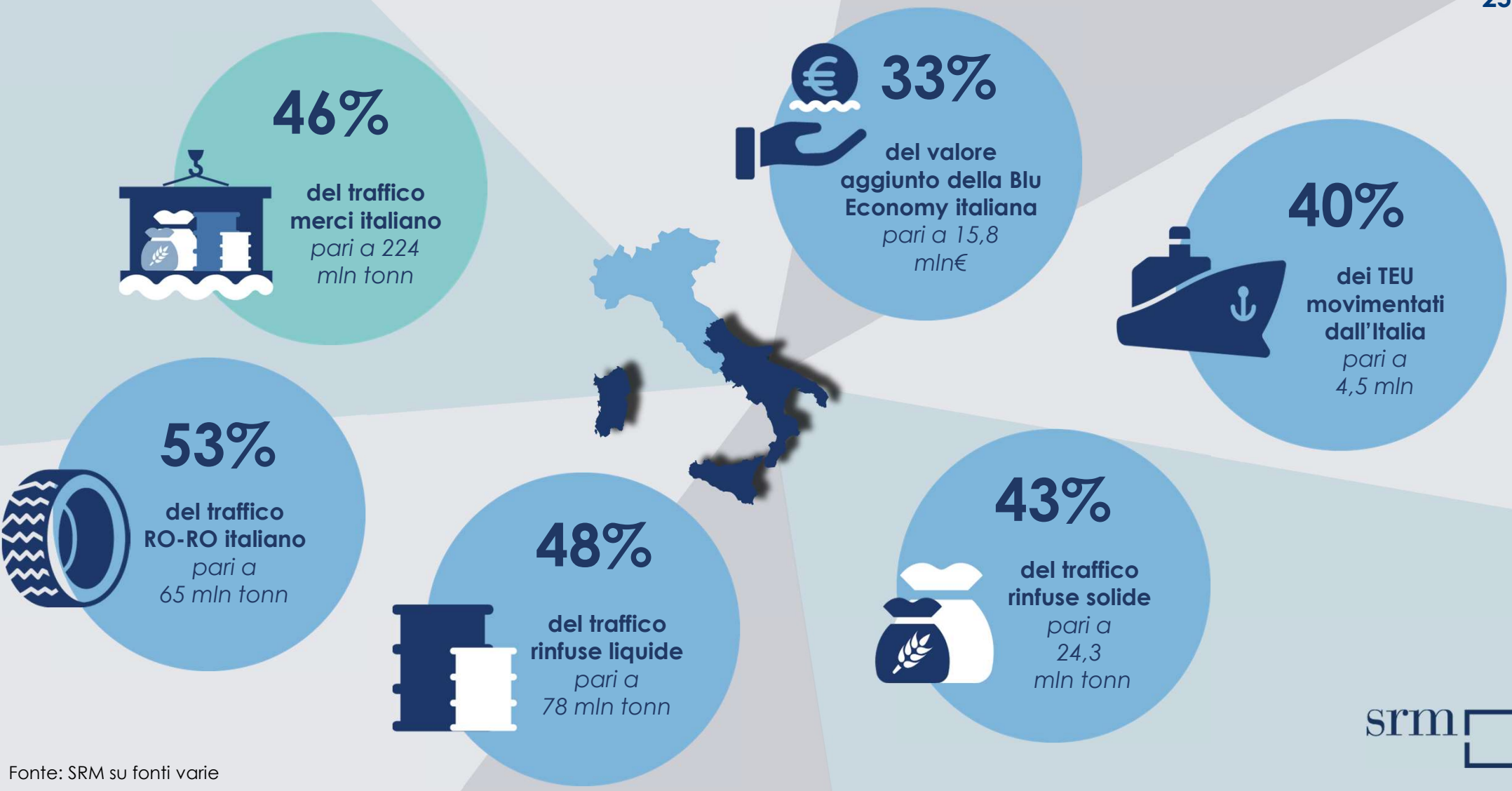
- Generare nel lungo termine **un sistema portuale più competitivo** in linea con quanto accade in molti Paesi dell'Area MED.
- Presupposto è la realizzazione di **collegamenti fra i porti e i retroporti con l'industria manifatturiera** e, soprattutto, con una rete di trasporti ramificata

LE ZES NEL PNRR

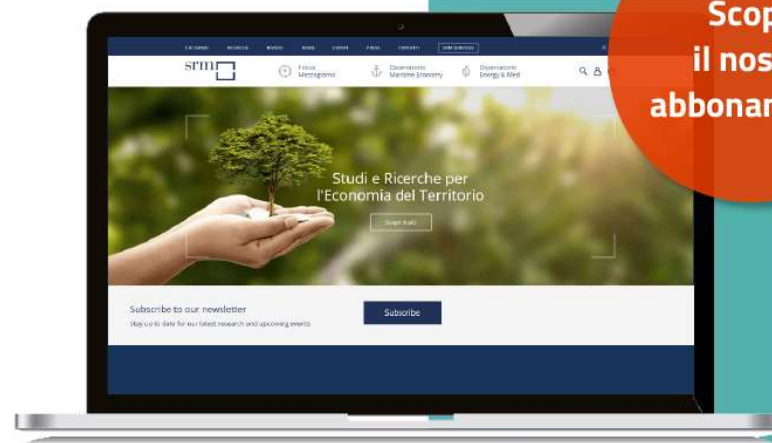


M5 C3 «Interventi speciali per la coesione territoriale»: 630 mln € per infrastrutture rivolte allo sviluppo dei collegamenti delle aree ZES

In questo scenario anche il Mezzogiorno può svolgere un ruolo chiave



Consulta tutti
gli studi e le ricerche
sul nostro sito



Scopri
il nostro
abbonamento

 sr-m.it

Seguici su

