

ITALIAN MARITIME ECONOMY

Presentazione 6° Rapporto Annuale 2019

Massimo DEANDREIS
Direttore Generale - SRM

Napoli, 4 Luglio 2019

La struttura del 6° Rapporto

2



1) ANALISI CONGIUNTURALE

- Scenario marittimo globale e il ruolo dei porti a supporto dell'economia italiana
- Crescente peso del mare nella filiera automotive
- Container shipping e Grandi Alleanze
- Innovazione e nuove tecnologie marittime

2) MONOGRAFIA

- BRI nel contesto del Med e dell'Italia
- Sviluppo energetico dei porti
- Trend del settore delle Dry Bulk
- Analisi di bilancio delle imprese marittime

AGENDA



Lo scenario globale e dei traffici marittimi



La competitività si gioca via mare

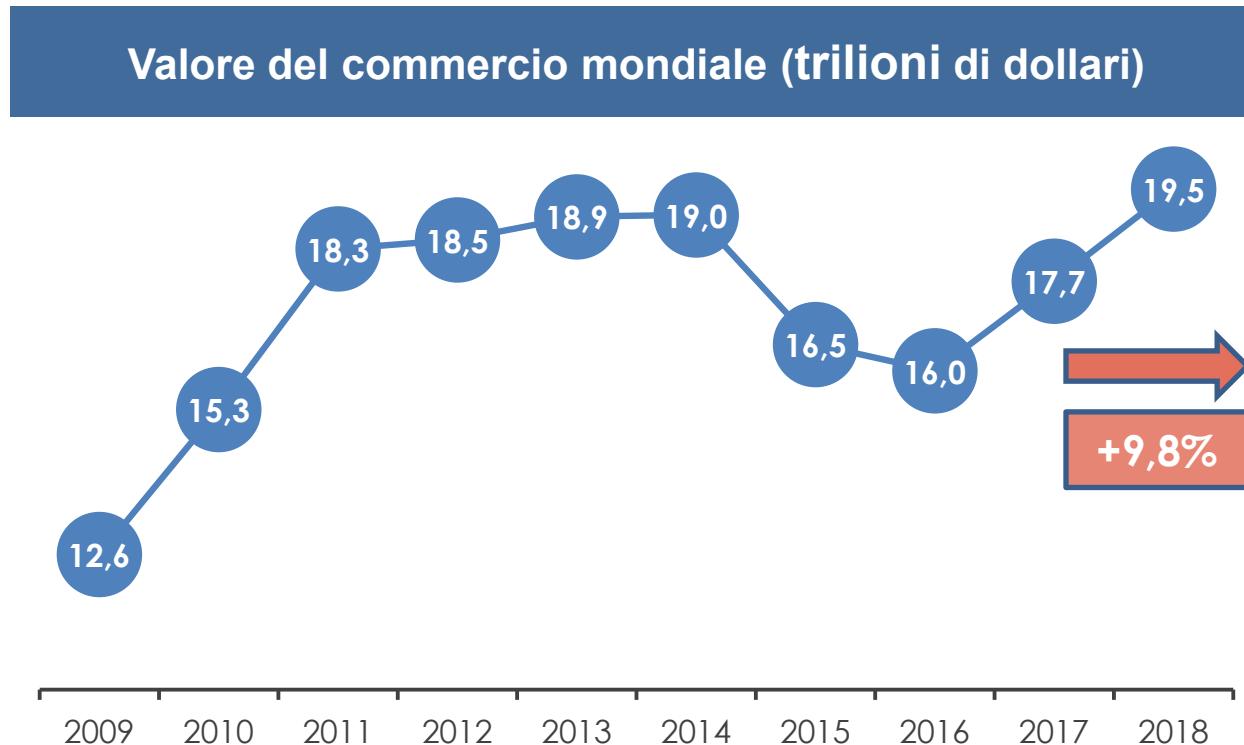


**I fenomeni che stanno “rimodellando”
lo shipping accrescono il peso del Med**



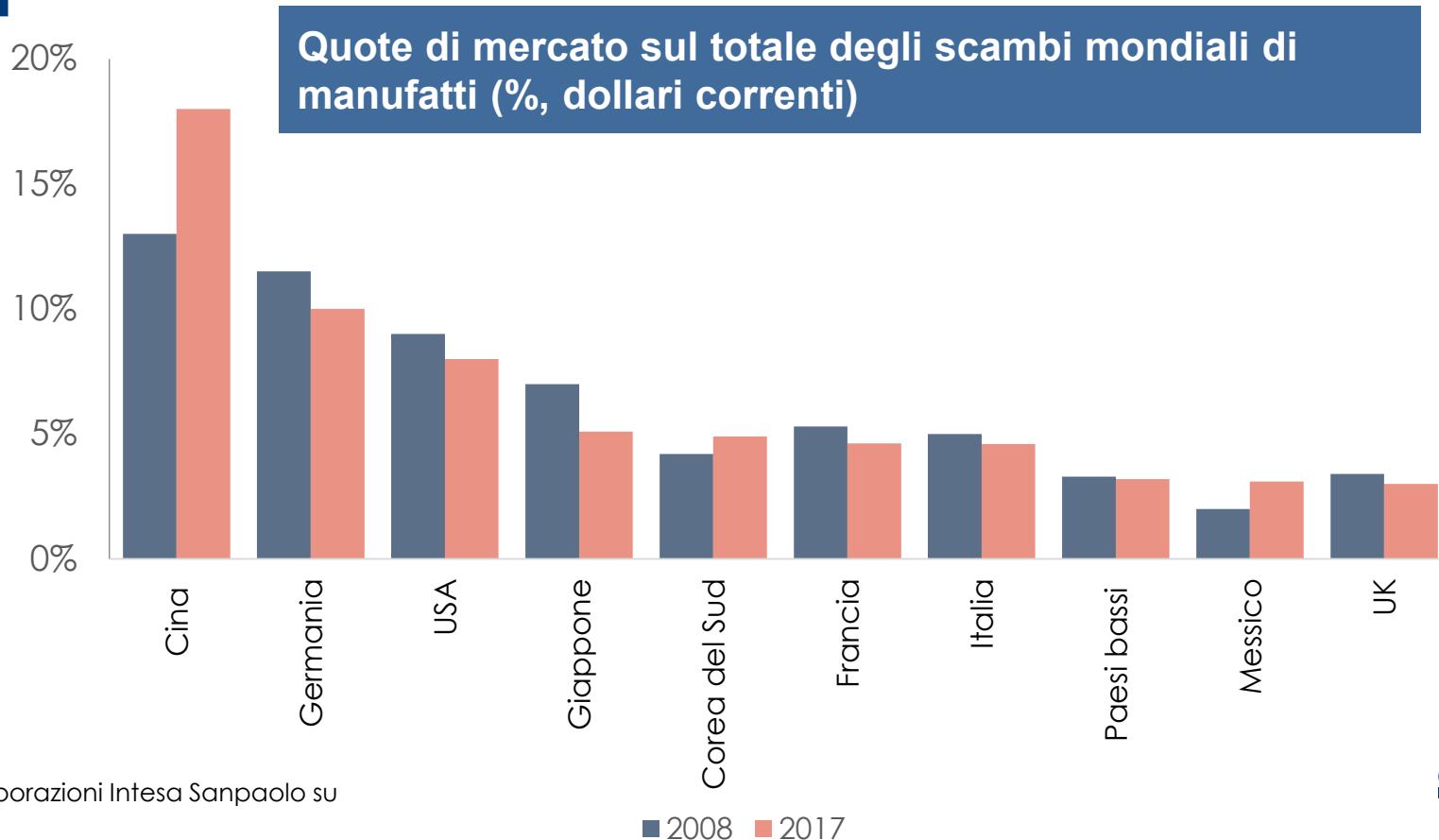
Il ruolo dell'Italia e del Mezzogiorno

Il commercio mondiale continua a crescere ma...



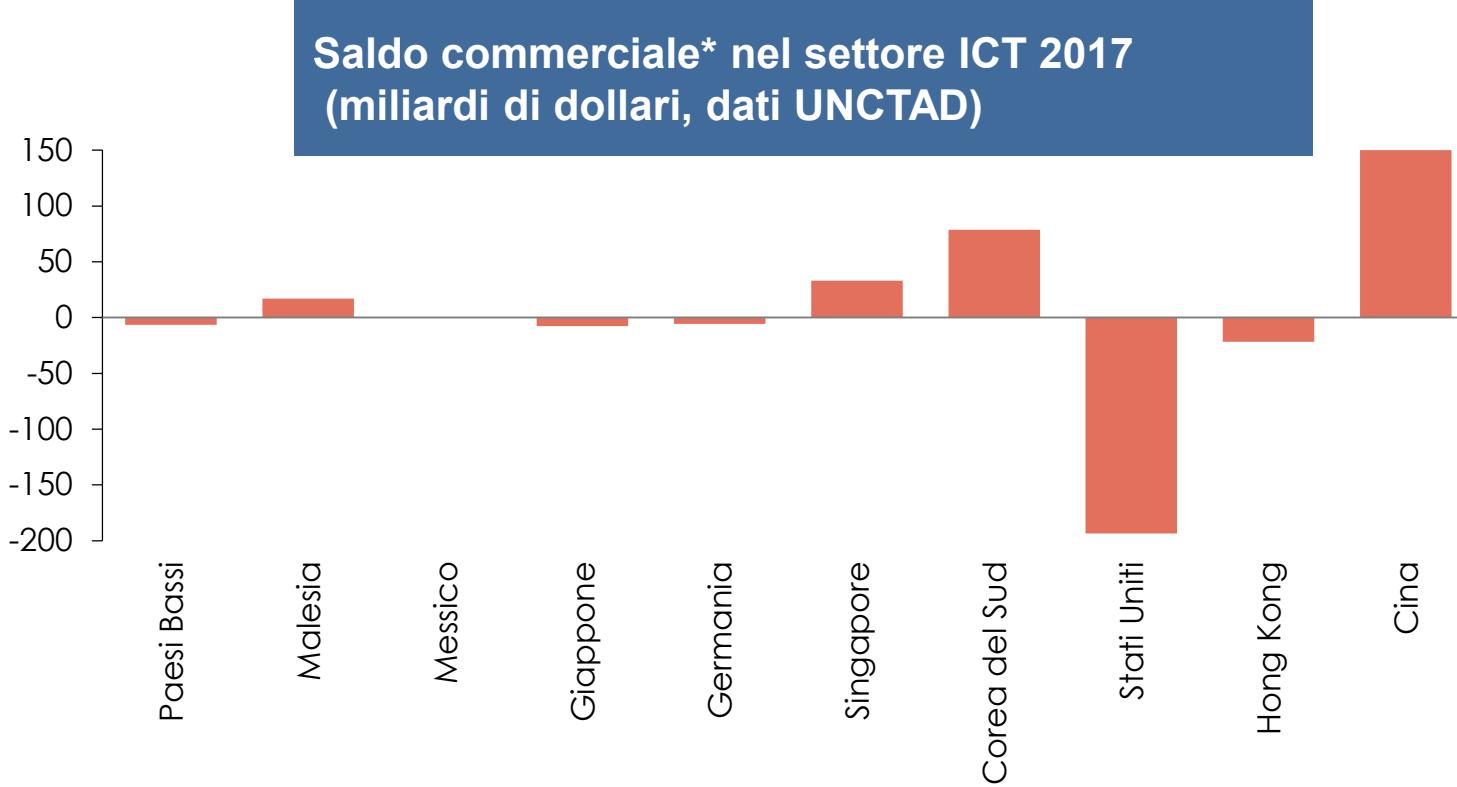
I dati si riferiscono al merchandise trade
Fonte: SRM su Unctad

...cambiano gli equilibri globali: l'avanzata della Cina



Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati BACI

Una guerra commerciale ma anche tecnologica



Nota: (*) paesi ordinati per valore dell'export 2017

Fonte: Intesa Sanpaolo – Monitor dei Settori ad Alta Tecnologia

Un dualismo tutto incentrato sul rapporto Stati Uniti-Cina...⁷



* Stime

Fonte: SRM su United States Census Bureau 2019

...con l'Europa in mezzo



THE EU AND CHINA
TRADE OVER
€1 BILLION DAILY

EU'S SECOND LARGEST
TRADING PARTNER



CHINA'S BIGGEST
TRADING PARTNER

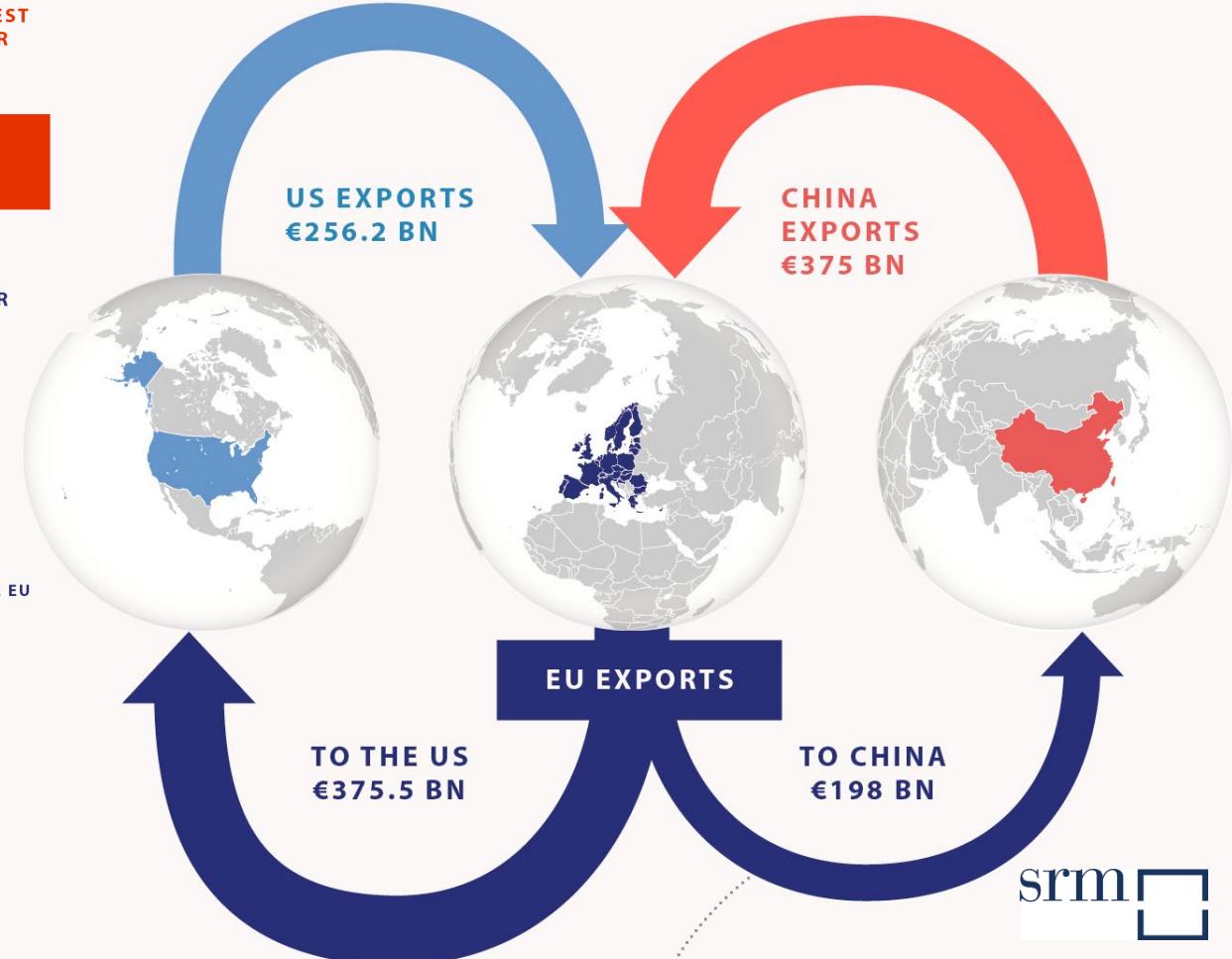
80% seaborne trade

CARS ARE THE EU'S
#1 EXPORT TO CHINA

1



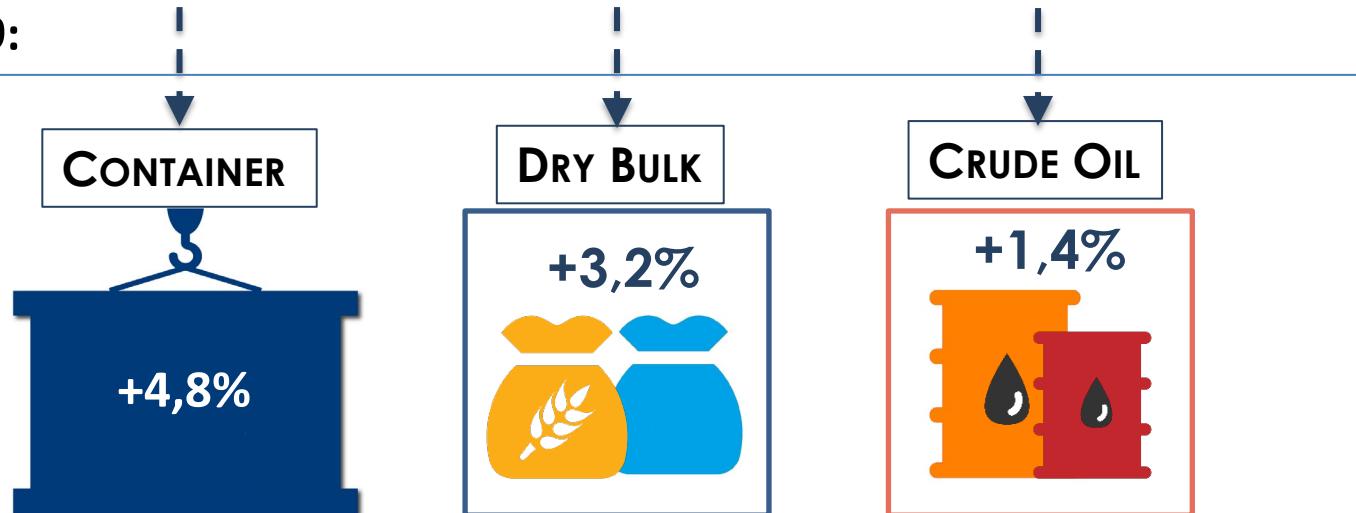
TELECOM EQUIPMENT IS
CHINA'S #1 EXPORT TO THE EU



L'80% del commercio mondiale viaggia via mare



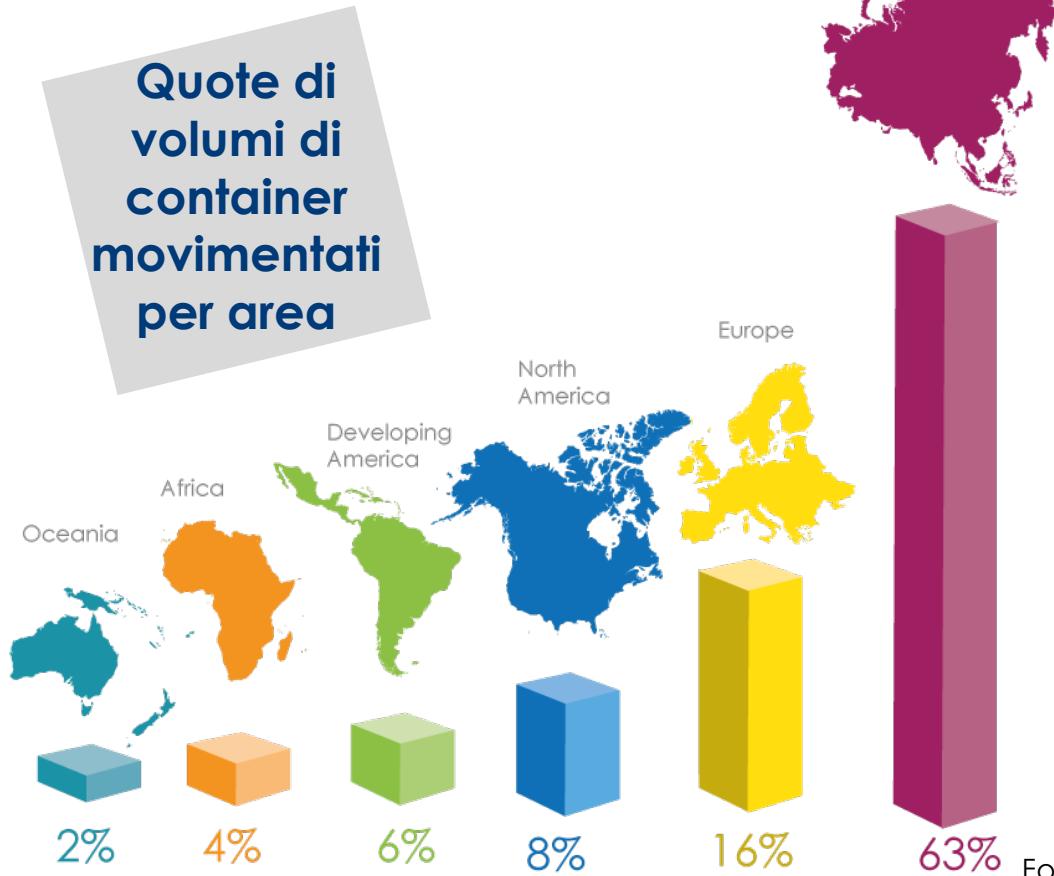
STIME 2019:



Fonte: SRM su Unctad, IHS Markit

L'Asia (e la Cina) poli del commercio marittimo

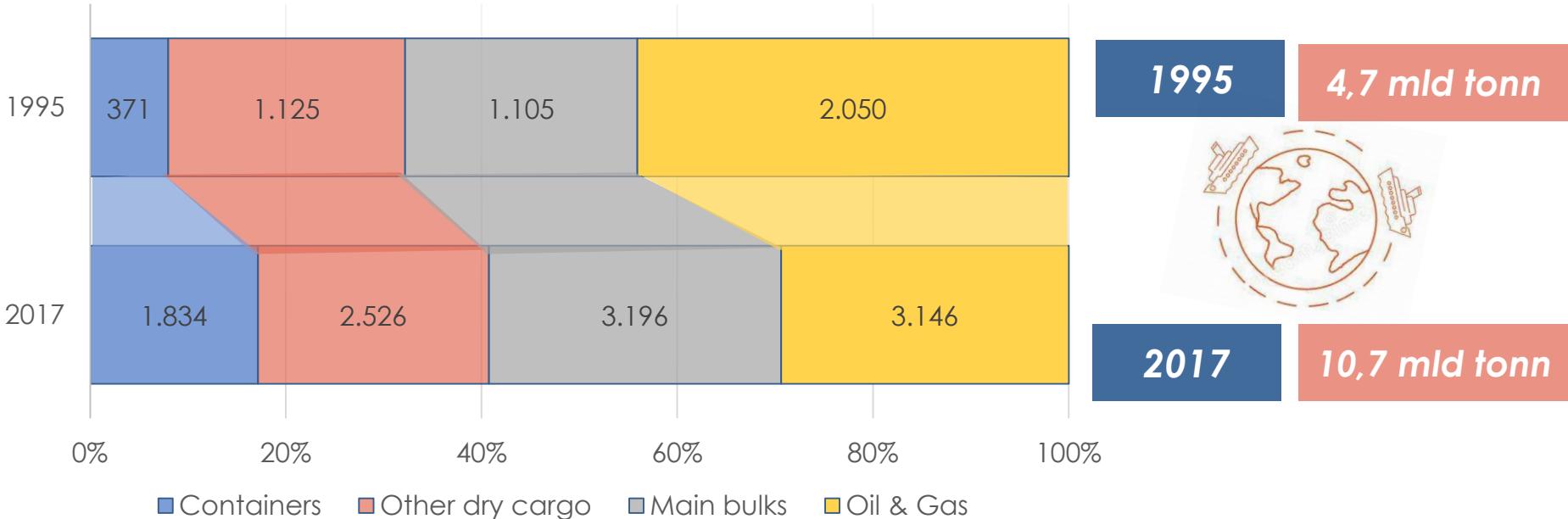
10



- La bilancia marittima pende ad **Est**.
- Tra i primi 10 porti container al mondo, **9 sono asiatici** (7 cinesi). **Shanghai (1°)** ha superato 42 milioni di TEU nel 2018.
- La **Cina**, da sola, concentra il **19% delle port calls** mondiali.
- La Belt & Road Initiative è finalizzata a rafforzare questa posizione.

Fonte: SRM su Unctad

Cosa viaggia via mare: come è cambiato lo scenario¹¹



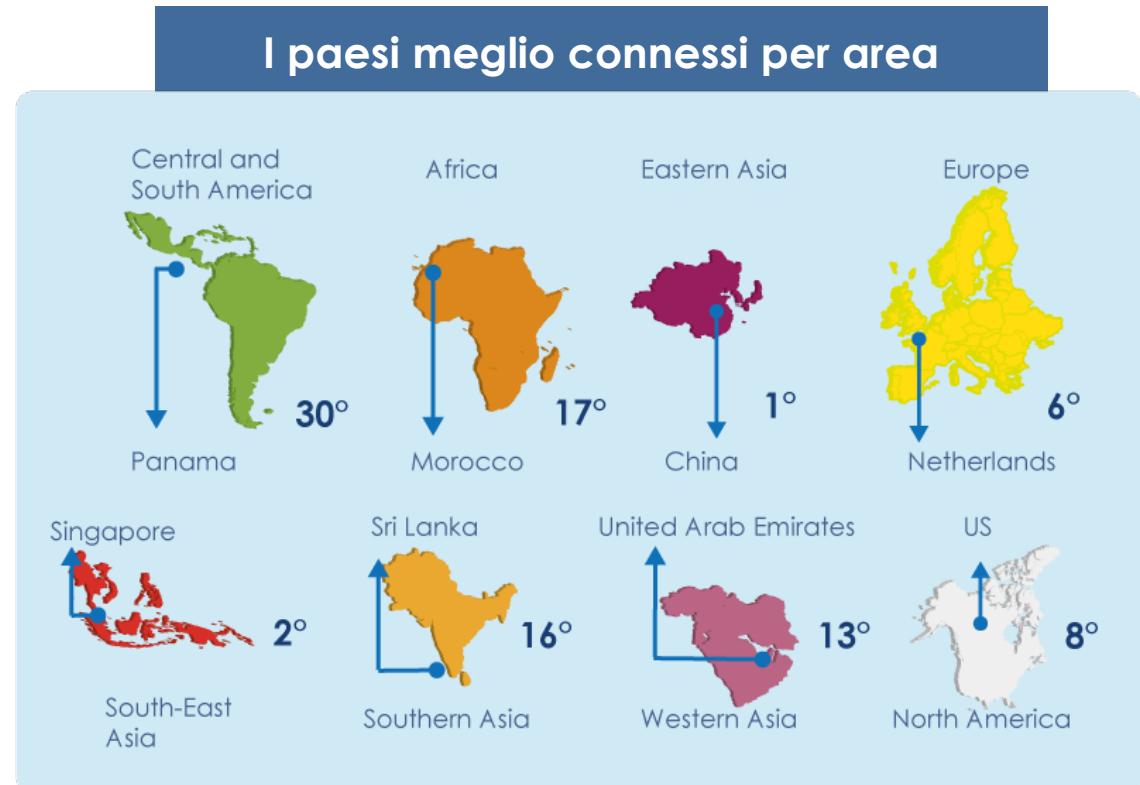
- Le **rinfuse solide** sono le merci più presenti sulle navi (54% rispetto al 48% del 1995); seguono i **prodotti energetici** (ma la quota è passata dal 44% al 29%)
- **Il trasporto di merci in container è aumentato dall'8% al 17%**

Fonte: SRM su Unctad (dati in milioni di tonnellate)

La competitività si gioca via Mare

12

- Al 2018, le **economie del mondo meglio connesse via mare** secondo il **LSCI** (Liner Shipping Connectivity Index) dell'UNCTAD si trovano in **Asia**.
- **L'Italia è al 20° posto** al mondo (e 7° in Europa) per connettività marittima.



I fenomeni che stanno “rimodellando” lo shipping accrescono il peso del Med

13

- Gli investimenti della Cina nell'area
- La *Trade war* US- China: la tregua durerà?
- La regionalizzazione e lo Short Sea Shipping
- L'affermazione del Canale di Suez nel traffico Deep Sea

BRI nel Mediterraneo: gli investimenti più recenti

14

GENNAIO 2016. **Cosco** acquisisce 67% Porto del Pireo, **GRECIA**. Valore iniziale dell'operazione 368,5 ml€ per 1,5 mld in totale.

MAGGIO 2016. **Cosco** acquisisce il 35% di Euromax Terminal di Rotterdam, **OLANDA**. Valore: operazione 125,4 mln€.

OTTOBRE 2016. **Cosco** e Qingdao Port International investono nel Vado Ligure Terminal, **ITALIA** (rispettivamente acquisendo il 40% e il 9,9%) 450 mln€ (300 pubblico e 150 privato). La Cina interviene nella parte privata con COSCO 53 milioni di euro+17 milioni di euro (Qingdao) per 70 milioni. Il terminal sarà operativo a breve.

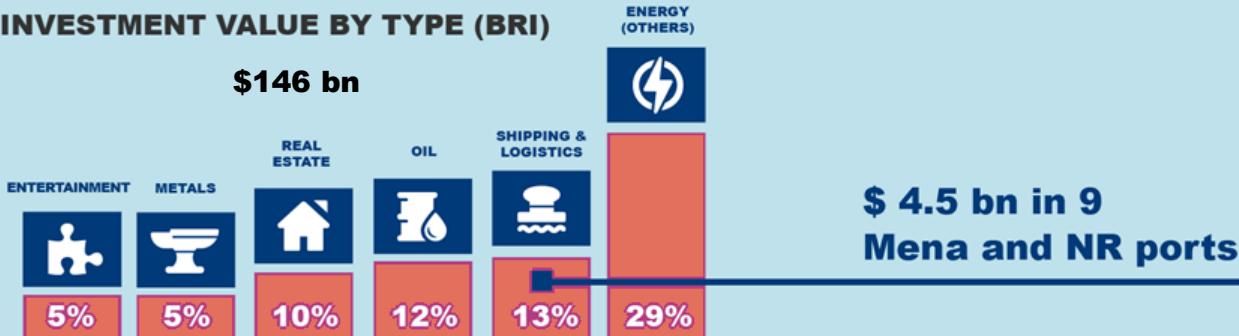
OTTOBRE 2016. **Cosco** ha investito 738 milioni di dollari pari a 631 milioni di euro ad Abu Dhabi, **EMIRATI**.

GIUGNO 2017. **Cosco** acquisisce il 51% di Noatum Port Holdings tra i cui maggiori asset rientrano i terminal container di Bilbao e Valencia, **SPAGNA**. Valore dell'operazione: 204 mln€.

MARZO 2019. **MoU Italia-Cina**: 29 accordi previsti investimenti fino a 7 mld nei porti di Genova e Trieste.

INVESTMENT VALUE BY TYPE (BRI)

\$146 bn



\$ 4.5 bn in 9
Mena and NR ports

Investimenti fino a giugno 2018
Esclusi investimenti finanziari

Fonte: SRM su China Global
Investment Tracker database

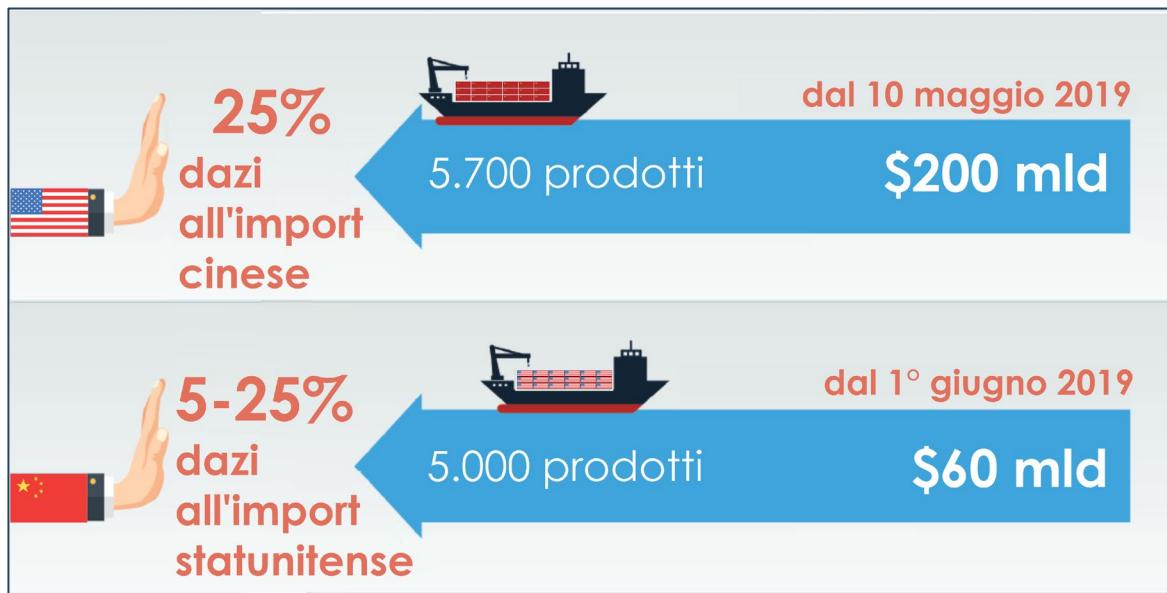
BRI nel Mediterraneo: gli investimenti più recenti

15



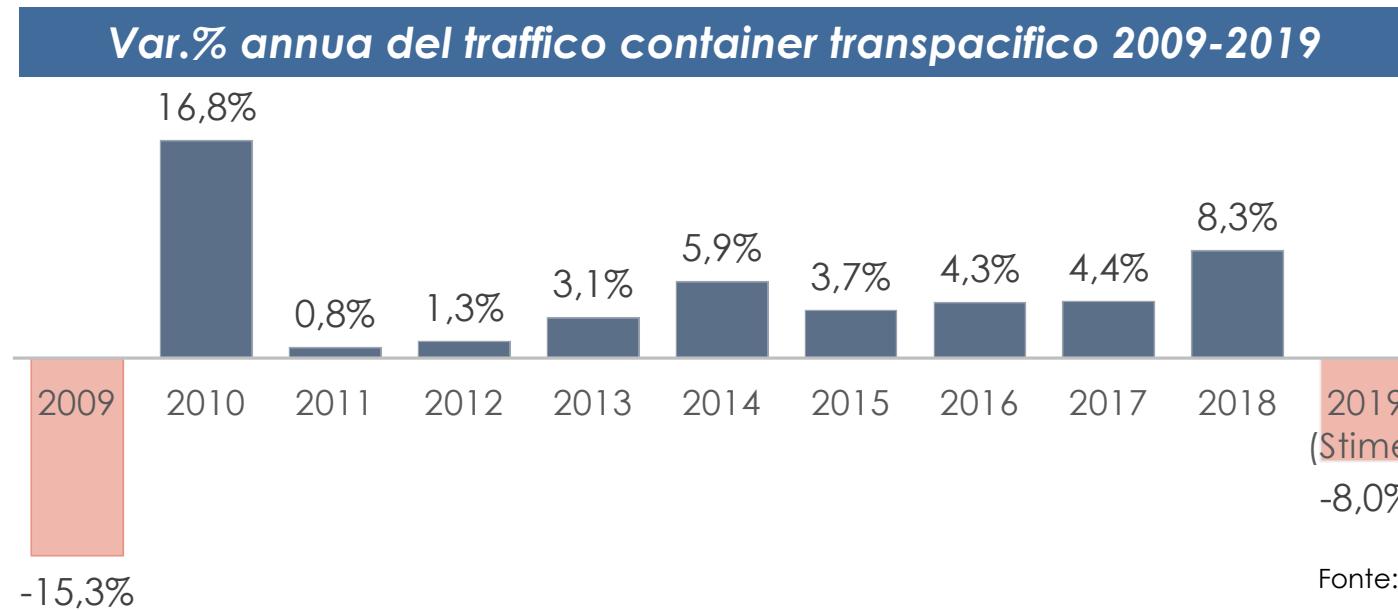
Sono già rallentati gli scambi via mare US-China...

16



...l'effetto: cala la rotta Pacifica, ulteriore spinta per la rotta Mediterranea

17



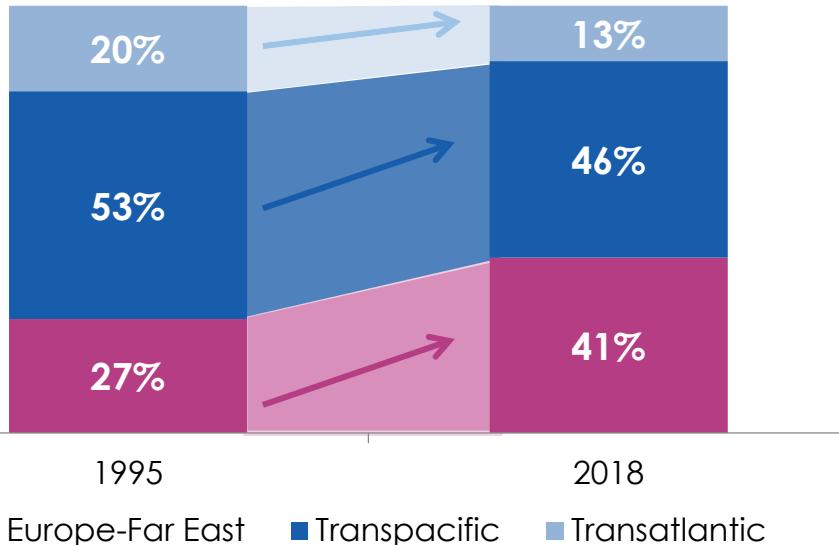
Fonte: SRM su Alphaliner

- Le **merci containerizzate in partenza dalla Cina** rappresentano il **68% dei volumi complessivi** transpacifici.
- La rotta Transpacifica è la più sensibile alla Trade war Us-China.
- Si crea **un'opportunità per le altre grandi rotte East-West**

Infatti è evidente la ritrovata importanza della rotta Europe-Far East

18

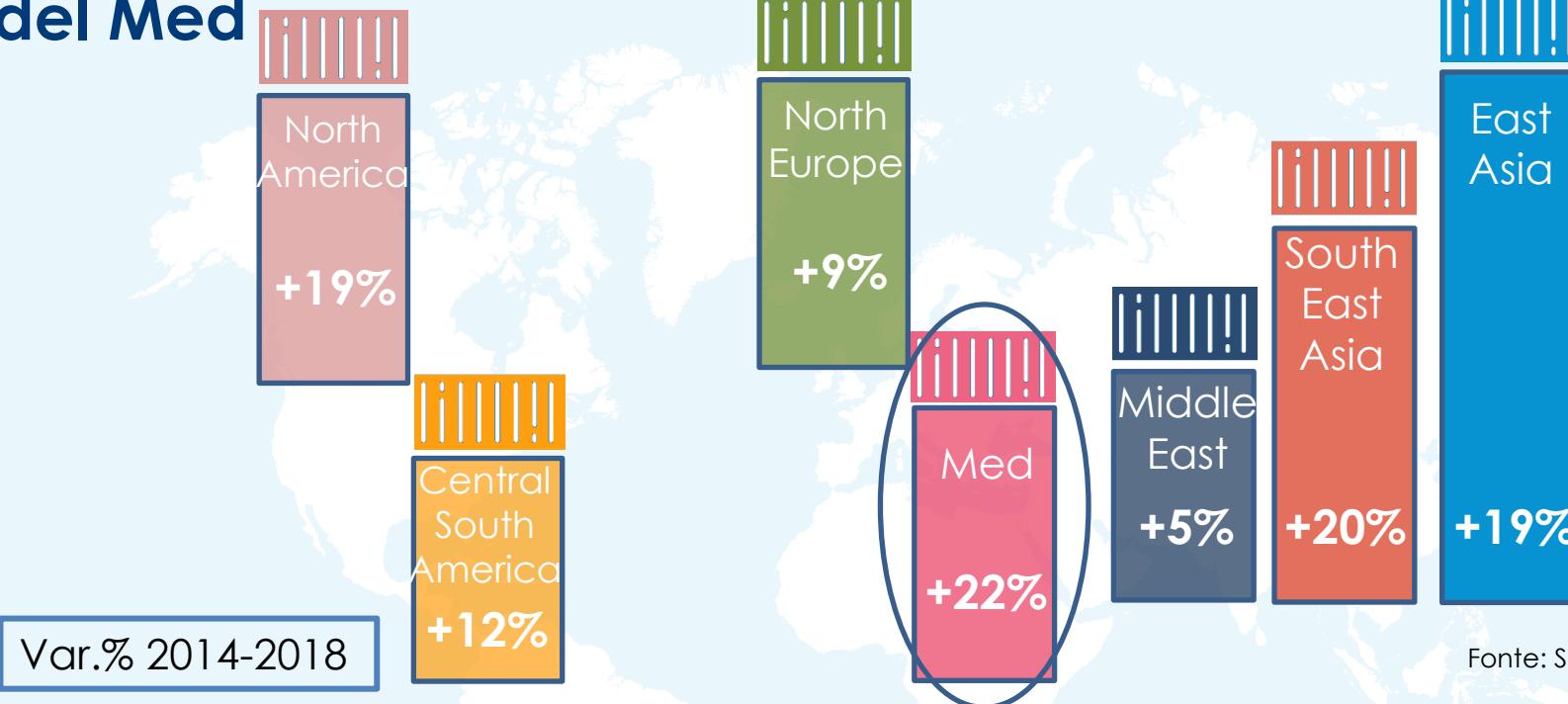
Quote dei flussi di merci containerizzati sulle principali rotte East-West 1995–2018 (% TEU)



Fonte: SRM su Unctad, 2018

- Nel 2018, la **Europe-Far East** e la **Transpacific** sono state le **rotte più trafficate** con un valore rispettivamente pari a 25 e 28 mln TEUs trasportati.
- **Europe-Far East:** la quota di mercato è passata **dal 27% nel 1995 al 41% nel 2018.**
- Come evidente da tali dati, **il Mediterraneo ritrova la sua centralità.**

Anche nel traffico portuale si conferma il peso crescente del Med 19



Fonte: SRM su Ports websites

- La movimentazione dei container è cresciuta in tutte le aree.
- Negli ultimi 5 anni è stato il **Mediterraneo** a registrare la performance migliore

Si afferma la tendenza verso la regionalizzazione

20

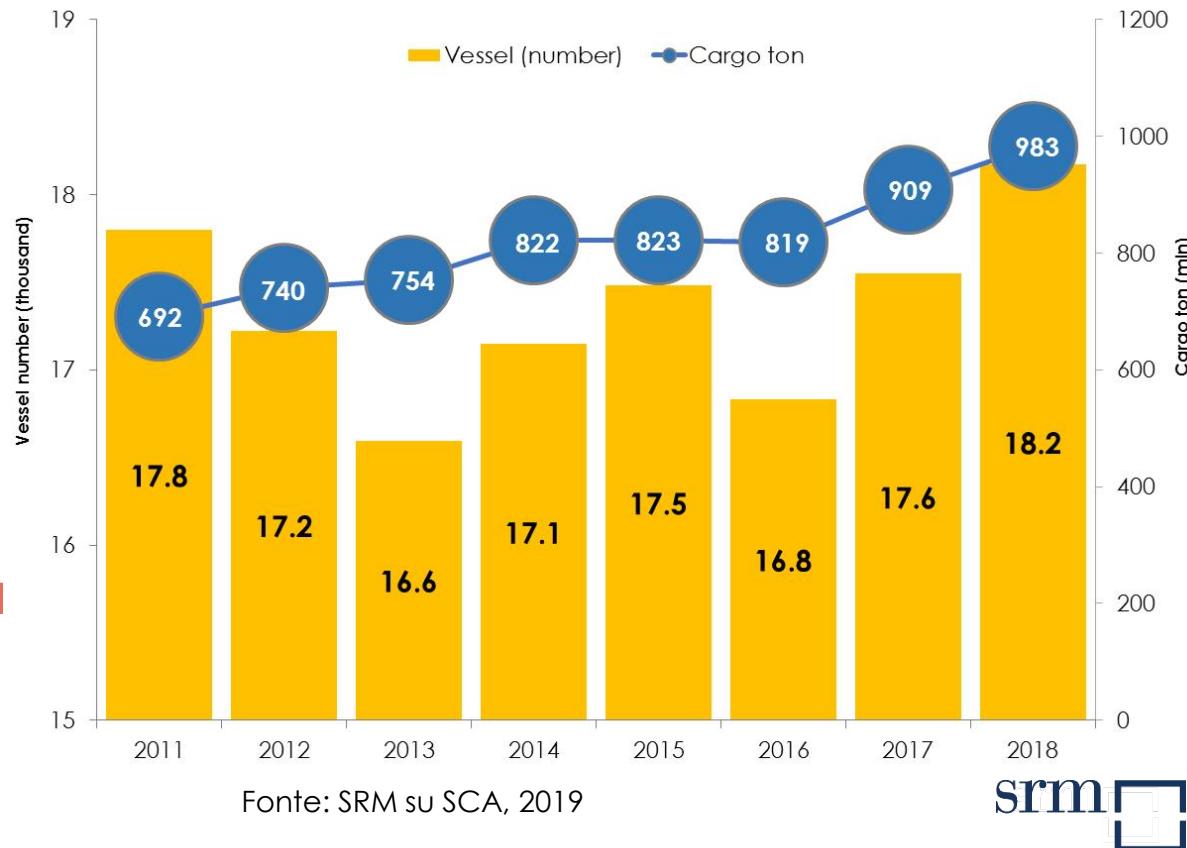


- L'andamento economico nelle aree in via di sviluppo e l'innovazione tecnologica favoriscono le **rotte regionali**
- Nel **Mediterraneo**, l'**Italia** è **leader** tra i Paesi dell'UE 28 con **230 milioni di tonnellate** (quota di mercato: **37,4%**).

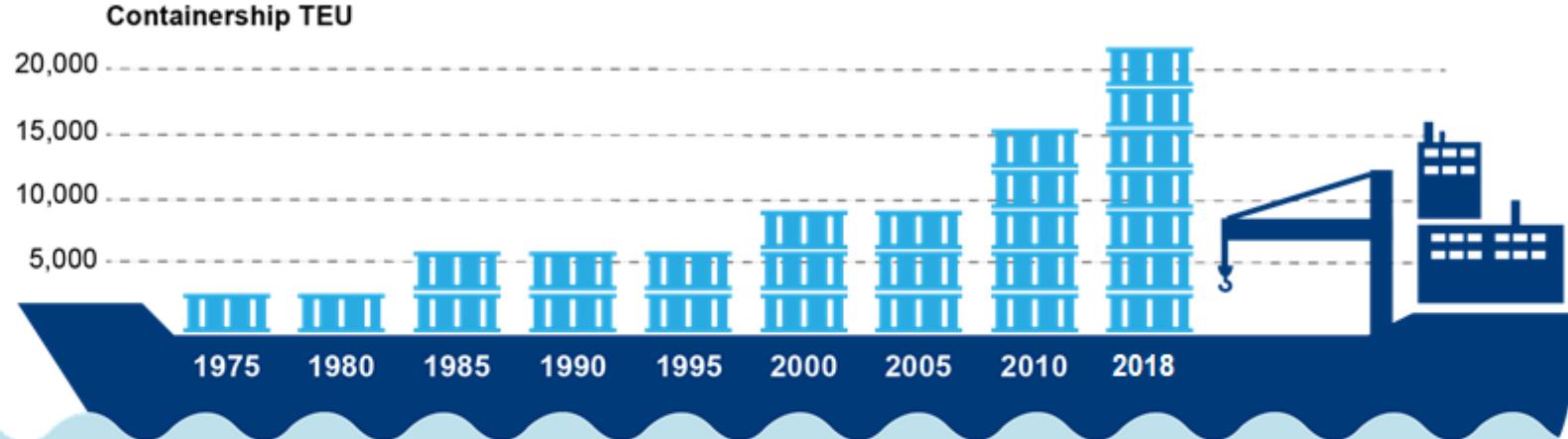
Crescita annua 2018/2017
Fonte: SRM su Unctad

I driver di cambiamento: favorite le rotte che assecondano il Gigantismo. Suez registra nuovi record

- Il traffico attraverso Suez aumenta dell'8,2% nell'ultimo anno **superando i 980 milioni tonnellate.**
- Oltre **18mila** le navi transitate.
- Il segmento **container** copre la metà del traffico e l'oil un altro 25%.
- Già **7.638** hanno attraversato il canale nei primi 5 mesi del **2019** (+5,2% sullo stesso periodo dello scorso anno), trasportando **419,9 milioni di tonnellate** di merci (+7,4%).



Il gigantismo è una tendenza in tutti i segmenti del marittimo



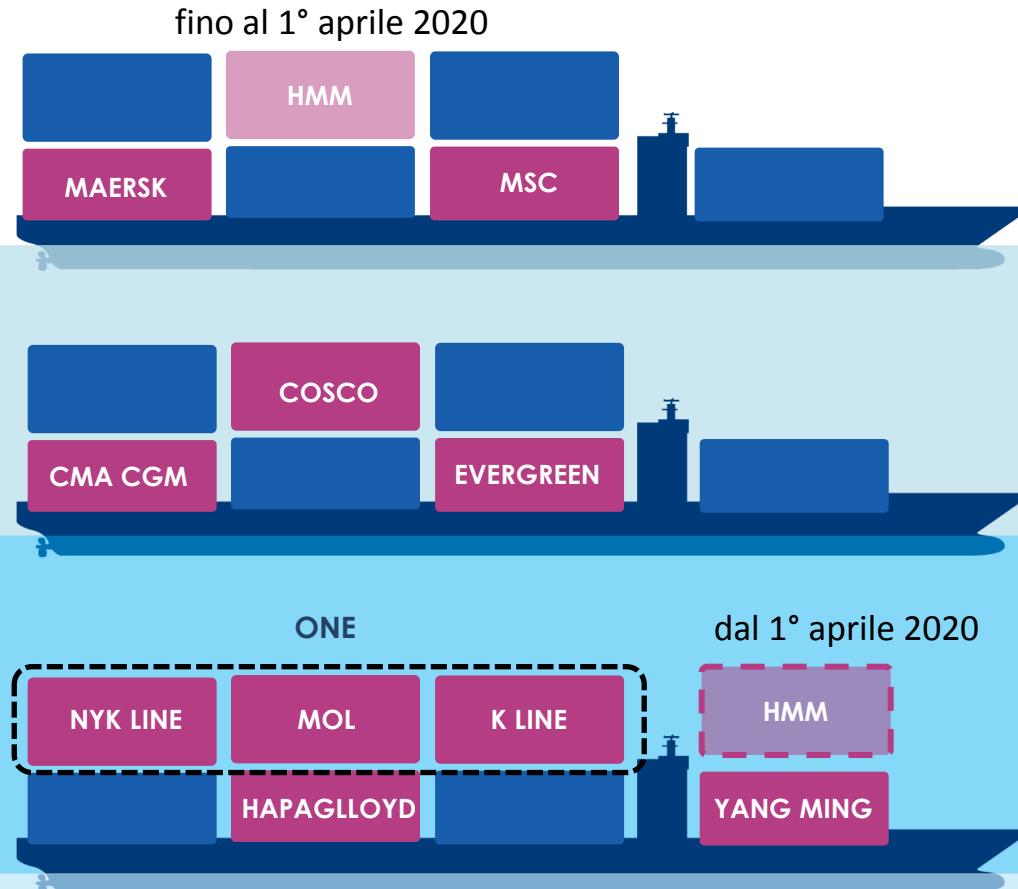
Containership fleet



AI 2022, nella fascia 10.000-23.000 TEU saranno lanciate 133 nuove navi (45 nella fascia 18.000-23.000). Cosco ha in progetto di ordinare navi da 25.000 TEU

Fonte: SRM

Si conferma la scelta delle Grandi Alleanze



Key points:

- 7.7 mln TEU capacity
- Total*: 1,347 vessels
- 36% of the global capacity
- 24% Far East – North America
- 40% Asia-Europe/Mediterranean

Key points:

- 6.2 mln TEU capacity
- Total*: 1,140 vessels
- 28% of the global capacity
- 41% Far East – North America
- 35% Asia-Europe/Mediterranean

Key points:

- 3.6 mln TEU capacity
- Total*: 543 vessels
- 17% of the global capacity
- 27% Far East – North America
- 24% Asia-Europe/Mediterranean

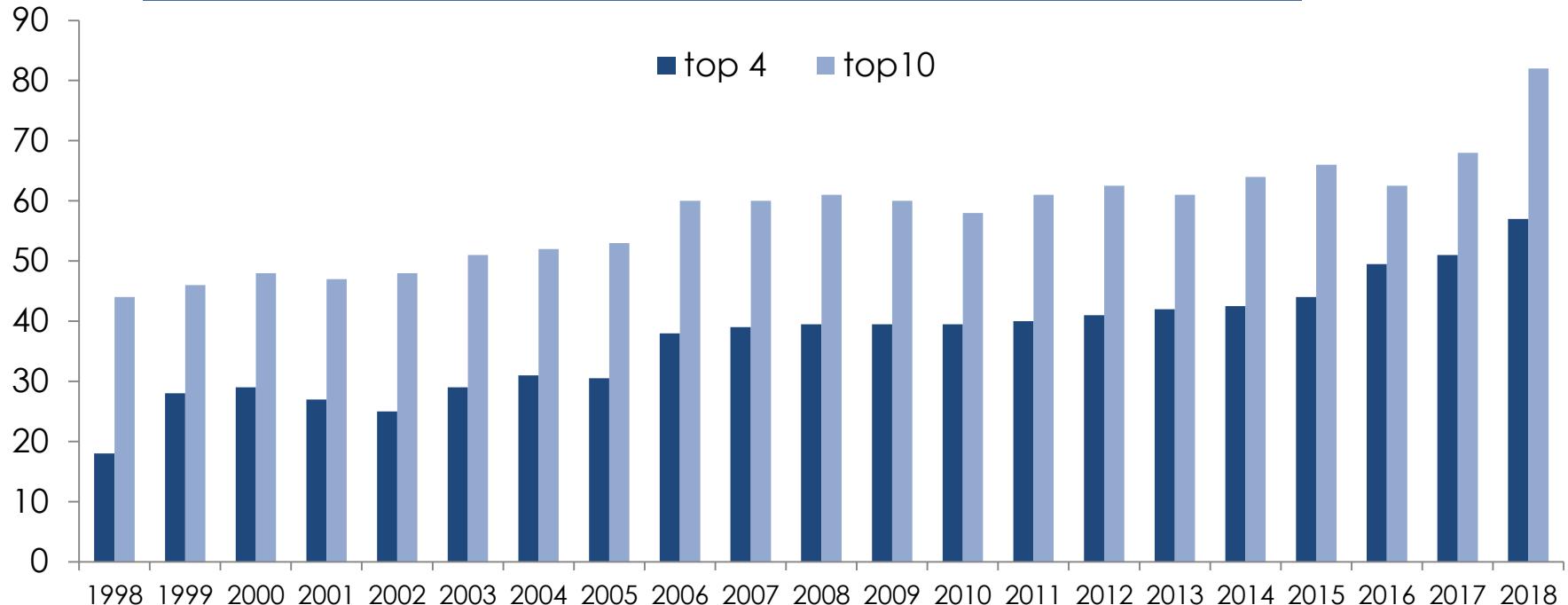
* Entire fleet of the carriers participating in the alliance.

Source: SRM on Alphaliner

Aumenta la concentrazione del mercato container

24

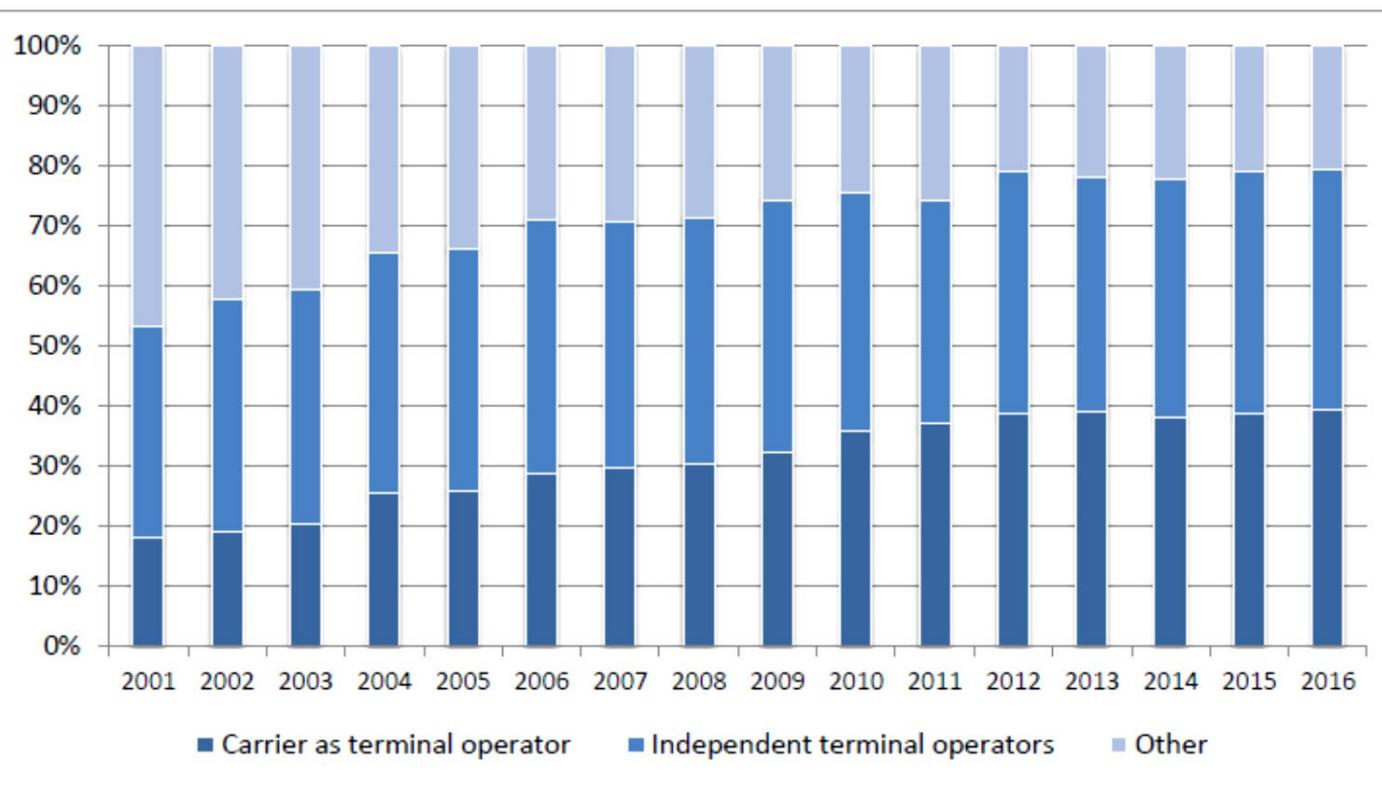
Tasso di concentrazione (%) nel trasporto containerizzato



Fonte: SRM su ITF-OECD, 2018

Avanza la strategia dell'integrazione verticale

Quota % dei terminal per tipologia di controllo



Fonte: SRM su ITF-OECD, 2018

I **carrier** mirano ad **estendere il controllo sulla filiera logistica**: la quota dei **terminal** da loro **controllati** è passata dal **18% del 2001 al 38% nel 2016**

A farne le spese i terminal sotto il controllo pubblico

Gli effetti dell'innovazione e della digitalizzazione sullo shipping

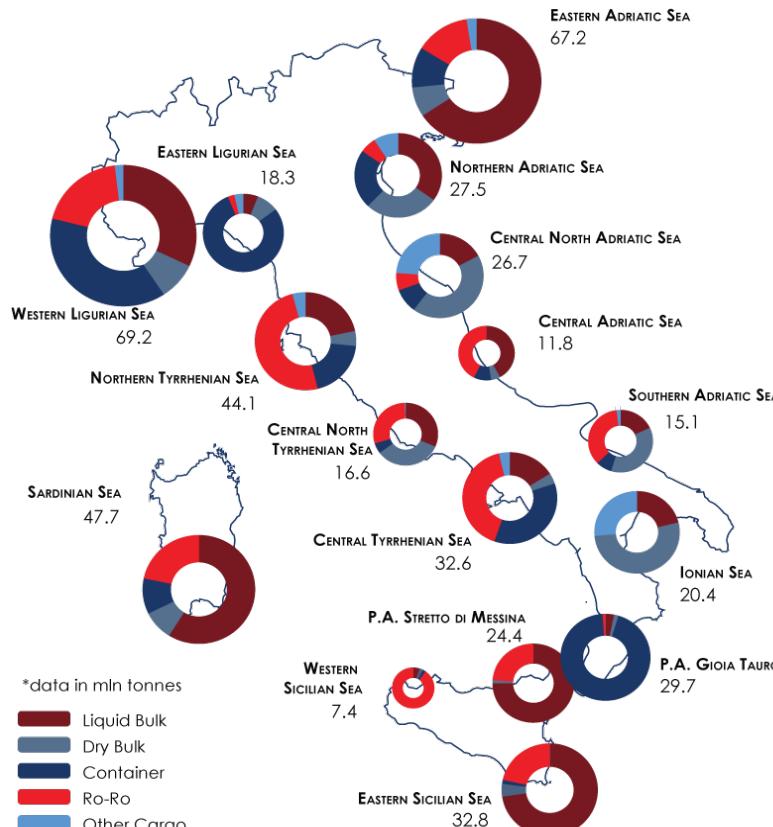


	Numero giorni in porto	
	2016	2017
CONTAINERSHIP	0,87	0,92
TANKERS	1,36	1,30
BULK CARRIER	2,72	2,68
DRY CARGO	1,10	1,02

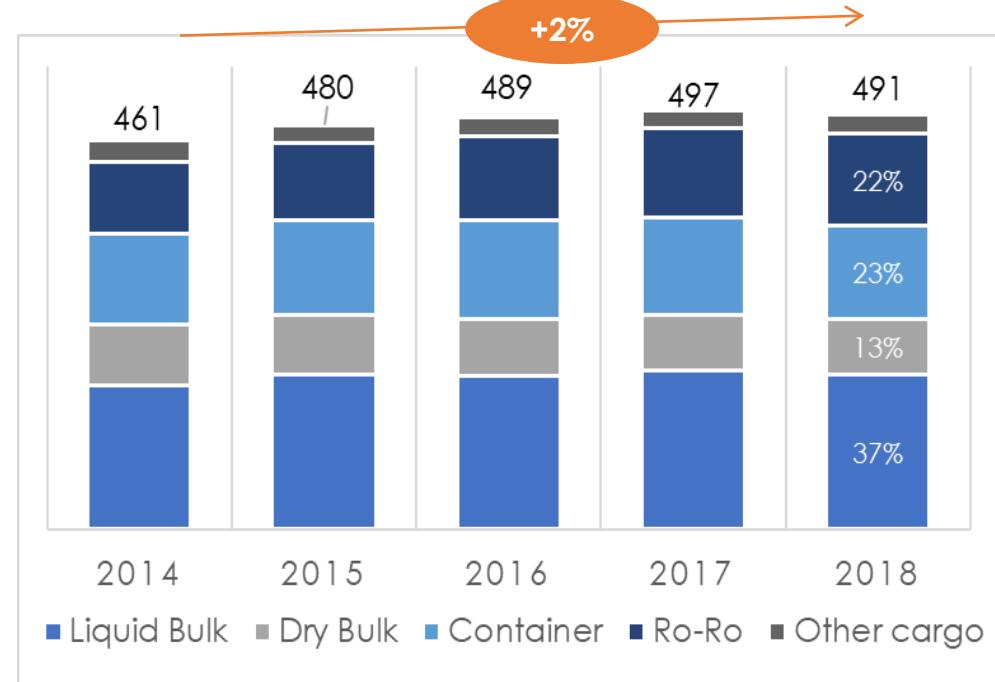
Analisi delle performance dei porti Italiani

27

Traffico gestito dalle AdSP per tipologia – anno 2018 (mln tonnellate)



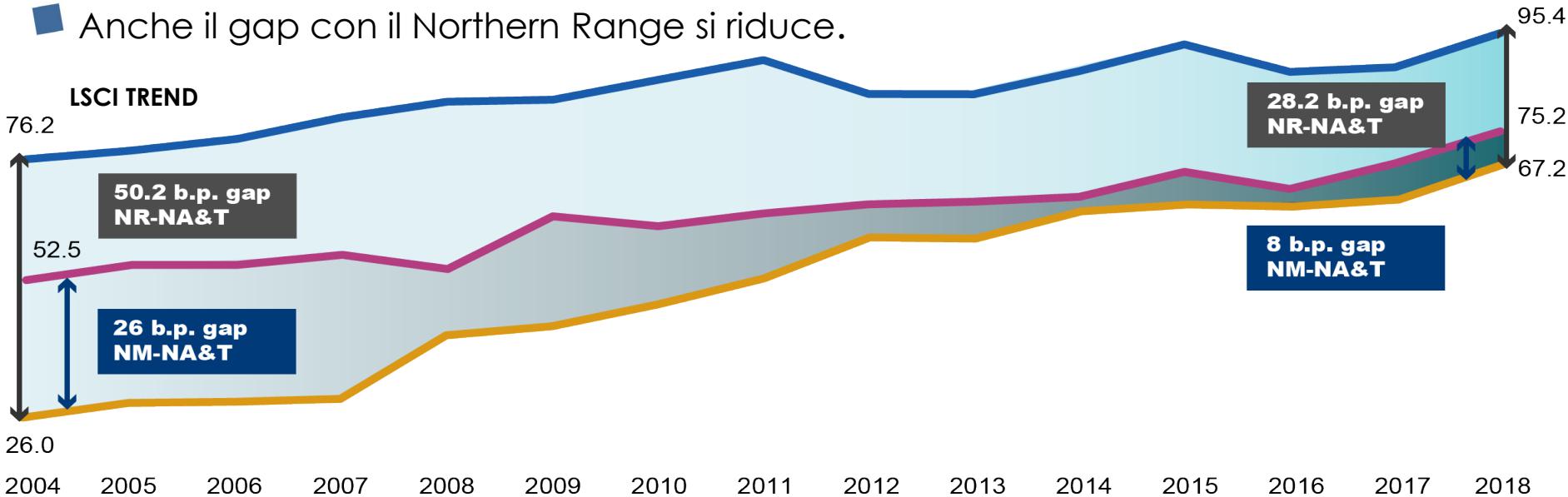
- Nel 2018, i **porti Italiani** gestiscono **491 milioni di tonnellate** di traffico.
- Il **Ro-Ro** con un volume di **109 mln di tonnellate (+3%)** ha realizzato la migliore performance.



Fonte: SRM su Assoporti

Cresce la competitività della sponda Sud del Med

- Il gap tra i porti del Sud e del Nord del Mediterraneo si è fortemente ridotto tra il 2004 e il 2018.
- Anche il gap con il Northern Range si riduce.



Fonte: SRM su UNCTAD

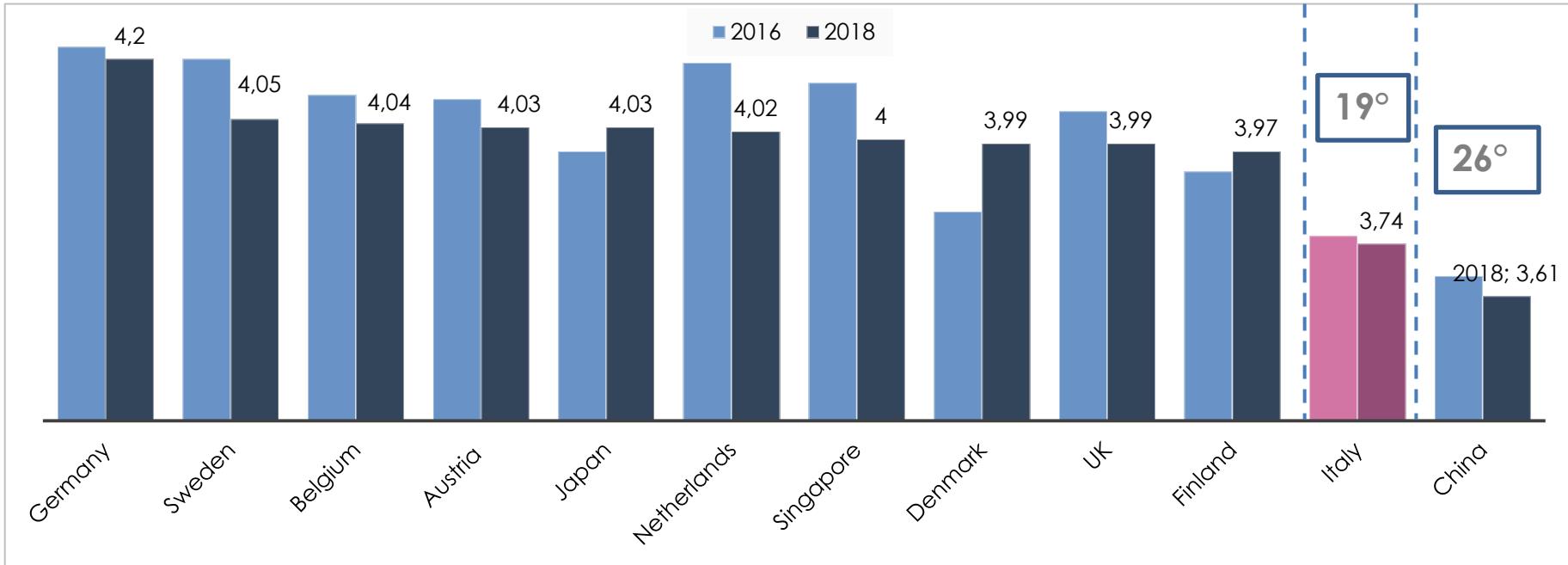
Average NR Northern Range (Germany, Netherlands, Belgium)

Average NM North Mediterranean (Spain, France, Italy, Greece)

Average NA & T. North Africa & Turkey (Morocco, Egypt, Turkey)

Logistic Performance Index

29



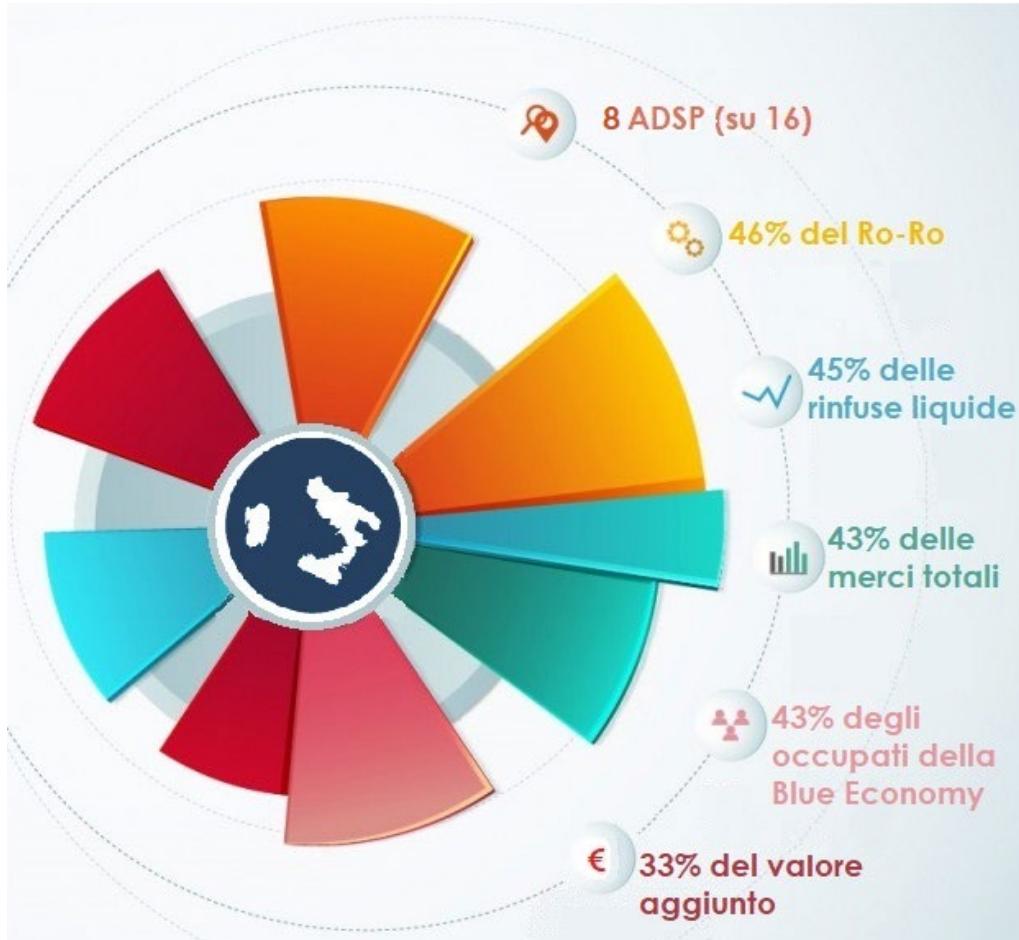
Fonte: SRM su World Bank

L'Italia è 19°; la Cina è 26° al mondo

Ma i porti italiani stanno migliorando le loro performance³⁰



Il peso marittimo del Mezzogiorno



- Il Mezzogiorno ha un peso rilevante sulla Blue Economy italiana
- Ma è vero anche il contrario: il **65% dell'import export delle imprese del Mezzogiorno** è trasportato **via mare** (media Italia= 37%)
- È un settore dal forte appeal: in ordine di tempo le più importanti operazioni sono **Yilport** a Taranto e **MSC** a Gioia Tauro

Fonte: SRM su Assoporti,
UnionCamere, Istat

Le ZES in Italia: nuove opportunità per gli investitori

32

- La legge 123/17 dispone che le ZES-Zone Economiche Speciali devono essere collocate in aree contigue ai porti del **Mezzogiorno**
- In Italia sono previste **7 ZES** nel **Mezzogiorno**; **ZLS – Zona Logistica Semplificata** nei porti del Centro Nord
- Scopo delle ZES: **attrarre investimenti diretti in particolare per attività manifatturiere e industriali**



L'Italia è un ponte marittimo tra Europa e Asia attraverso Suez e la nuova Via della Seta

→ I porti italiani stanno guadagnando vantaggio competitivo;

→ Recentemente, il governo italiano ha introdotto le **ZES** per attrarre investimenti nei porti;

→ Players internazionali stanno ora investendo nei porti e l'Italia sta migliorando nella logistica e in connettività.



Intesa Sanpaolo ha stanziato un plafond di 1,5 miliardi di euro per supportare la logistica e gli investimenti nelle ZES



14 Port Network Authorities &
2 Port Authorities



Strategic gas pipelines from
North Africa & Asia



Trade leader with Med & the BRI

Alcuni spunti di riflessione

- Commercio marittimo specchio delle tensioni economiche e geo-politiche globali. Tra Cina e USA, Europa debole in mezzo.
- La crescita del Mediterraneo è sostenuta da Cina, Suez e nuove strategie dell'industria dello shipping. E proseguirà.
- Italia sarebbe il naturale hub logistico-portuale dell'Europa. C'è ruolo tanto per i porti del Nord (Genova e la coppia Venezia-Trieste) quanto per i porti del Sud.
- Ma occorre più consapevolezza, una spinta agli investimenti nelle infrastrutture di connessione e una migliore «regia» complessiva;
- Puntare senza indugio su ZES e ZLS che possono essere lo strumento non solo per attrarre investimenti ma anche per creare nuovo consenso intorno al ruolo strategico dei porti.





Grazie per l'attenzione

www.srm-maritimeconomy.com

seguici su

