

# ITALIAN MARITIME ECONOMY

## Presentazione 6° Rapporto Annuale 2019

Massimo DEANDREIS  
Direttore Generale - SRM

Napoli, 4 Luglio 2019



## 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**



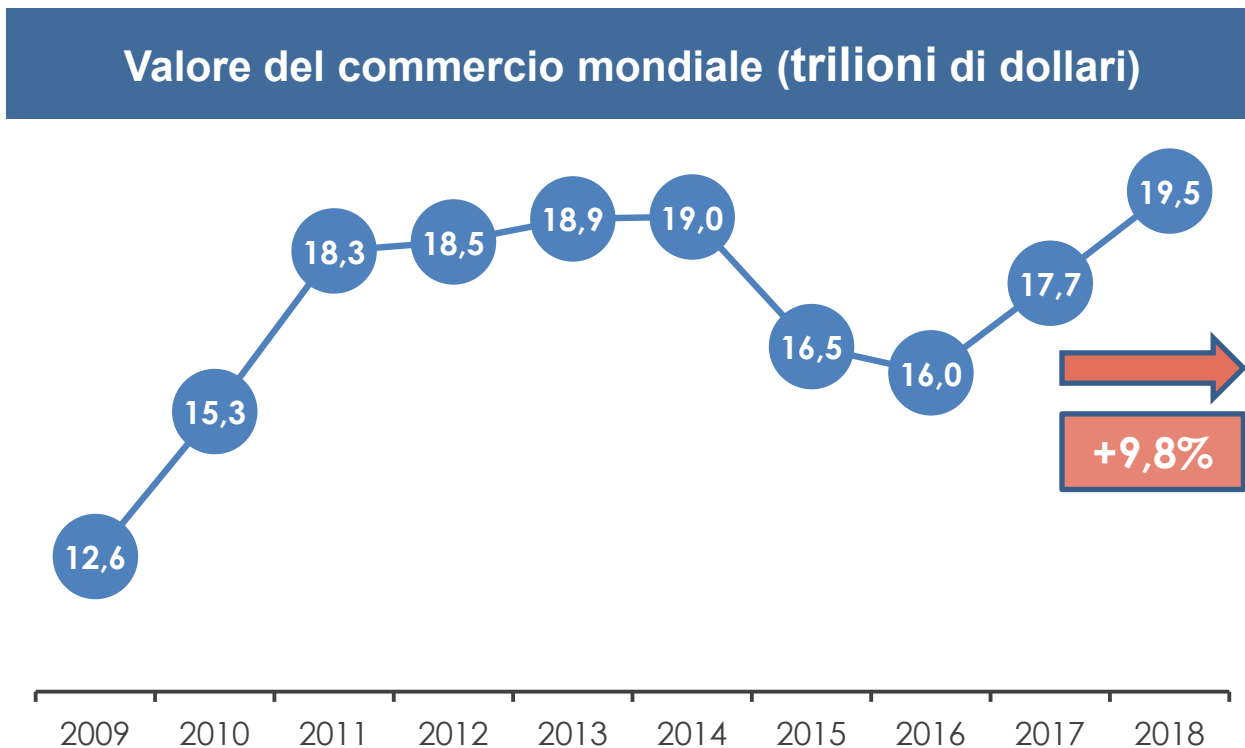
**I fenomeni che stanno “rimodellando”  
lo shipping accrescono il peso del Med**



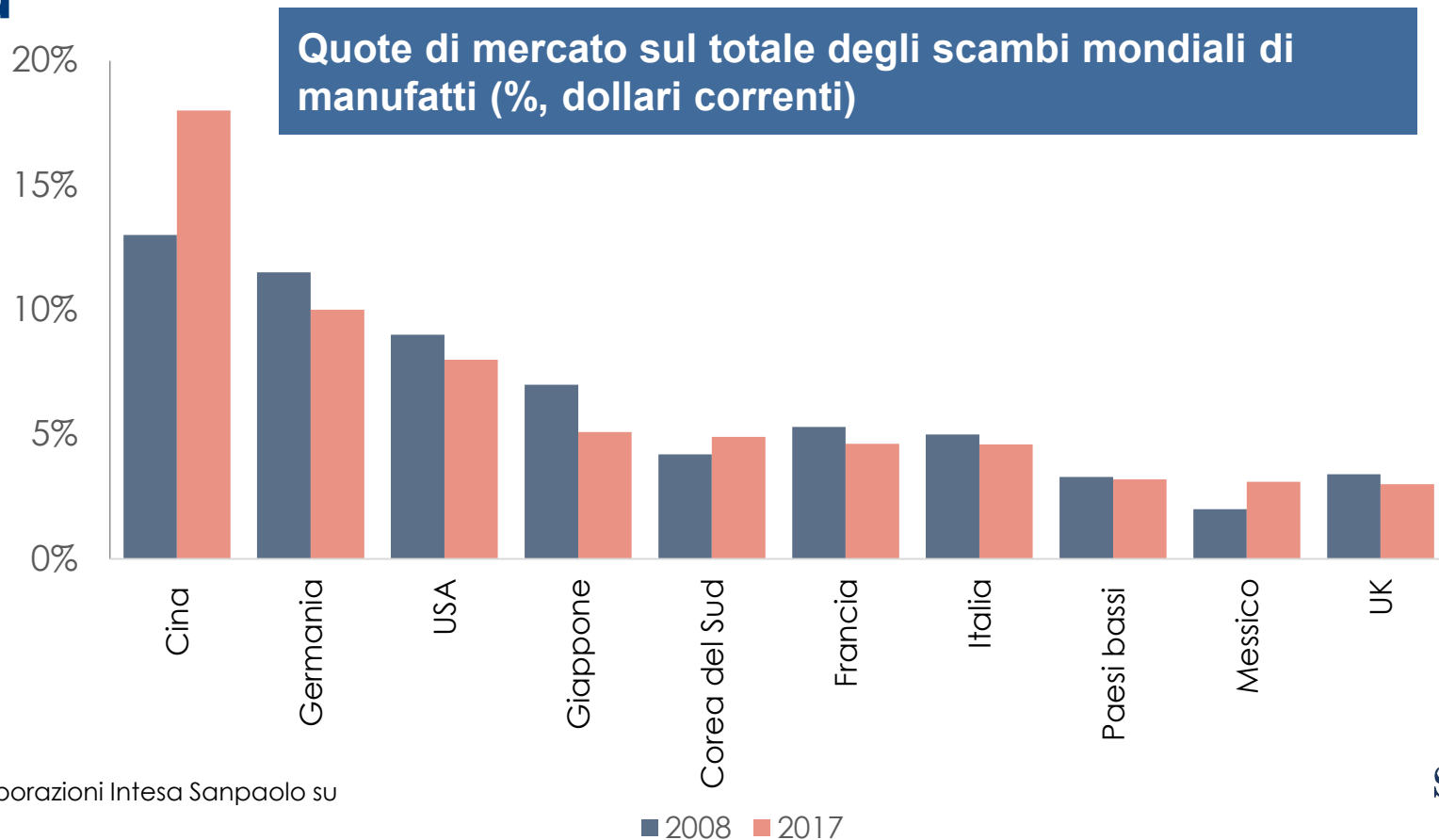
**Il ruolo dell'Italia e del Mezzogiorno**

# Il commercio mondiale continua a crescere ma...

4



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

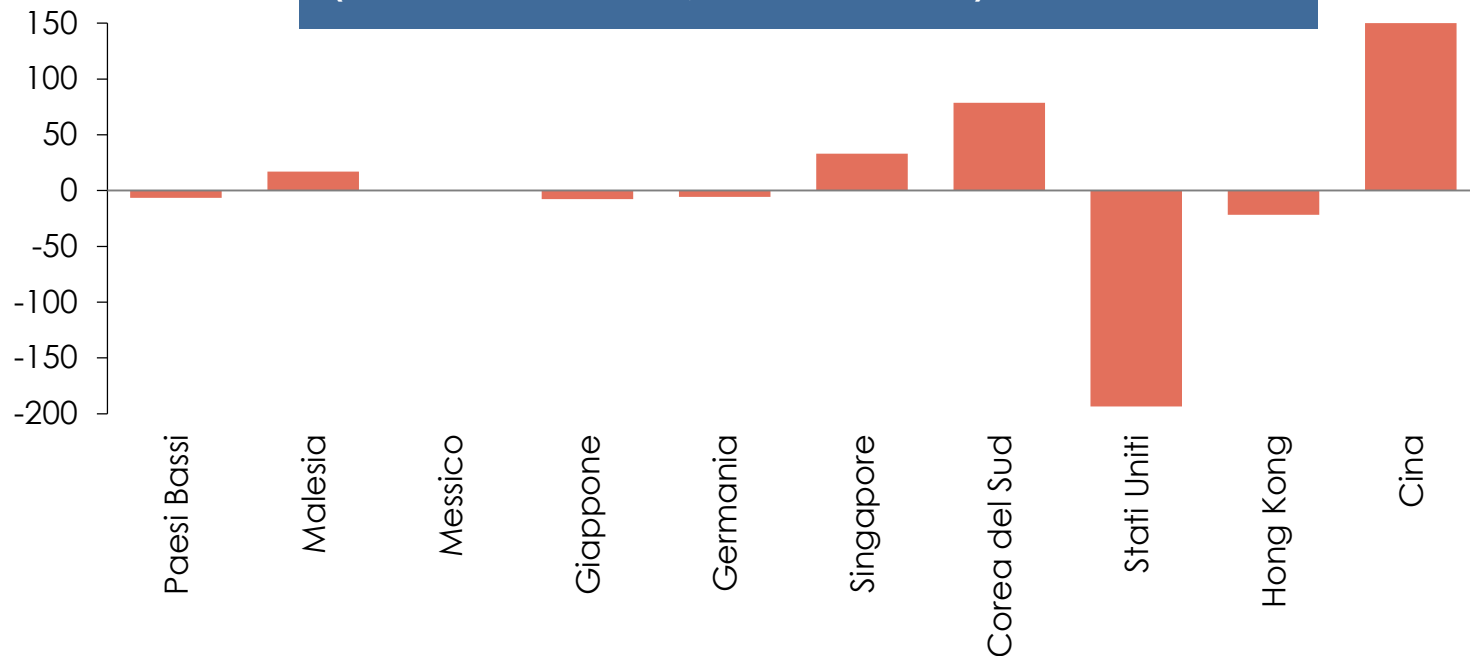


Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati BACI

# Una guerra commerciale ma anche tecnologica

6

Saldo commerciale\* nel settore ICT 2017  
(miliardi di dollari, dati UNCTAD)

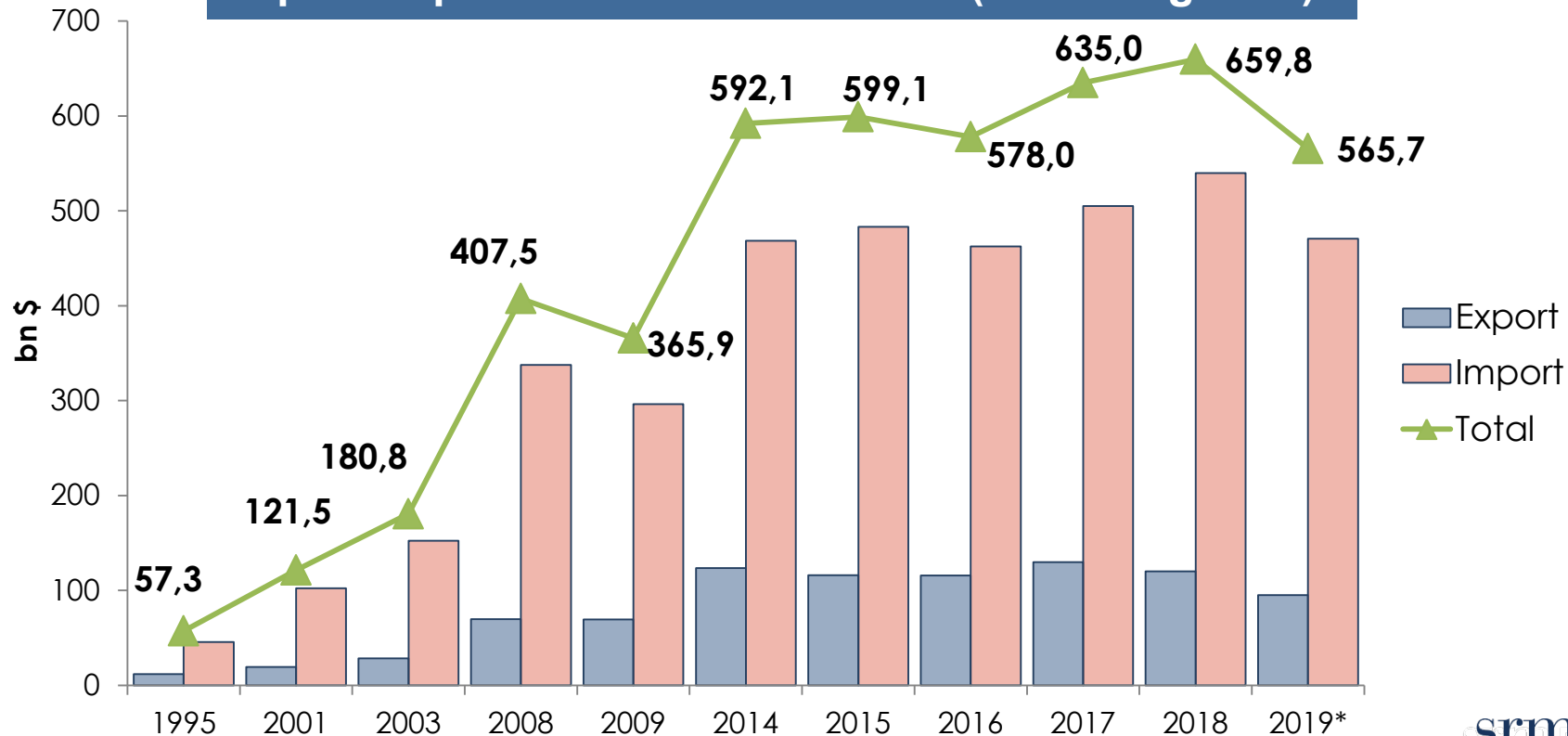


Nota: (\*) paesi ordinati per valore dell'export 2017

Fonte: Intesa Sanpaolo – Monitor dei Settori ad Alta Tecnologia

# Un dualismo tutto incentrato sul rapporto Stati Uniti-Cina..?

## Import-Export US-China 1995-2018 (Trade in goods)



\* Stime

Fonte: SRM su United States Census Bureau 2019

# ...con l'Europa in mezzo

8

**+1** <sup>24H</sup>  
BILLION

THE EU AND CHINA  
TRADE OVER  
€1 BILLION DAILY

EU'S SECOND LARGEST  
TRADING PARTNER

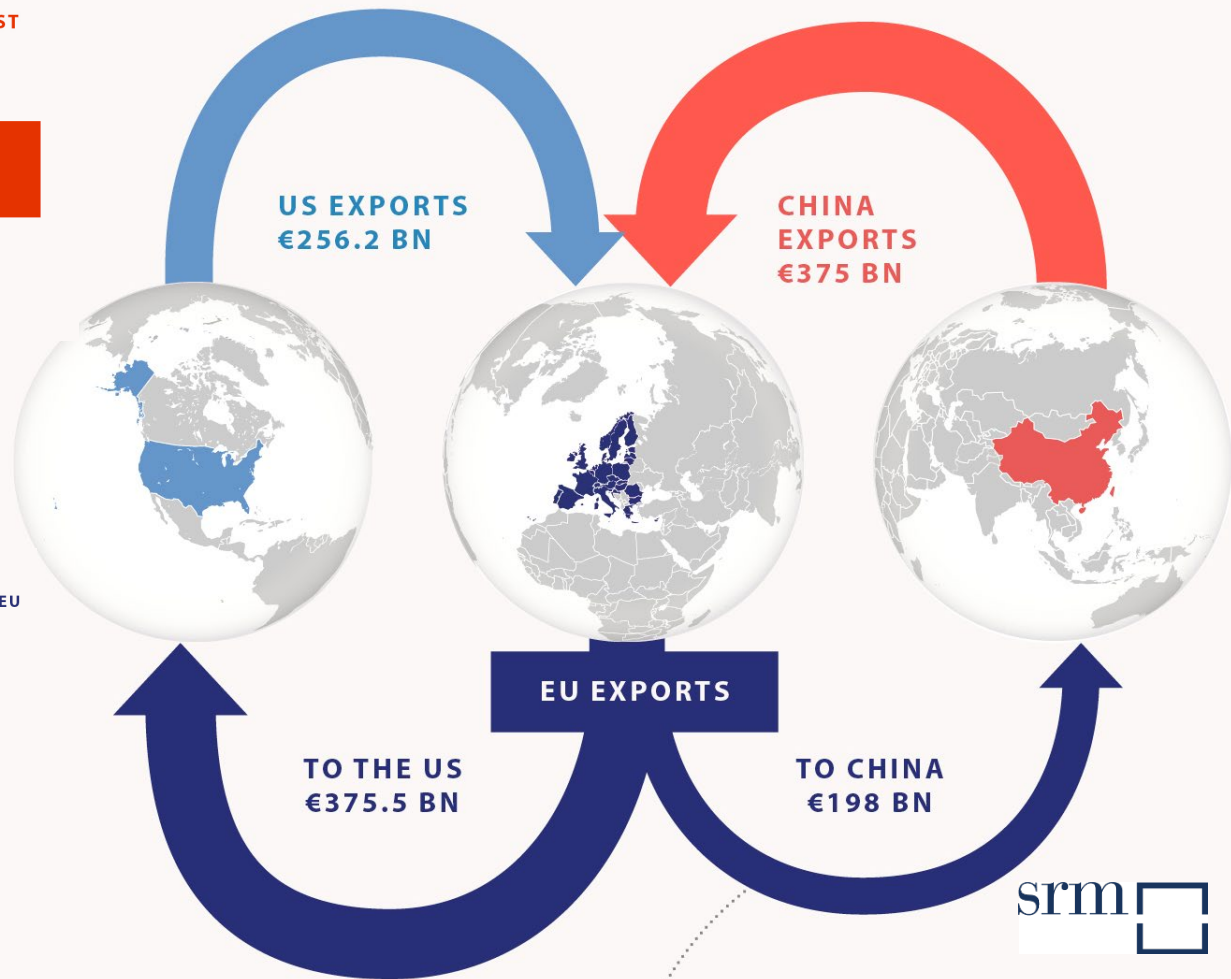


**80% seaborne trade**

CARS ARE THE EU'S  
#1 EXPORT TO CHINA



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



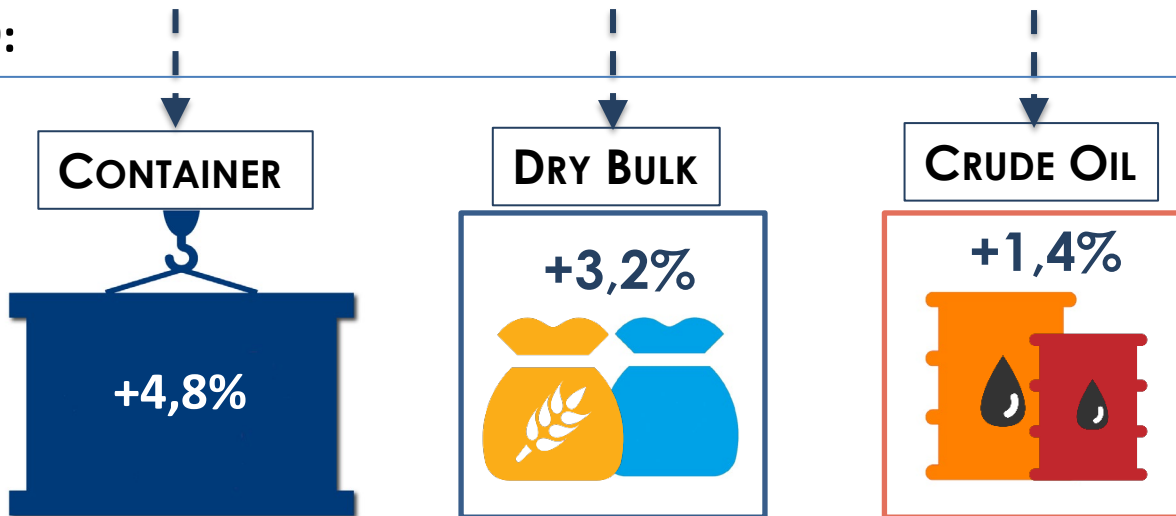


# L'80% del commercio mondiale viaggia via mare

9



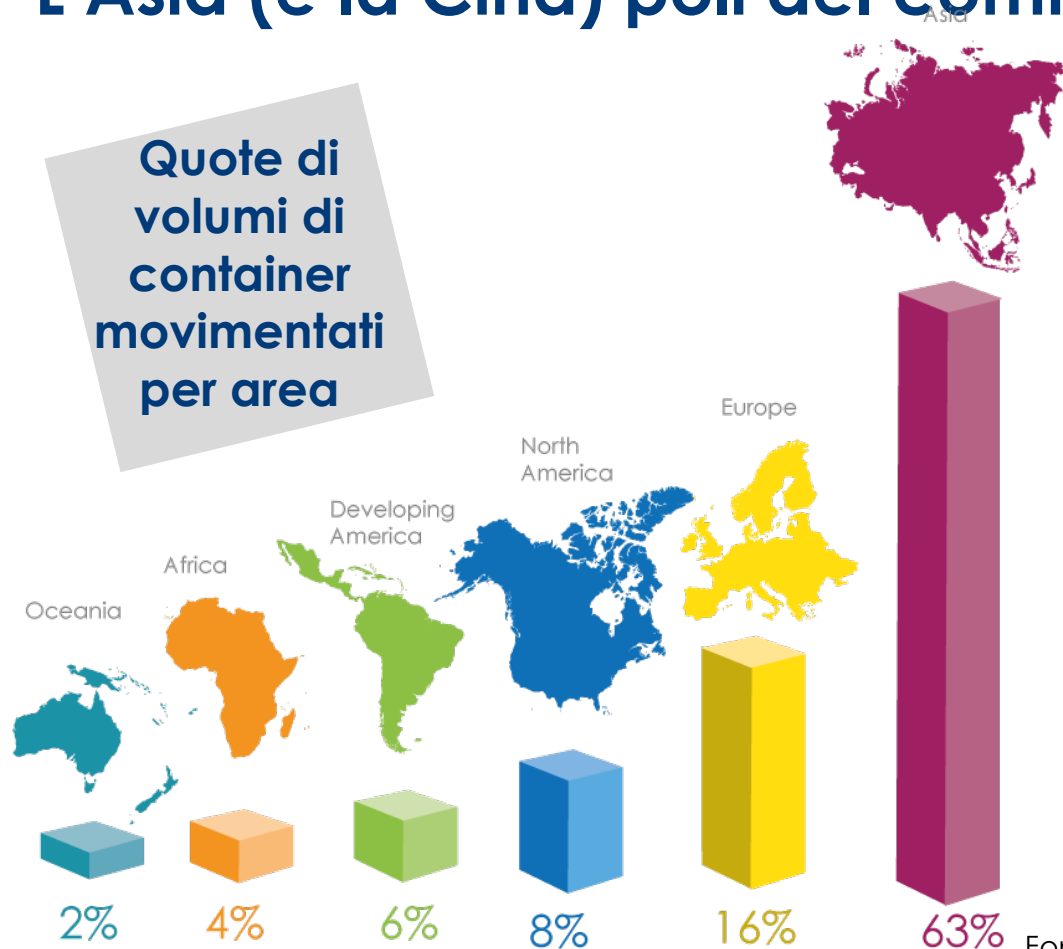
STIME 2019:



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

10

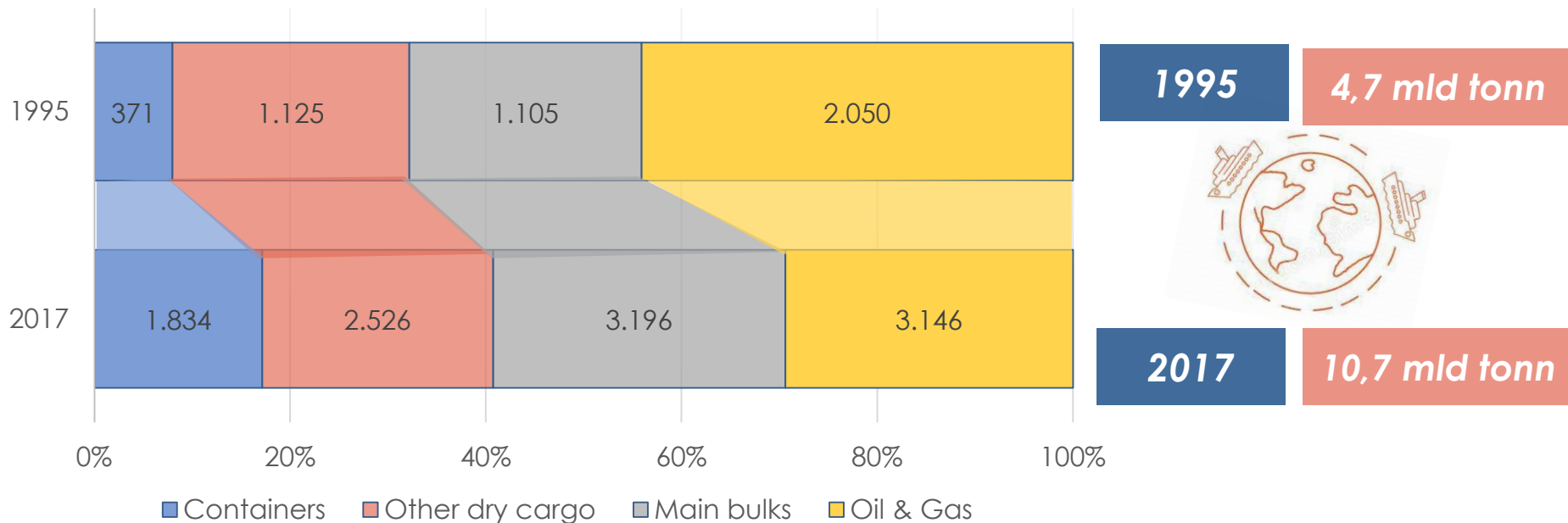
Quote di volumi di container movimentati per area



- 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 scenario<sup>11</sup>



■ 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%

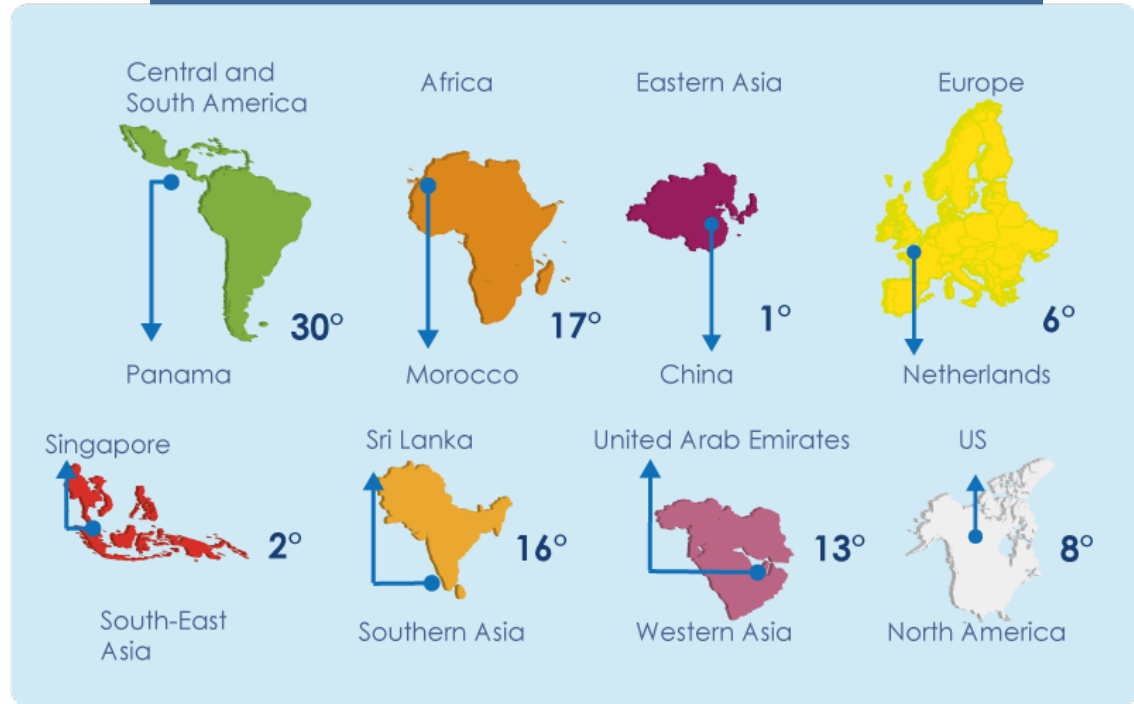
Fonte: SRM su Unctad (dati in milioni di tonnellate)

# 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 paesi meglio connessi per area



# 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€.

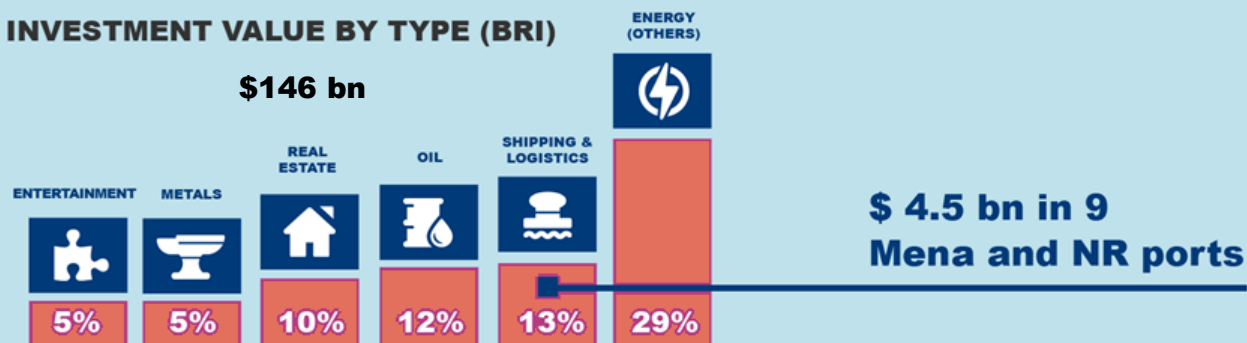
OTTOBRE 2016. **Cosco** e Qingdao Port International investono nel Vado Ligure Terminal, **ITALIA** (rispettivamente acquisendo il 40% e il 9,9%) 450 mln€ (300 pubblico e 150 privato). La Cina interviene nella parte privata con COSCO 53 milioni di euro+17 milioni di euro (Qingdao) per 70 milioni. Il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



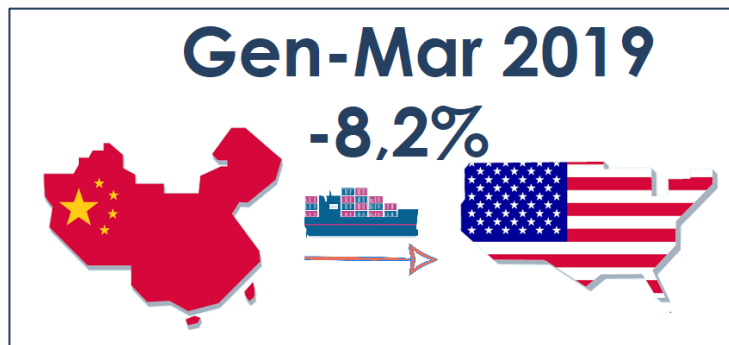
Investimenti fino a giugno 2018  
Esclusi investimenti finanziari

Fonte: SRM su China Global  
Investment Tracker database

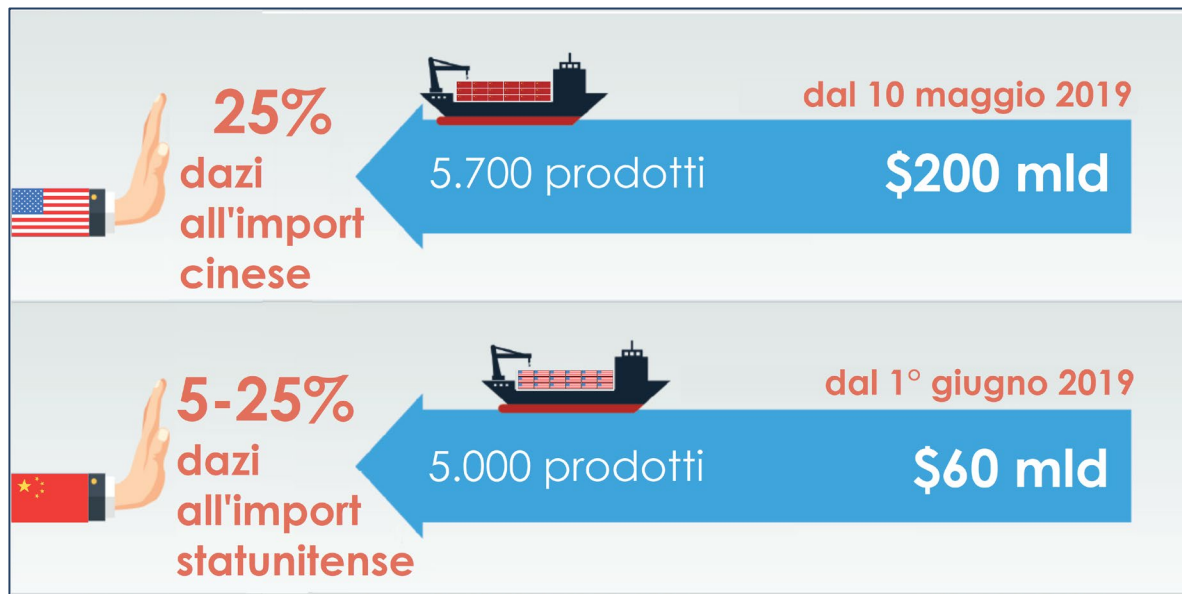


# Sono già rallentati gli scambi via mare US-China...

16



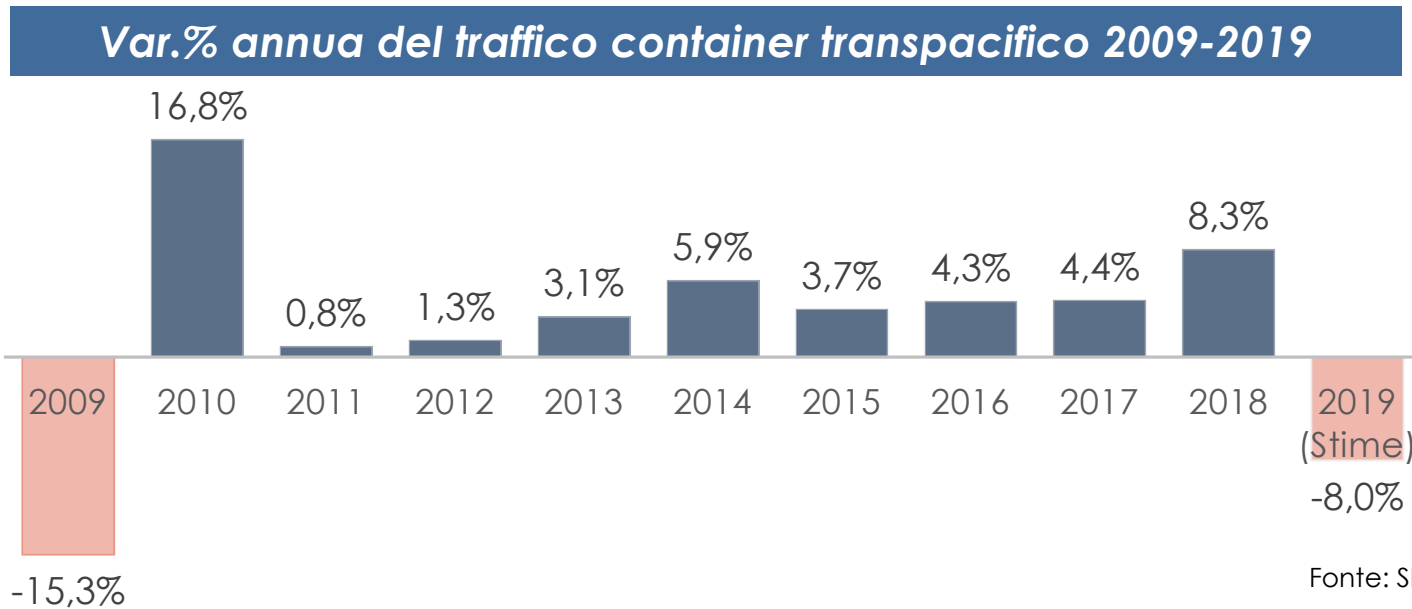
...ma l'escalation continua...





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

17

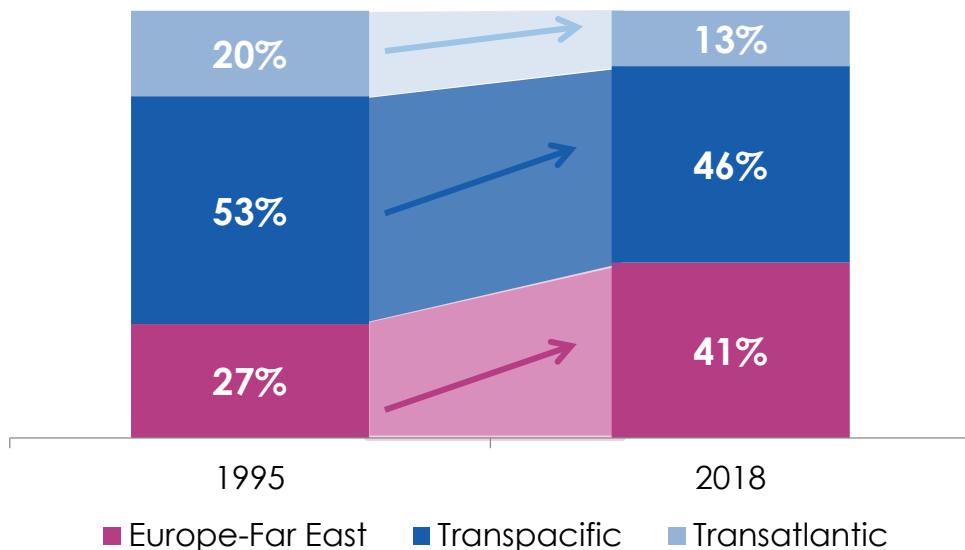


- Le **merci containerizzate in partenza dalla Cina** rappresentano il **68% dei volumi complessivi** transpacifici.
- La rotta Transpacifica è la più sensibile alla *Trade war* Us-China.
- Si crea **un'opportunità per le altre grandi rotte East-West**

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

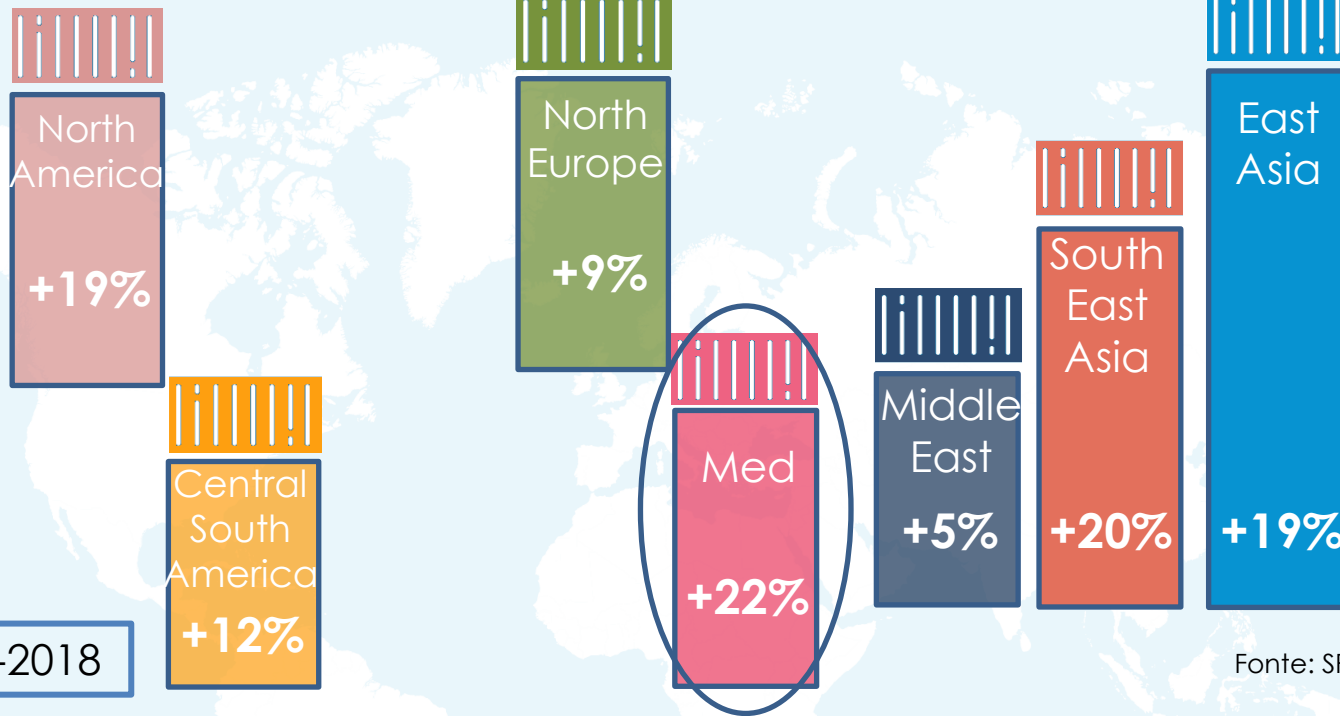
18

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



- 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**.

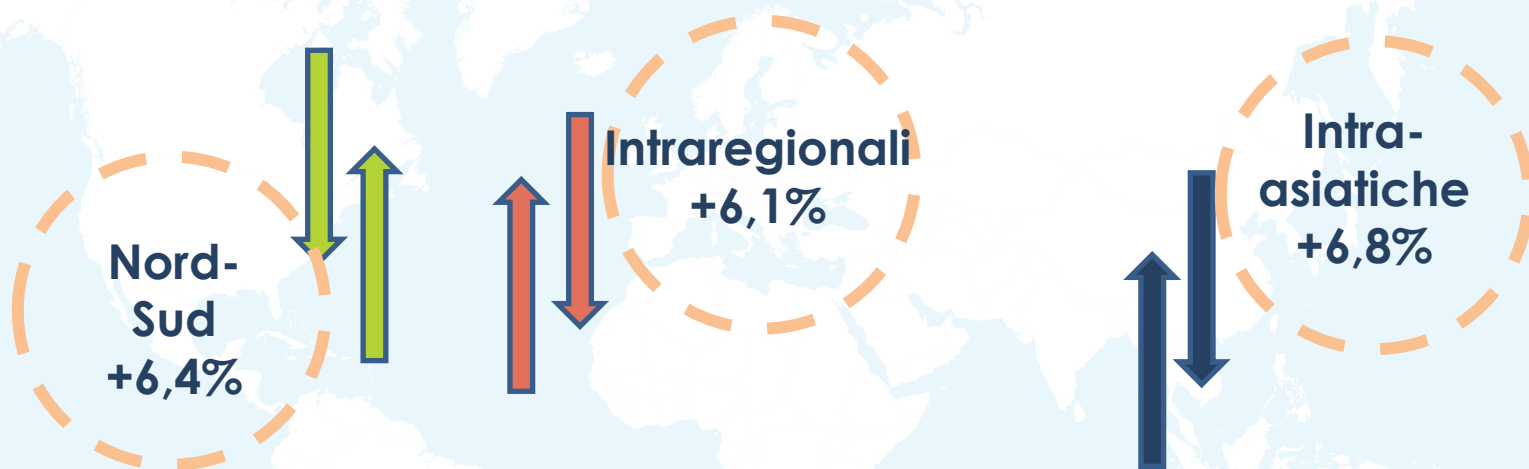
# Anche nel traffico portuale si conferma il peso crescente del Med 19



- 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

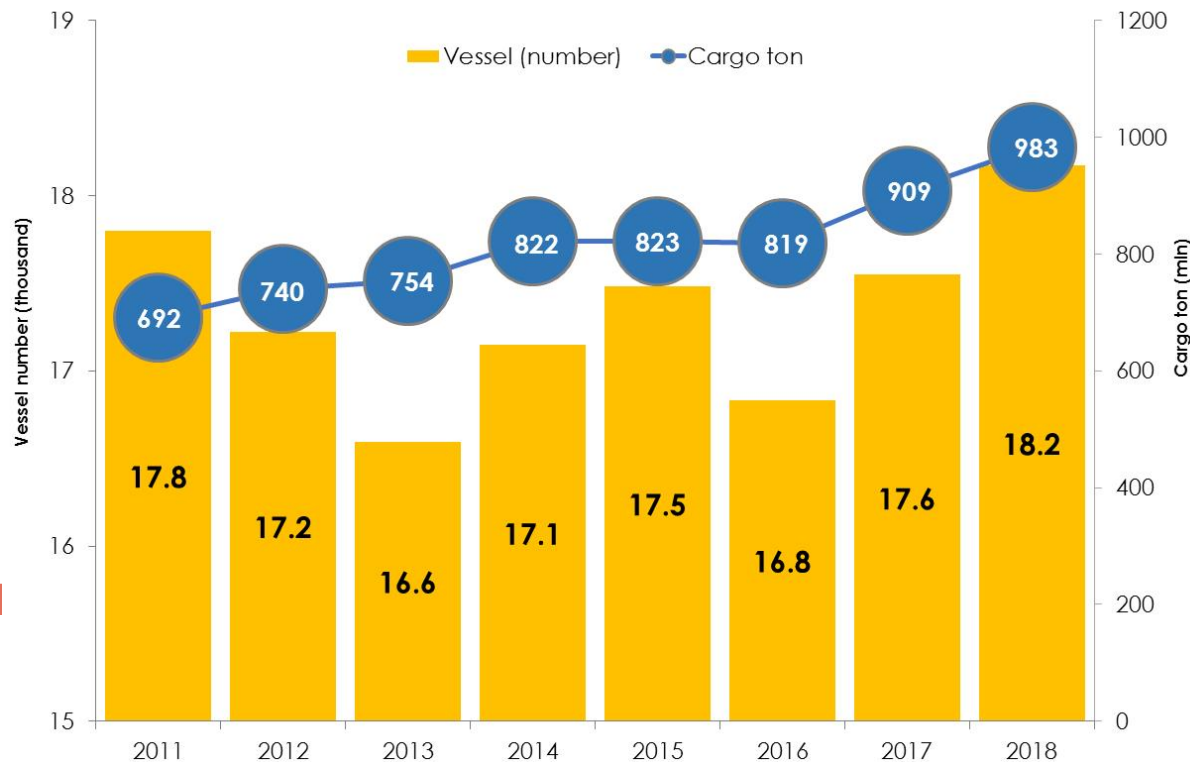


- L'andamento economico nelle aree in via di sviluppo e l'innovazione tecnologica favoriscono le **rotte regionali**
- Nel **Mediterraneo**, l'**Italia** è **leader** tra i Paesi dell'UE 28 con **230 milioni di tonnellate** (quota di mercato: **37,4%**).

Crescita annua 2018/2017  
Fonte: SRM su Unctad

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

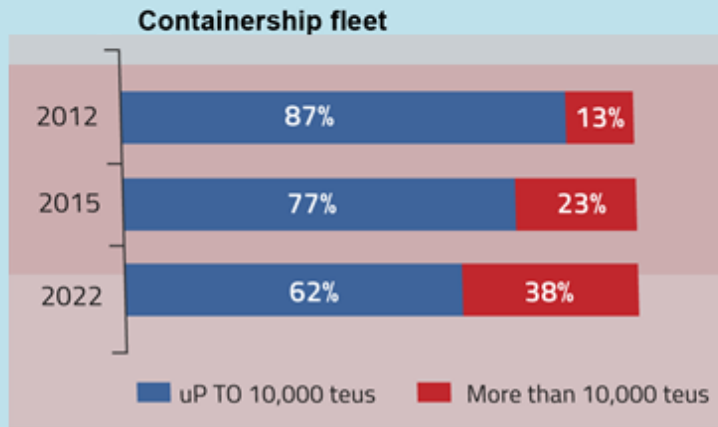
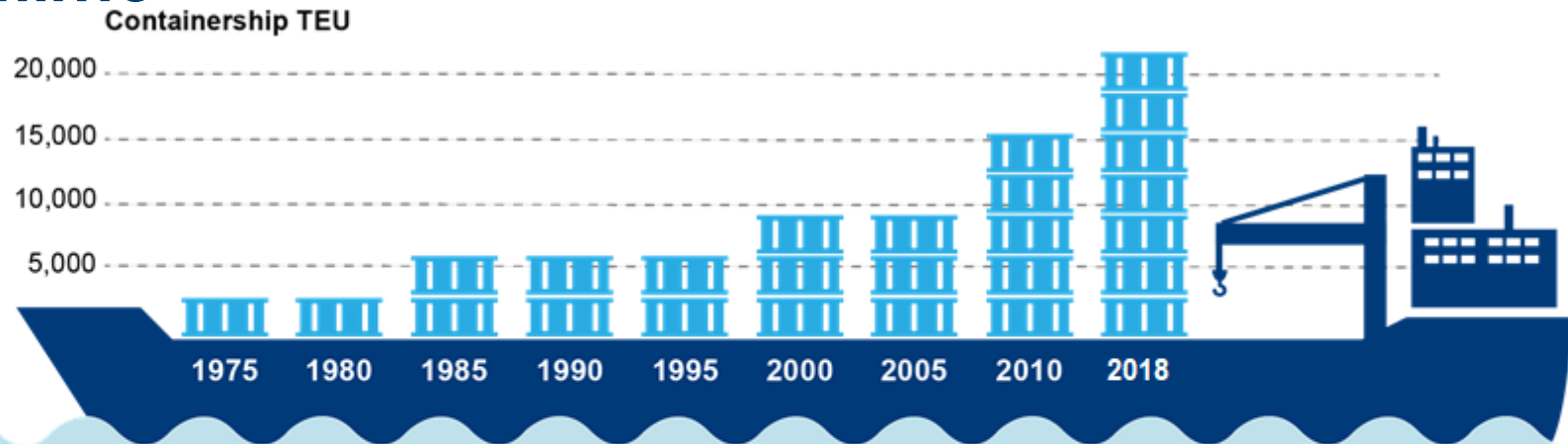
- Il traffico attraverso Suez aumenta dell'8,2% nell'ultimo anno **superando i 980 milioni tonnellate**.
- Oltre **18 mila** le navi transitate.
- Il segmento **container** copre la metà del traffico e l'oil un altro 25%.
- Già **7.638** hanno attraversato il canale nei primi 5 mesi del **2019** (+5,2%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



Fonte: SRM su SCA, 2019

# Il gigantismo è una tendenza in tutti i segmenti del marittimo

22



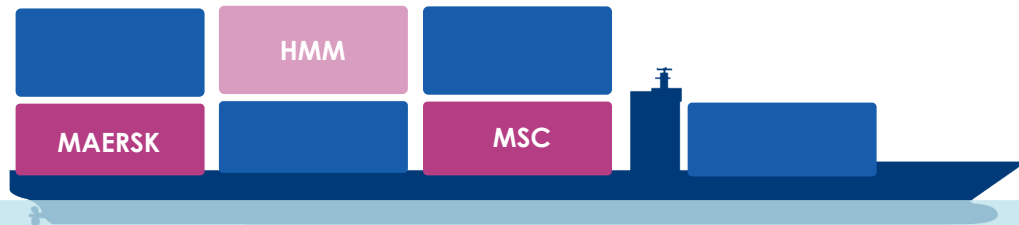
Al 2022, nella fascia 10.000-23.000 TEU saranno lanciate 133 nuove navi (45 nella fascia 18.000-23.000).  
Cosco ha in progetto di ordinare navi da 25.000 TEU

Fonte: SRM

# Si conferma la scelta delle Grandi Alleanze

fino al 1° aprile 2020

2M



## 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

OCEAN ALLIANCE



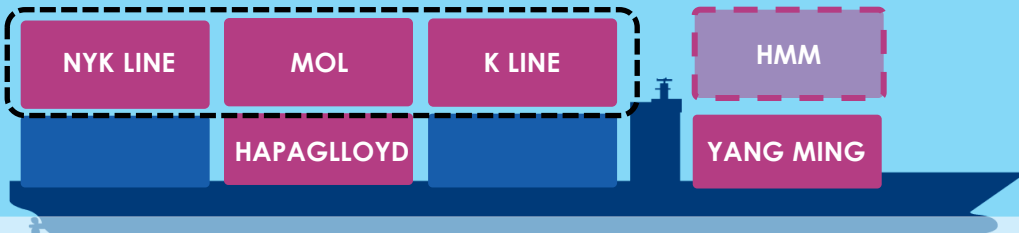
## Key points:

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

THE ALLIANCE

ONE

dal 1° aprile 2020



## Key points:

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

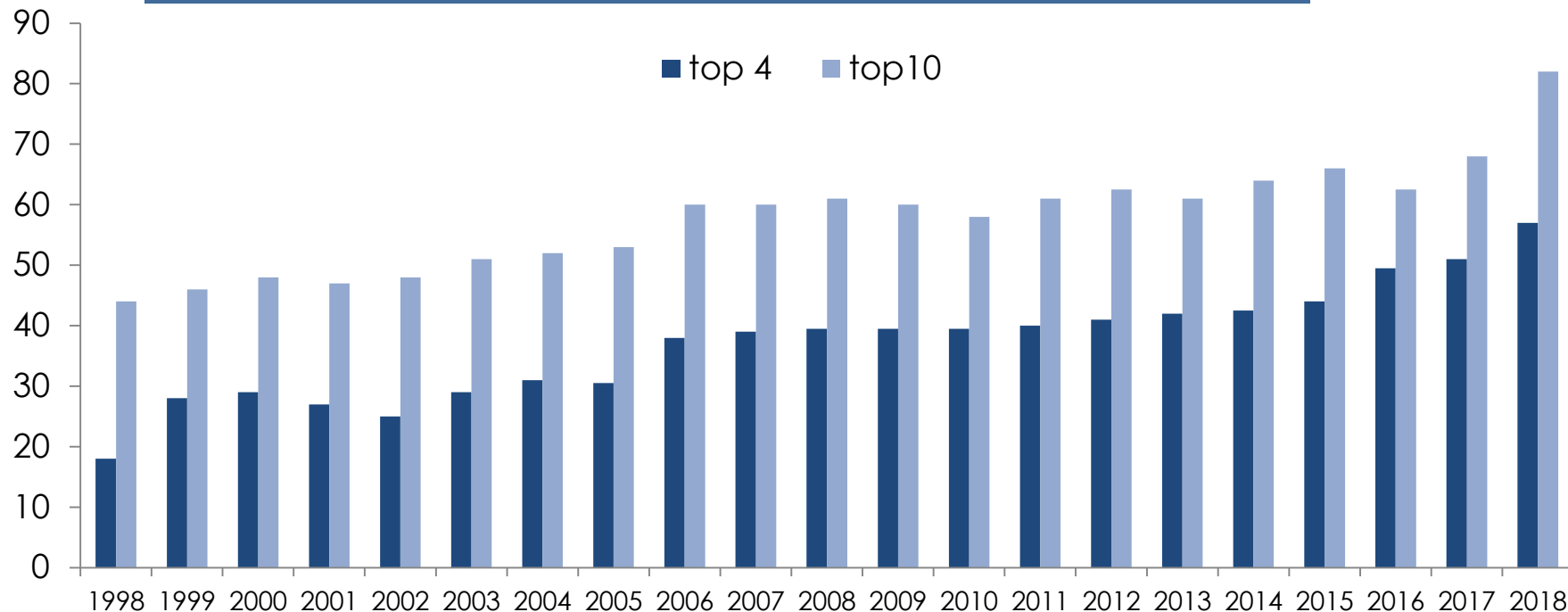
\* Entire fleet of the carriers participating in the alliance.

Source: SRM on Alphaliner

# Aumenta la concentrazione del mercato container

24

## Tasso di concentrazione (%) nel trasporto containerizzato

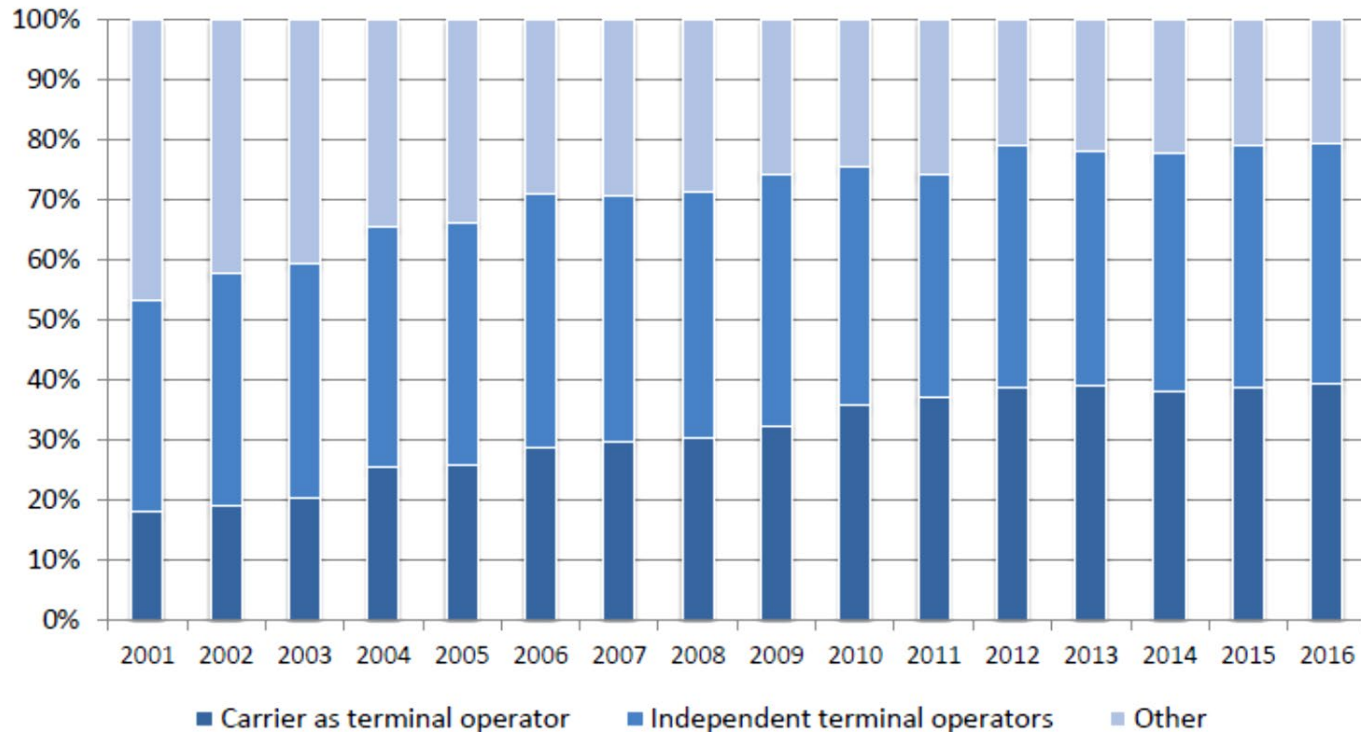




# Avanza la strategia dell'integrazione verticale

25

## Quota % dei terminal per tipologia di controllo

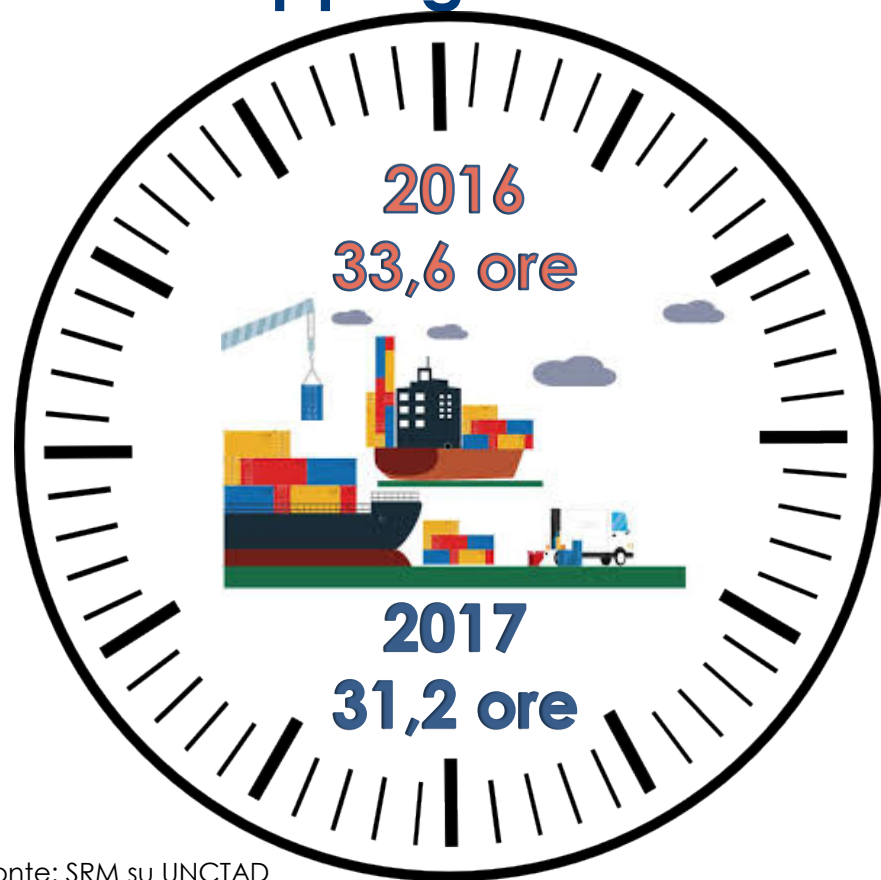


■ I **carrier** mirano ad **estendere il controllo sulla filiera logistica**: la quota dei **terminal** da loro **controllati** è passata **dal 18% del 2001 al 38% nel 2016**

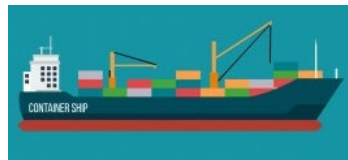
■ A farne le spese i terminal sotto il controllo pubblico

# Gli effetti dell'innovazione e della digitalizzazione sullo shipping

26



## CONTAINERSHIP



## Numero giorni in porto

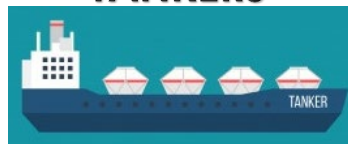
2016

2017

0,87

0,92

## TANKERS



1,36

1,30

## BULK CARRIER



2,72

2,68

## DRY CARGO



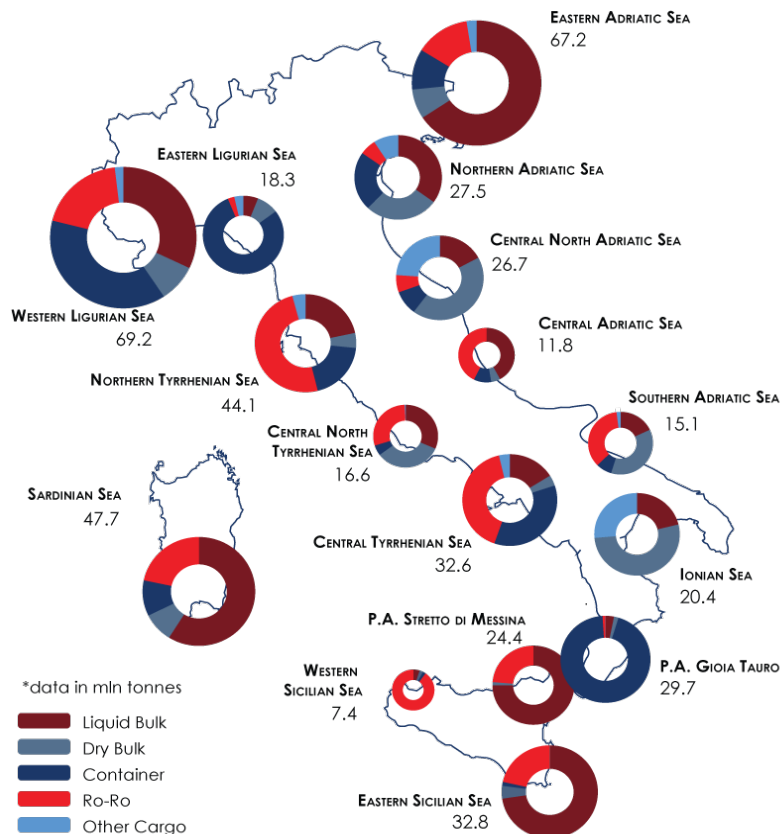
1,10

1,02

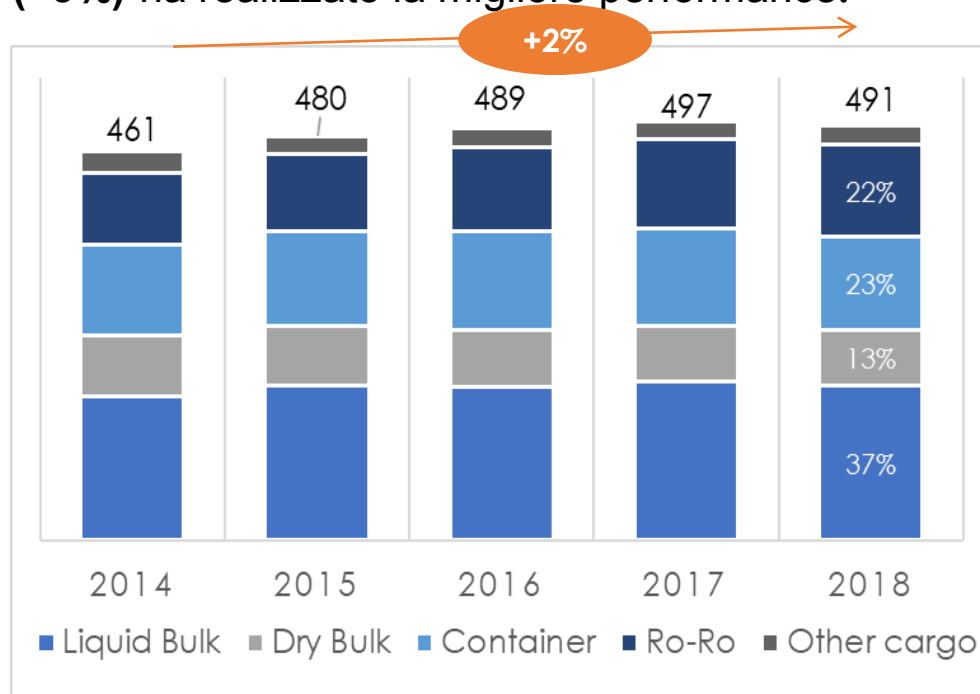
# Analisi delle performance dei porti Italiani

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.

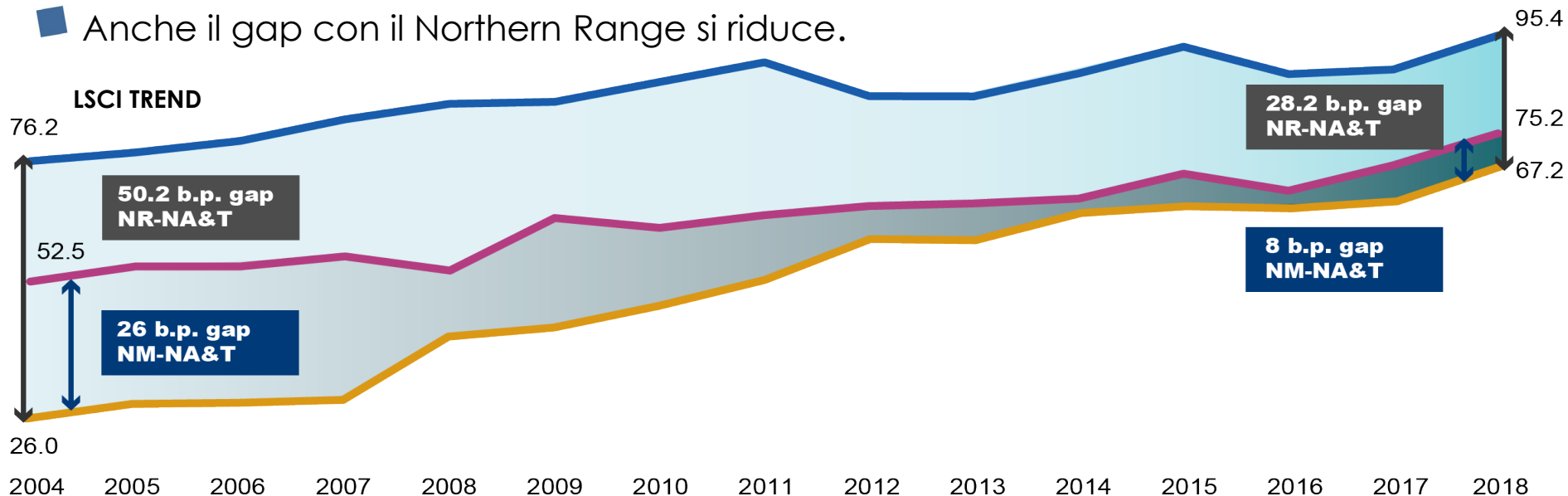


Fonte: SRM su Assoporti

# Cresce la competitività della sponda Sud del Med

28

- 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.

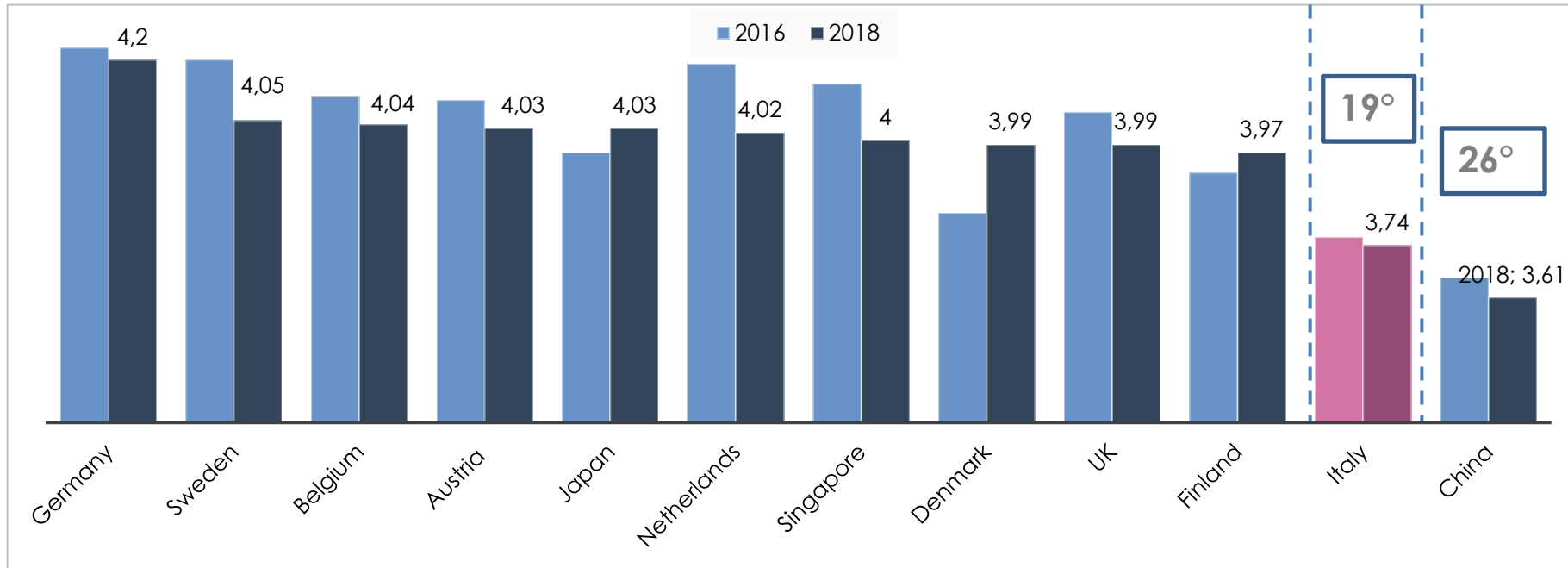


Fonte: SRM su UNCTAD

<b>Average NR</b>	Northern Range (Germany, Netherlands, Belgium)
<b>Average NM</b>	North Mediterranean (Spain, France, Italy, Greece)
<b>Average NA &amp; T.</b>	North Africa & Turkey (Morocco, Egypt, Turkey)

# Logistic Performance Index

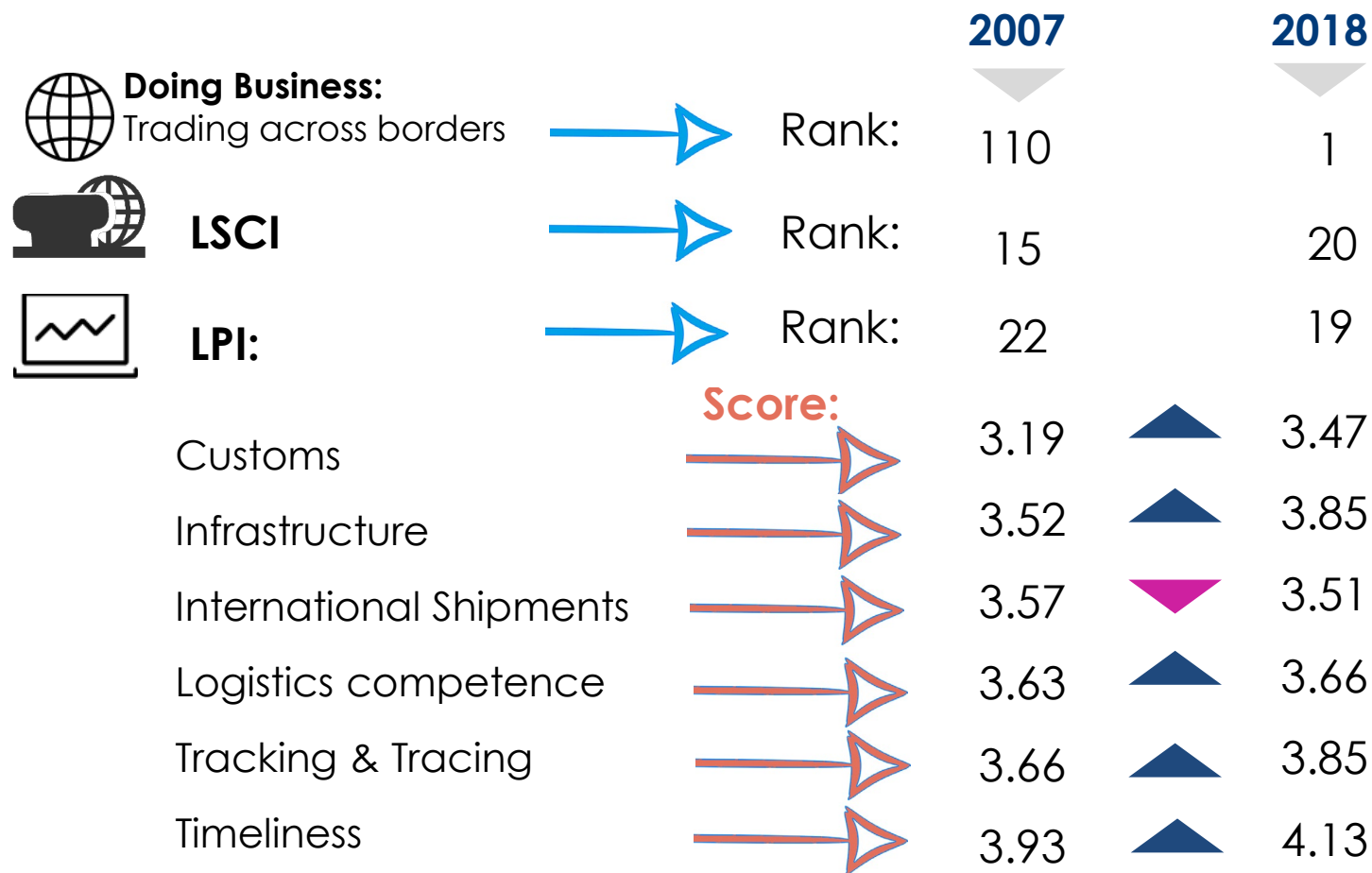
29



Fonte: SRM su World Bank

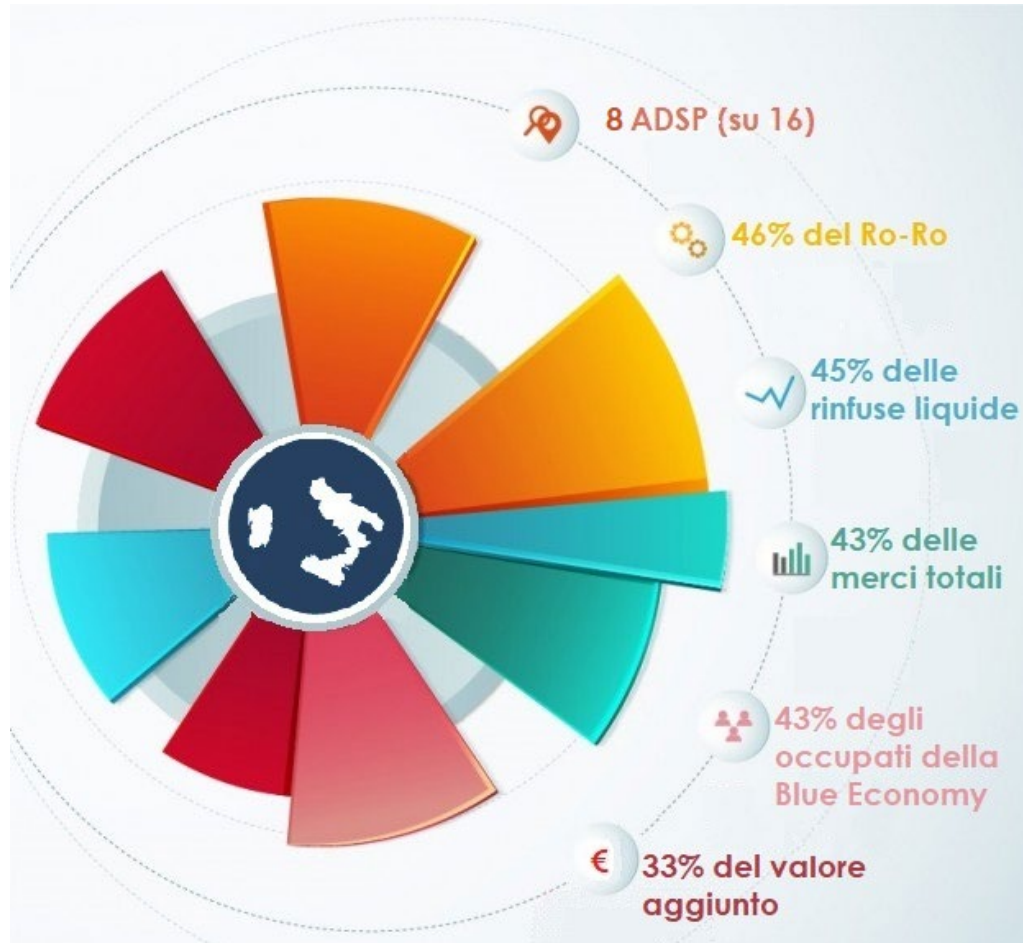
□ **L'Italia è 19°; la Cina è 26° al mondo**

# Ma i porti italiani stanno migliorando le loro performance <sup>30</sup>



# Il peso marittimo del Mezzogiorno

31



- 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

33



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

34

- 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](http://www.srm-maritimeconomy.com)

seguici su

