

ITALIAN MARITIME ECONOMY

L'impatto del Covid-19 sui trasporti marittimi:
rotte strategiche e scenari globali

Intermodalità e sostenibilità
chiavi per il rilancio italiano

Presentazione del 7° Rapporto Annuale
Napoli, 1° ottobre 2020

RASSEGNA STAMPA



ARTICOLI

STAMPA

TERMINALISTI GLOBALI

Da Genova a Venezia aumenta la presenza estera nei porti italiani

La presenza estera nei porti italiani, negli ultimi anni, è andata crescendo, sia sotto il profilo delle società che gestiscono i terminali, sia per quanto riguarda le aziende straniere di shipping con quartier generali vicini a grandi porti. Bisogna però anche dire che la maggior parte di queste company estere sono governate da management italiano. Tra le più recenti operazioni di espansione di un terminalista straniero su uno scalo tricolore c'è quella genovese, approvata in estate, dopo la fine del lockdown per il Covid, che ha visto Psa (Port of Singapore Authority), già presente da anni sotto la Lanterna, dove gestisce il terminal di Pra', allargare la sua sfera alle banchine del Sech di Sampierdarena. L'operazione, in realtà, è l'evoluzione di un intreccio di quote azionarie. Psa Europe, infatti, controllava già il 65,33% del terminal di Pra' e il 40% del Sech mentre la società Gip (controllata dall'inglese Infracapital e dalla francese Infravia, con una quota del 5% dell'imprenditore Giulio Schenone) aveva il 60% del Sech e il 34,7% di Psa Pra'. Ora, grazie al via libera dell'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona, sarà creata una nuova società ad hoc, MergeCo, in cui confluiranno le quote di Pra' e del Sech. Psa deterrà il 62% della società, e quindi la maggioranza di entrambi i terminali, e Gip il 38%. Sempre sotto la Lanterna, il Genoa port terminal è controllato dal gruppo Spinelli ma con il socio inglese Icon infrastructures (che detiene il 45% delle quote dell'azienda italiana). Spostandosi verso Savona, Vado Gateway, la nuova piattaforma container di Apm, società del gruppo Maersk, è con-

trollata al 50,1% dai danesi, al 40% dalla cinese Cosco e al 9,9% da Qingdao port international di Hong Kong. Guardando all'Adriatico, come appare da un'elaborazione di Srm (Intesa Sanpaolo) su dati Fedespedi, a Venezia il terminal Veco è controllato al 100% da Psa, mentre il Terminal intermodale Venezia è al 50% di Hili group (Malta) e al 50% di Msc (attraverso Marinvest). Quest'ultima, che fa capo alla famiglia italiana Aponte ma ha sede in Svizzera, controlla anche i terminali Mct di Gioia Tauro, Conateco di Napoli, e Calata Bettolo di Genova. Detiene, inoltre, il 40% del La Spezia container terminal, mentre il restante 60% è di Contship Italia, che fa capo ai tedeschi di Eurokai-Eurogate. Msc ha poi il 50% del Ts Marine terminal di Trieste, il 45% dell'Adriatic container terminal di Ancona e il 49% del gruppo genovese Messina (armatore e terminalista). Contship, che ha partecipazioni anche nei terminali Tcr di Ravenna (30%) e Sct di Salerno (15%), ha invece lasciato da alcuni mesi il porto canale di Cagliari, per il quale ha chiesto una concessione Pifim (Uk) con Port of Amsterdam international. A Taranto, infine, dal 2019 il container terminal è in mano alla turca Yiport (di Yildrim holding). Paolo Signorini, presidente dell'Adsp di Genova e Savona vede positivamente la presenza di gruppi stranieri in Italia «garantiscono capacità finanziaria, tecnologia e diversificazione del rischio. Ma a patto che non ci siano monopoli. Sennò può diventare pericoloso. A Genova, comunque, la maggioranza degli addetti dello shipping ormai fa capo a operatori stranieri».

—Raoul de Forcade

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La rete portuale.
Crescono i gruppi esteri
nella gestione
dei porti italiani



Il traffico via mare cala del 21% a giugno

ECONOMIA DEL MARE

Assoporti: nei primi sei mesi movimentate merci per 200 milioni di tonnellate

Il 7° Report di Srm presentato oggi: «Spendere presto i 4 miliardi pronti»

Vera Viola

NAPOLI

Il Covid ha avuto un forte impatto sul commercio marittimo mondiale e su quello italiano. In Italia, nel primo semestre 2020, l'import export via mare, a causa della pandemia e del blocco totale di tutte le attività, ha registrato un calo del 21% (in valore). Parliamo della componente internazionale del trasporto marittimo italiano che è sempre molto rilevante. Si pensi che il mare assorbe il 36% dell'interscambio italiano, (il 90% di quello mondiale) mentre il trasporto su strada assorbe ancora il 50% del traffico merci. Riguardo al trasporto marittimo complessivo si stima per il 2020 un calo del 4,4% e per il 2021 un incremento del 5%.

Nel 2019, per citare l'ultimo anno prima della crisi, il valore degli scambi commerciali via mare dell'Italia è stato pari a 249,1 miliardi di euro, registrando un -1% sull'anno precedente. Di questi 129,6 miliardi riguardano l'import (-2%) e 119,5 l'export (che è rimasto costante). Insomma, dopo anni di sostanziale stabilità, tanto che sommando traffico via mare nazionale e internazionale nell'ultimo quinquennio l'Italia ha movimentato tra 480 e 490 milioni di tonnellate di merci annue, nel 2020 è arrivato lo scossone causato dalla pandemia.

A scattare tale fotografia è il 7° Rapporto "Italian Maritime Economy" curato da Srm (Studi e ricerche per il Mezzogiorno) di Intesa San Paolo, che viene presentato oggi a Napoli.

Ieri intanto, sempre a Napoli, si è

tenuta anche l'Assemblea di Assoporti che ha a sua volta analizzato il trend. «Quello in corso è l'annus horribilis dell'economia mondiale - ha esordito Daniele Rossi, presidente Assoporti - Nei primi sei mesi di quest'anno sono state movimentate 200 milioni di tonnellate di merci, con una perdita di quasi il 12% rispetto allo stesso periodo del 2019».

Srm, inoltre, oltre al calo dei consumi, mette in evidenza un altro fenomeno che ha impattato sulle rotte del commercio internazionale, soprattutto per quella fetta particolarmente importante che è rappresentata dal traffico di container. Il Canale di Suez, nei primi 5 mesi del 2020 - segnala Srm - non ha più registrato le crescite sostenute e a doppia cifra del 2019; le navi porta container hanno fatto registrare un sensibile calo, del 15%. Tale fenomeno è dovuto, oltre che al calo dei consumi, anche a un altro fattore, anch'esso attribuibile al Covid-19: il calo del prezzo del petrolio ha indotto numerose portacontainer a passare per il Capo africano di Buona Speranza, prolungando il percorso di circa 3mila miglia nautiche, pur di risparmiare i costi del pedaggio. L'Autorità del Canale di Suez ha cercato di recuperare introducendo uno sconto per le grandi navi: si vedrà se riuscirà a invertire le rotte. «Il Mediterraneo resta centrale con il 27% dei traffici di linea container mondiali - spiega il dg di Srm, Massimo Deandrea - Ma attenzione, emergono altre rotte, quella africana, quella artica, la rotta ferroviaria tra Cina ed Europa, che potrebbero strappare quote di mercato».

Tornando in Italia, vale la pena segnalare, e lo fa il Report di Srm, che la Cina è il principale Paese fornitore: rappresenta il 18% di tutto l'import via mare italiano. Il primo Paese cliente è invece rappresentato dagli Usa che concentrano il 24% dell'export.

Non mancano indicazioni che Srm fornisce per il miglioramento dei traffici marittimi. Il primo monito è netto: far decollare le opere immediatamente cantierabili nei porti. Srm

ha stimato, analizzando un panel di programmi operativi portuali (POT), oltre 4 miliardi di opere portuali in vari stati di avanzamento e di varia dimensione. «Porti e logistica - sottolinea Deandrea - hanno un ruolo strategico nel rilancio del Paese. E come tali vanno considerati anche in sede di definizione del Recovery Plan e nella distribuzione delle risorse». Srm invita infine a «impostare la programmazione dei fondi strutturali 2021-2027 prevedendo la digitalizzazione delle procedure portuali e la massima integrazione infrastrutturale, favorendo lo sviluppo della ferrovia e dell'intermodalità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IN CIFRE

-21%

Il calo in Italia

Il Covid ha impattato sui traffici marittimi. Nel primo semestre del 2020 si stima un calo significativo

36%

Traffico via mare

Quota del trasporto di merci via mare in Italia rispetto al totale interscambio. Il traffico su strada resta prevalente con una quota del 50%. Ma sarebbe auspicabile una riduzione a favore dell'intermodalità

4 miliardi

Risorse bloccate

Il Rapporto di Srm indica la necessità di spendere 4 miliardi di Pot destinati a opere cantierabili



Lo studio

**Porti, l'export
salva il Sud
«Ora il rilancio
dei nostri scali»**



Nando Santonastaso

Il Covid affonda di quasi il 4% il trasporto marittimo globale e del 21% i volumi di import ed export della portualità italiana: ma la buona notizia è che a tenere sono gli scali meridionali, capaci di registrare performance superiori alla media nazionale.

A pag. 27

Porti, traffici giù del 21% ma gli scali del Sud si difendono dalla crisi

► Sulle strutture del Mezzogiorno pesa il 43 per cento del movimento marittimo

► L'export alimentare tra i fattori di traino ma sono ancora tanti i progetti inattuati

**IL RAPPORTO SRM
VERRÀ ILLUSTRATO
QUESTA MATTINA
AL MEETING
SHIPPING NAPLES
DEDICATO AL SETTORE**

LO STUDIO

Nando Santonastaso

Il Covid affonda di quasi il 4% il trasporto marittimo globale e

del 21% i volumi di import ed export della portualità italiana: ma la buona notizia è che a tenere meglio sono gli scali meridionali, capaci di registrare performance superiori alla media nazionale. Il dato, che si aggiunge a quelli contenuti nel settimo Rapporto annuale "Italian maritime economy" curato da **Srm**, la Società di ricerche e studi sul Mezzogiorno diretta dall'economista Massimo De Andreis e collegata al **Gruppo Intesa Sanpaolo**, appare a prima vista sorprendente. In realtà, come spiega Alessandro Panaro, Responsabile Maritime & Energy di

Srm, il merito è dei prodotti agroalimentari che la pandemia non ha bloccato al pari di altre e altrettanto importanti produzioni, industriali in primo luogo. I porti del Mezzogiorno hanno



cioè potuto beneficiare di un flusso continuo di merci destinate al consumo alimentare anche in chiave di export e la differenza rispetto agli scali del Nord, da Genova a Trieste, si è fatta sentire sia pure in un contesto di generale rallentamento.

Del resto, spiega il Rapporto **Srm** che sarà presentato stamane alla Stazione marittima di Napoli nell'ambito della due giorni dedicata allo Shipping Naples, da questi stessi porti transita ben il 43% del totale del trasporto marittimo italiano. È un dato che non molti sottolineano (anche per ragioni strumentali, evidentemente) ma che dà la dimostrazione di quanto potenzialmente la portualità meridionale potrebbe garantire al territorio e al Paese se solo fosse messa al centro delle politiche di sviluppo nazionali.

LA SFIDA

La piena attuazione delle Zes resta l'obiettivo di fondo (ancorché zavorrato, purtroppo, dai ritardi nell'attuazione delle norme di semplificazione che pure già esistono) ma, come evidenzia l'accurato lavoro dei ricercatori di **Srm**, si potrebbe fare anche altro. Ad esempio, iniziare a realizzare e senza vincoli burocratici i lavori portuali per circa 4 miliardi che sembrano immediatamente già cantierabili ma che invece restano ancora al pa-

lo, frenando progetti di crescita anche occupazionale di cui ci sarebbe un gran bisogno per accompagnare segnali di ripresa non del tutto trascurabili. Lo dimostra il fatto che un grande investitore marittimo olandese ha messo gli occhi addosso al porto di Cagliari (dove mancano ancora i terminalisti...) per trasformarlo in un nuovo epicentro del proprio traffico mediterraneo. O la grande attesa che accompagna gli investimenti turchi per il porto di Taranto, considerato una probabile testa di ponte per l'attuazione della Nuova via della seta (anche se, spiega il Rapporto, non è trascurabile il fatto che da qualche tempo i cinesi abbiano potenziato i collegamenti ferroviari con l'Europa). Ma significativa in questo contesto è anche la decisione di un colosso come il gruppo Msc di puntare come hub sul porto di

Gioia Tauro che può fare attrarre anche le navi di maggiore tonnellaggio, a differenza di quanto accade negli altri scali del Sud (non a caso il porto calabrese, nonostante gli enormi ritardi soprattutto nel collegamento con la rete ferroviaria nazionale, è quello che ha registrato la migliore performance prima della pandemia).

I FONDI

Naturalmente, come detto, si

tratta di investimenti da incorruggiare per evitare che restino isolati, come continua ad accadere da troppo tempo. **Srm** propone perciò alla politica nazionale di farsene carico impostando la programmazione dei nuovi fondi strutturali, quelli della programmazione 2021-2027, con strategie mirate per muovere lo sviluppo dei porti meridionali. "Puntare sulla portualità meridionale e sul sistema logistico del Sud - scrive **Srm** - potrebbe essere una soluzione per rendere più competitivi i nostri porti e allo stesso tempo impostare una "Virusexit strategy". Intanto bisognerà anche incoraggiare le imprese della logistica che restano un segmento di straordinaria importanza per lo sviluppo del sistema del trasporto marittimo: il Rapporto evidenzia che su un pannello di 400 imprese manifatturiere, la stragrande maggioranza esternalizza abitualmente la logistica sia in chiave di export che di import: esiste dunque uno spazio enorme offerto dal sistema industriale a chi si è specializzato in questo comparto. Naturalmente occorrerà prevedere clausole contrattuali che favoriscano le imprese logistiche ma su questo punto la sensazione è che bisognerà colmare una distanza ancora molto ampia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL MEETING

Il porto
di Napoli
da sempre
al centro
del traffico
merci
proveniente
da mezzo
mondo
e specie
dai Paesi
affacciati
sul
Mediterraneo
In basso
un momento
dei lavori
del meeting
Shipping
Naples
in corso
alla
Stazione
Marittima

L'economia Gli effetti del virus sui trasporti marittimi

SRM: IL TRAFFICO NEI PORTI È CALATO DEL 12% GLI SCALI MERIDIONALI RESISTONO ALLA CRISI

I rapporto 2020 realizzato da Srm, centro [studi e ricerche per il Mezzogiorno](#) di [Intesa Sanpaolo](#), analizza gli impatti della pandemia Covid-19 sul nostro sistema logistico-marittimo e i vari aspetti con cui il fenomeno si sta manifestando. Il trasporto marittimo continua a rappresentare il principale "veicolo" dello sviluppo del commercio internazionale: il 90% delle merci, infatti, viaggia via mare. I trasporti marittimi e la logistica valgono circa il 12% del pil. Secondo le precisioni del Fondo monetario internazionale, il calo del pil dovuto alla pandemia mondiale sarà pari al 4,9% nel 2020: si tratta di una crisi, come ha precisato lo stesso Fmi, «come nessun'altra» e con un recupero più lento del previsto nel 2021, con una crescita globale a fine periodo del 5,4%. Sul commercio internazionale il Fmi ha stimato un impatto della pandemia sui volumi di circa -12% per il 2020. I porti del Sud, però, si difendono bene dalla crisi. Il merito è dei prodotti agroalimentari che la pandemia non ha bloccato al pari di altre e altrettanto importanti produzioni, industriali in primo luogo. I porti del Mezzogiorno hanno potuto beneficiare di un flusso continuo di merci destinate al consumo alimentare anche in chiave di export.

Leggi su [ilriformista.it](#)



SERVIZI

TV E RADIO

Rai 3 TGR Campania

1° Ottobre - Edizione ore 19,30



<https://youtu.be/b2Ktl2CTo0o>

Radio24 Autotrasporti

2 Ottobre



https://youtu.be/6Yke8H_281o

AGENZIE

ANSA Globale, giovedì 01 ottobre 2020
Impatto Covid su traffico marittimo: -21% in primo semestre

ZCZC4076/SXR
XEF20275013761_SXR_QBXW
R ECO S56 QBXW

Impatto Covid su traffico marittimo: -21% in primo semestre
Studio Srm, Italia resta prim in Ue per short shipping in Med
(ANSA) - NAPOLI, 01 OTT - Il Covid19 ha condizionato
notevolmente gli equilibri del commercio marittimo mondiale ma
il mare rimane protagonista degli scambi commerciali e
rappresenta il principale veicolo dello sviluppo del commercio
internazionale: il 90% delle merci, infatti, viaggia via mare. I
trasporti marittimi e la logistica valgono circa il 12% del PIL
globale. E' questo il dato globale che emerge dalla settima
edizione dello studio "Italian Maritime Economy" di Srm, Istituto
di studi e ricerche per il Mezzogiorno del gruppo Intesa San
Paolo, presentato oggi nel corso della Naples Shipping Week di
Napoli.

Il rapporto conferma per la portualità italiana un trend di
traffico stabile negli ultimi 5 anni intorno alle 480/490
milioni di tonnellate movimentate l'anno, con una netta
prevalenza delle rinfuse liquide che coprono il 37% del totale,
seguite dal segmento container con una quota pari al 23%, mentre
il Ro-Ro si attesta al 22% e le rinfuse solide al 12%, chiudono
le merci varie con circa il 5%. In Italia la componente
internazionale del trasporto marittimo resta rilevante. Nel 2019
il valore degli scambi commerciali via mare è stato pari a 249,1
miliardi di euro, registrando un -1% sull'anno precedente. Di
questi 129,6 miliardi sono in import (-2%) e 119,5 in export
(stabile). L'effetto del covid19 si è sentito sul traffico
marittimo, con un calo del 21% nel primo semestre 2020
dell'import-export via mare.

Il rapporto guarda al mercato internazionale sottolineando
che la Cina è il nostro principale Paese fornitore e con 23,1
miliardi di euro di valore rappresenta il 18% di tutto l'import
via mare italiano, il primo Paese cliente per modalità marittima
sono invece gli USA che con 28,1 miliardi concentrano il 24% del
nostro export.

Guardando ai porti, il rapporto sottolinea che i primi 5
Energy Port italiani, Trieste, Cagliari, Augusta, Milazzo e
Genova, rappresentano il 69% dell'intero traffico liquido
nazionale e Trieste, con 43,3 milioni di tonnellate, si conferma
lo scalo italiano che movimenta i volumi più elevati. Seguono
Cagliari ed Augusta in Sicilia. Sostanzialmente stabili altri
tipi di traffico: sui container il nostro Paese ancora non
riesce a dare la spinta al dato che ci vede ancorati intorno ai
10 milioni di TEU ormai da anni, mentre il Paese conserva la
leadership nello Short Sea Shipping nel Mediterraneo con il
primato tra i Paesi Ue per il trasporto via mare a corto raggio
nel Mediterraneo a una cifra di 246 milioni di tonnellate di
merci trasportate che rappresentano una quota di mercato del

39%.

"Questo è un anno - Paolo Scudieri, Presidente SRM - particolarmente difficile per la nostra economia e quindi per tutto il nostro sistema industriale e infrastrutturale. SRM ha analizzato gli scenari futuri e quali possono essere le strade da intraprendere per una ripartenza più rapida e per costruire un futuro più resiliente agli shock economici ed in questo la logistica e la portualità possono dare una forte mano affinché eventi come questo non ci colgano più impreparati"

Nello specifico, Massimo Deandreas, direttore generale SRM ha spiegato che il rapporto "mette in risalto come la pandemia stia cambiando la geografia delle relazioni economiche mondiali viste attraverso la lente dei traffici marittimi. Siamo in una fase di regionalizzazione della globalizzazione ed emerge chiaramente l'importanza strategica di investire per una portualità e una logistica efficiente e integrata con le reti europee. L'Italia è un ponte naturale tra Europa e Sud Mediterraneo per energia e logistica. Recuperare questo ruolo è una priorità nazionale coerente con l'interesse europeo e il Recovery Fund deve essere la spinta determinante a fare quegli investimenti che si aspettano da anni". (ANSA).

Y7W-PO
01-OTT-20 15:38 NNNN

ANSA Globale, giovedì 01 ottobre 2020
L'AGENDA ECONOMICO-FINANZIARIA DI OGGI

ZCZC0408/AMZ
XSR29903_AMZ_X405
R PEC IAF X405
L'AGENDA ECONOMICO-FINANZIARIA DI OGGI
(ANSA) - ROMA, 1 OTT -
ROMA - Italia:, dati su Pmi manifatturiero relativi al
mese di settembre
ROMA - Istat, stima provvisoria dei dati su Occupati e
disoccupati, di agosto 2020
ROMA - Banca d'Italia, 'Ita-coin'
BRUXELLES - Ue, dati Pmi manifatturiero (Eurozona, Francia,
Germania) relativi al mese di settembre
FRANCOFORTE - European banking beyond the Pandemic, con
il presidente del Consiglio di Sorveglianza della Bce Andrea
Enria
STOCOLMA - International Macro Conference. Interviene
capo-economista della Bce, Philip Lane
NEW YORK - Usa, dati Ism manifatturiero relativi al mese di
settembre
ROMA - Museo Macro ore 10.00
Festival Sviluppo sostenibile-II Piano nazionale di rilancio
e le proposte dell'ASviS per territori sostenibili con Walter
Vitali, Chiara Appendino, Francesco Boccia, Michele De

Pascale, Virginia Raggi

ROMA - ore 15.00

#OttobreEdufin2020 Evento Online di presentazione del 'Mese dell'educazione finanziaria', promosso dal Comitato per la programmazione e il coordinamento delle attività di educazione finanziaria-Edufin, con Alessandro Rivera, Dir. Gen. del Tesoro presso il Ministero dell'Economia e delle Finanze, Mario Padula, Presidente di Covip, Daniele Previati, Presidente Adeimf

MILANO - Centro Congressi Fondazione Caripl. Via Romagnosi 8 ore 9.30

Scenari Immobiliari e Casa.it, 'Giornata Nazionale della Casa'. Una giornata di confronto sulla casa del futuro

SESTO SAN GIOVANNI - Grand Hotel Villa Torretta, Via Milanese 3 ore 10.30

Confindustria, 'Ucimu-Sistemi per produrre' con il presidente Carlo Bonomi

GENOVA - Salone Nautico ore 1400

Gruppo Boero per Expo 2020 Dubai, '1 year to go' con Andreina Boero presidente del Gruppo Boero

BRINDISI - Completamento del gasdotto Tap

NAPOLI - Registrazione evento in presenza:

<http://bit.ly/maritime-2020> al live streaming:

<http://bit.ly/streaming-maritime-2020> ore 11.30

Presentazione del Rapporto Srm (centro Studi di Intesa Sanpaolo) sull'Economia Marittima, con Mario Mattioli, presidente Confitarma; Daniele Rossi, presidente Assoporti; Ferdinando Nelli Feroci, presidente Iai; previsto intervento in video del presidente Intesa Sanpaolo, Gian Maria Gros-Pietro

(ANSA).

SCD/SCD

01-OTT-20 07:00 NNNN

AGI, giovedì 01 ottobre 2020

Taccuino giovedì 1 ottobre: economia (2)=

ZCZC

AGI0094 3 ECO 0 R01 /

Taccuino giovedì 1 ottobre: economia (2)=

(AGI) - Roma, 1 ott. -

- Roma: Salone della giustizia 2020. Partecipa: Francesca Mariotti, Direttore Generale di Confindustria. (Presso Acquario Romano, Piazza Manfredo Fanti 47 - ore 10,00)

- Milano: Scenari Immobiliari, Istituto indipendente di studi e di ricerche, e Casa.it - il sito e l'app di riferimento per chi cerca casa e per i professionisti del Real Estate, presentano la prima "Giornata Nazionale della Casa". Un evento interamente dedicato a tutto ciò che ruota intorno alla casa: nuovi servizi

dell'abitare, novita' fiscali e normative, investimenti, la casa di domani e "Case per chi non ha case" sono alcuni dei molti temi che vengono affrontati insieme ai tanti relatori. La Giornata e' la prima mai fatta in Italia e si tiene in presenza al Centro Congressi Fondazione Cariplio (dalle 9:30 alle 18:30).

- Sesto San Giovanni (MI): Assemblea 2020 "Ucimu-Sistemi per produrre". Partecipa Carlo Bonomi, Presidente Confindustria (Grand Hotel Villa Torretta, Via Milanese 3 - ore 10,30).

- Napoli: SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) presenta il Settimo Rapporto Annuale "Italian Maritime Economy" che quest'anno analizza gli impatti della pandemia Covid-19 sui trasporti marittimi e la logistica. Aprono i lavori: Giuseppe Nargi, Direttore Regionale Campania, Basilicata, Calabria e Puglia di Intesa Sanpaolo, e il Presidente di SRM, Paolo Scudieri (dalle ore 11.30 alle 13.30. La presentazione si svolge in presenza, previa registrazione e fino ad esaurimento posti, presso la Stazione Marittima di Napoli. E' possibile seguire il convegno anche in modalita' live streaming)

(AGI)lla

010800 OCT 20

NNNN

ANSA Globale, giovedì 01 ottobre 2020
OGGI IN CAMPANIA

ZCZC9870/SXR
ONA20275012486_SXR_QBZO
R CRO S44 QBZO
OGGI IN CAMPANIA

(ANSA) - NAPOLI, 01 OTT - Avvenimenti previsti per oggi in Campania:

1) SAN FELICE A CANCELLIO (CE) - Istituto comprensivo Francesco Gesue' - via Roma, 423 - ore 10.00 -

Il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, insieme con la ministra dell'istruzione Lucia Azzolina, sarà in visita all'Istituto comprensivo

2) NAPOLI - Napoli, Basilica dello Spirito Santo (via Toledo, 402) - ore 8:45

Il presidente della Camera, Roberto Fico partecipa all'incontro con gli studenti in occasione del bicentenario della prima seduta del Parlamento delle Due Sicilie

3) - Napoli, Università degli studi Federico II -, Aula magna storica (Corso Umberto I) - ore 10:15
Il presidente della Camera, Roberto Fico partecipa al convegno sul tema: '1820-1821. Il Parlamento Nazionale delle Due Sicilie. Un esercizio di memoria'

4) NAPOLI - Centro Congressi Stazione Marittima di Napoli - mattina

Nell'ambito della Naples

Shipping Week, di cui SRM è il Knowledge Partner. Sarà inoltre possibile seguire il convegno in modalità live streamingSRI (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) che presenterà, dalle 11.30 alle 13.30 il Settimo Rapporto Annuale "Italian Maritime

Economy" che quest'anno analizza gli impatti della pandemia Covid-19 sui trasporti marittimi e la logistica, offrendo anche una visione strategica incentrata su intermodalità e sostenibilità, quali driver di resilienza agli shock economici e sanitari. Apriranno i lavori: Giuseppe Nargi, Direttore Regionale Campania, Basilicata, Calabria e Puglia di Intesa Sanpaolo, e il Presidente di SRM, Paolo Scudieri. È previsto l'intervento in video del Presidente di Intesa Sanpaolo, Gian Maria Gros-Pietro.

5) NAPOLI - cortile - Fondazione Banco di Napoli - via Tribunali, 213 - ore 18:00

Nell'ambito del programma nazionale della Giornata europea delle Fondazioni 'Risuonitalia' organizzata da Acri concerto di Scalzabanda, banda musicale composta da ragazzi del quartiere Montesanto. Saranno presenti: il presidente della Fondazione Banco di Napoli, Rossella Paliotto; il presidente dell'associazione Scalzabanda, Antonella Liccardo; il responsabile del progetto Antonio Poli. L'evento si svolgerà nel rispetto delle prescrizioni anti-Covid.

6) NAPOLI - chiesa di Donnaregina Vecchia - ore 19:30

"Il suono della storia" è il penultimo appuntamento di "I luoghi di Napoli. Magie e Incanti", la rassegna promossa dalla Fondazione Premio Napoli e curata da Domenico Ciruzzi e Stefano Valanzuolo,

7) CASERTA - Ristorante Il Cortile - Via G. Galilei - ore 17:30

Incontro pubblico sul tema: "Beni confiscati alla camorra nella Provincia di Caserta. Riflessioni e possibili azioni per rilanciare l'azione della società civile". L'Introduzione sarà svolta da Pasquale Iorio, Le Piazze del Sapere; i Raffaele Ruberto, prefetto di Caserta. Seguiranno gli interventi programmati di: Giovanni Allucci, Presidente Consorzio Agrorinasce - Matteo Coppola, segretario generale CGIL Caserta - Maurizio Poliini, SOS Impresa - Michele Zannini, portavoce FTS Casertano. Sono previste anche delle testimonianze di buone pratiche: Alessandro Buffardi (Coop sociale Esperanto) - Francesco Pascale (Legambiente) - Daniela Santarpia (Coop EVA Casa Lorena) - Emiliano Sanges (Coop sociale Aperion) - Aniello Zerillo (Nero e non solo) - Arci Gay Rain.

8) NAPOLI - Museum - Largo Copro di Napoli, 3 - ore 19:30
Secondo appuntamento con le mostre personali dei 10 autori della rassegna "Un altro Sguardo sulla Fotografia" Mauro Cangemi

9) NAPOLI - Fokus - Fondazione Quartieri Spagnoli onlus - Via Portacarrese a Montecalvario 69 - ore 19:30

Presentazione "Le mosche", il cortometraggio prodotto da Open Mind di Sergio Panariello e Luca Zingone in collaborazione con la scuola di formazione cinematografica Napoli Film Academy e diretto da Edgardo Pistone pluripremiato a settembre con i riconoscimenti per la migliore regia alla Settimana internazionale della Critica della 77° Mostra del Cinema di Venezia e con il Premio Campania 2020.

10) NAPOLI - Circolo Rari Nantes - ore 17:30
Conferenza stampa di presentazione del Torneo Joelury, il primo torneo ufficiale di padel a Napoli (ANSA).

RED
01-OTT-20 08:30 NNNN

NoveColonne, giovedì 01 ottobre 2020
INTESA SANPAOLO, A NAPOLI PRESENTAZIONE RAPPORTO ECONOMIA MARITTIMA

□9CO1109045 4 ECO ITA R01

INTESA SANPAOLO, A NAPOLI PRESENTAZIONE RAPPORTO ECONOMIA MARITTIMA

(9Colonne) Napoli, 1 ott - Srm (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) presenta oggi, presso la Stazione Marittima di Napoli, alle 11.30, nell'ambito della Naples Shipping Week ed anche in modalità live streaming, il settimo rapporto annuale "Italian Maritime Economy" che quest'anno analizza gli impatti della pandemia Covid-19 sui trasporti marittimi e la logistica, offrendo anche una visione strategica incentrata su intermodalità e sostenibilità, quali driver di resilienza agli shock economici e sanitari. Apriranno i lavori Giuseppe Nargi, direttore regionale Campania, Basilicata, Calabria e Puglia di Intesa Sanpaolo ed il presidente di Srm, Paolo Scudieri, che ha dichiarato: "Il Mezzogiorno viene posto al centro in un settore dove possiede asset che possono dare notevole impulso alla modernizzazione e allo sviluppo del Paese per superare questo momento difficile. Il Rapporto è inoltre dedicato all'impatto del Covid-19 sul nostro sistema marittimo e analizza, anche attraverso l'uso di geomappe, quali possono essere i driver per la ripartenza. Illustreremo i nuovi modelli portuali e un focus sarà dedicato ai nuovi fenomeni che stanno caratterizzando il Mediterraneo anche in relazione a come i Paesi hanno reagito agli effetti della Pandemia". Di questi argomenti - dopo la presentazione del rapporto a cura di Massimo Deandreas, direttore generale Srm ed Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Energy Srm - ne discuteranno Andrea Angelino, cfo country Italia Enel e ad Enel Logistics, Ferdinando Nelli Feroci, presidente Istituto Affari Internazionali; Paolo Garonna, segretario generale Febaf - Federazione Banche, Assicurazioni e Finanza, Mario Mattioli, presidente Confitarma e Daniele Rossi, presidente Assoporti. È previsto l'intervento in video del presidente di Intesa Sanpaolo, Gian Maria Gros-Pietro. (red)

□010840 OTT 20 □

NOVA Nazionale, giovedì 01 ottobre 2020
Sud: Nargi (Intesa), pronti al rilancio, saremo vicini alle imprese

NOVA0205 3 ECO 1 NOV
Sud: Nargi (Intesa), pronti al rilancio, saremo vicini alle imprese

Napoli, 01 ott - (Nova) - "Abbiamo dato ossigeno alle imprese durante l'emergenza coronavirus". Così Giuseppe Nargi, direttore di Intesa Sanpaolo per Campania, Basilicata e Puglia, durante la presentazione del settimo rapporto annuale Italian Maritime Economy di Srm. "Crediamo molto nel Sud - ha proseguito Nargi - E con l'acquisizione di Unipol saremo ancora più pronti per il rilancio economico del Mezzogiorno. Saranno mesi difficili, ma Intesa Sanpaolo per le imprese c'è". Il rapporto sull'economia marittima è stato presentato a Napoli, nell'ambito della Naples Shipping Week. (Ren)

NNNN

NOVA Nazionale, giovedì 01 ottobre 2020
Commercio: Srm, -7,3 per cento traffico container via mare

NOVA0207 3 ECO 1 NOV
Commercio: Srm, -7,3 per cento traffico container via mare
Napoli, 01 ott - (Nova) - -7,3 per cento il traffico container via mare. Questi i primi dati emersi durante la presentazione del nuovo rapporto sull'economia marittima presentato da Srm alla Napoli Shipping Week. Secondo le stime fornite dal centro studi di Intesa Sanpaolo si assistera' a una ripresa del 10 per cento nel 2021. (Ren)

NNNN

NOVA Nazionale, giovedì 01 ottobre 2020
Coronavirus: Srm, cresce trasporto su ferro tra Cina ed Europa

NOVA0214 3 ECO 1 NOV
Coronavirus: Srm, cresce trasporto su ferro tra Cina ed Europa
Napoli, 01 ott - (Nova) - Durante l'emergenza coronavirus è cresciuto il trasporto su ferro tra Cina ed Europa e viceversa. Questi i dati emersi durante la presentazione del nuovo rapporto sull'economia marittima presentato da Srm alla Napoli Shipping Week. (Ren)

NNNN

NOVA Nazionale, giovedì 01 ottobre 2020
Sud: Gros-Pietro (Intesa Sanpaolo), rafforzeremo sostegno al Mezzogiorno, alle Zes e all'economia marittima

NOVA0215 3 ECO 1 NOV INT REG
Sud: Gros-Pietro (Intesa Sanpaolo), rafforzeremo sostegno al Mezzogiorno, alle Zes e all'economia

marittima

Roma, 01 ott - (Nova) - Intesa Sanpaolo e' determinata a mantenere e rafforzare il suo sostegno al Mezzogiorno, e in particolare alle Zone economiche speciali (Zes) e alla filiera dell'economia marittima: siamo l'unica banca italiana con un Centro studi interamente dedicato a questo comparto. Cosi' il presidente dell'istituto bancario, Gian Maria Gros-Pietro, intervenuto oggi alla presentazione del settimo rapporto annuale "Italian Maritime Economy" curato da Studi e ricerche per il Mezzogiorno (Srm) che analizza l'impatto della pandemia di Covid-19 sui trasporti marittimi. "Continueremo a sviluppare la preziosa eredita' del Banco di Napoli, di cui siamo orgogliosi e che ci ha permesso di diventare la prima banca del Mezzogiorno: una posizione che sara' ulteriormente rafforzata dall'acquisizione di Ubi Banca", ha detto, sottolineando l'importanza dell'analisi settoriale per il business di Intesa Sanpaolo e dei suoi clienti. (Ems)

NNNN

NOVA Nazionale, giovedì 01 ottobre 2020

Porti: Srm, da port-calls cauto ottimismo, verso recupero gap con 2019

NOVA0230 3 ECO 1 NOV

Porti: Srm, da port-calls cauto ottimismo, verso recupero gap con 2019
Napoli, 01 ott - (Nova) - Un cauto ottimismo e' registrato dalle port calls dei porti del mondo. Il recupero c'e' stato e il gap con il 2019 sta diminuendo. Questi i dati emersi durante la presentazione del nuovo rapporto sull'economia marittima presentato da Srm alla Napoli Shipping Week. Dopo un calo di settimane gli arrivi di containership sono passati da -8,5 per cento a giugno 2020 a -3 per cento ad agosto. (Ren)

NNNN

NOVA Nazionale, giovedì 01 ottobre 2020

Commercio: Srm, spinta a regionalizzazione delle rotte container

NOVA0238 3 ECO 1 NOV

Commercio: Srm, spinta a regionalizzazione delle rotte container
Napoli, 01 ott - (Nova) - Si va verso una progressiva "regionalizzazione" della globalizzazione del commercio marittimo: circa il 70 per cento del traffico containerizzato preferisce le rotte secondarie, di queste il 43 per cento si e' spostato sulle rotte intra-regionali

crescendo in 10 anni di oltre il 70 per cento, contro il 50 per cento di tutte le altre. Questi i dati presentati da Massimo Deandreas nel nuovo rapporto sull'economia marittima elaborato da Srm nell'ambito della Napoli Shipping Week.
(Ren)
NNNN

NOVA Nazionale, giovedì 01 ottobre 2020
Porti: Srm, Sud area territoriale in cui traffico pesa di più'

NOVA0245 3 ECO 1 NOV
Porti: Srm, Sud area territoriale in cui traffico pesa di più'
Napoli, 01 ott - (Nova) - Il traffico complessivo delle merci movimentate dai porti nel Mezzogiorno copre il 43 per cento ed è superiore rispetto alle macroaree Nord-Ovest, Nord-Est e Centr. Così Alessandro Panaro, responsabile Maritime e energy Srm alla presentazione del nuovo rapporto sull'economia marittima presentato oggi alla Naples Shipping Week. (Ren)
NNNN

NOVA Napoli, giovedì 01 ottobre 2020
Napoli: Srm presenta oggi rapporto "Italian Maritime Economy" nel quadro della Naples Shipping Week

NOVA0020 3 EST 1 NOV ECO INT
Napoli: Srm presenta oggi rapporto "Italian Maritime Economy" nel quadro della Naples Shipping Week
Roma, 01 ott - (Nova) - Studi e ricerche per il Mezzogiorno (Centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) ha presentato oggi a Napoli il settimo rapporto annuale "Italian Maritime Economy": l'evento si svolge sotto l'egida della Naples Shipping Week, manifestazione internazionale sui temi della portualità dello shipping e della logistica di cui Srm è il knowledge partner. Stando al relativo comunicato stampa, il rapporto analizza gli impatti della pandemia di Covid-19 sul nostro sistema logistico marittimo, e i vari aspetti con cui il fenomeno si sta manifestando: accadimenti importanti come le blank sailing, lo slow steaming, la riduzione dei passaggi del Canale di Suez, la nuova configurazione dei traffici mondiali, i trend più recenti dei flussi marittimi del commercio internazionale. Questa settima edizione, prosegue la nota, è dedicata però a fornire anche una visione strategica su quali potranno essere, per il futuro, i driver e i modelli portuali che offriranno alle nostre infrastrutture più resilienza agli shock economici e sanitari come ad esempio l'intermodalità'

e la sostenibilita'. Ad aprire il convegno l'intervento in collegamento video del presidente di Intesa Sanpaolo, Gian Maria Gros-Pietro, seguito dai saluti introduttivi di Paolo Scudieri, presidente di Srm, e Giuseppe Nargi, direttore regionale di Intesa Sanpaolo per Campania, Basilicata, Calabria e Puglia. (segue) (Com)

NNNN

NOVA Napoli, giovedì 01 ottobre 2020

Napoli: Srm presenta oggi rapporto "Italian Maritime Economy" nel quadro della Naples Shipping Week (2)

NOVA0021 3 EST 1 NOV ECO INT

Napoli: Srm presenta oggi rapporto "Italian Maritime Economy" nel quadro della Naples Shipping Week (2)

Roma, 01 ott - (Nova) - Dopo la presentazione del rapporto a cura di Massimo Deandreas, direttore generale di Srm, e del responsabile Maritime and Energy Alessandro Panaro, e' seguita una tavola rotonda a cui hanno preso parte Andrea Angelino, Cfo Country Italia di Enel e amministratore delegato di Enel Logistics; Paolo Garonna, segretario generale della Federazione banche, assicurazioni e finanza; il presidente di Confitarma Mario Mattioli; e i presidenti di Assoporti e dell'Istituto affari internazionali (Iai), rispettivamente Ugo Patroni Griffi e Ferdinando Nelli Feroci. "Il rapporto e' giunto alla sua settima edizione e siamo lieti di presentarlo nell'ambito di una manifestazione cosi' importante come la Naples Shipping Week: questo e' un anno particolarmente difficile per la nostra economia e quindi per tutto il nostro sistema industriale e infrastrutturale, e Srm ha analizzato gli scenari futuri e quali possono essere le strade da intraprendere per una ripartenza piu' rapida e per costruire un futuro piu' resiliente agli shock economici ed in questo la logistica e la portualita' possono dare una forte mano affinche' eventi come questo non ci colgano piu' impreparati", ha commentato Paolo Scudieri. La fase di emergenza di liquidita', ha continuato Giuseppe Nargi, e' superata e occorre guardare agli aspetti strutturali che toccano il sistema delle imprese. "Quindi, e' ancora piu' urgente riportare il settore marittimo-portuale e logistico al centro delle politiche, perche' e' uno strumento essenziale di competitivita' delle aziende: Intesa Sanpaolo ha creduto nelle Zes e ha attuato una decisa azione di promozione al fianco delle autorita' portuali di Napoli, Taranto e Bari", ha spiegato, dichiarandosi convinto che, una volta a regime, queste possano contribuire alla crescita del territorio.

(segue) (Com)

NNNN

NOVA Napoli, giovedì 01 ottobre 2020

Napoli: Srm presenta oggi rapporto "Italian Maritime Economy" nel quadro della Naples Shipping Week (3)

NOVA0022 3 EST 1 NOV ECO INT

Napoli: Srm presenta oggi rapporto "Italian Maritime Economy" nel quadro della Naples Shipping Week (3)

Roma, 01 ott - (Nova) - "Durante la prima fase della crisi ci siamo concentrati nel sostenere la liquidità delle imprese ed assicurare il sostegno agli investimenti in ripartenza e resilienza: sul tema dello shipping continuiamo ad operare con tutti gli strumenti finanziari a disposizione, abbiamo un desk Shipping ed un desk Zes dedicati con specialisti consolidati; inoltre, il nostro Gruppo, attraverso il suo Innovation Center, è molto attento all'innovazione per le imprese, con attività di scouting e investimenti di realtà hi-tech e ricerca sui nuovi trend tecnologici", ha concluso. "Mettiamo in risalto come la pandemia stia cambiando la geografia delle relazioni economiche mondiali viste attraverso la lente dei traffici marittimi: lo scontro commerciale fra Cina e Stati Uniti visto dalla rotta del Pacifico, il rallentamento della Belt and Road Initiative e dell'export cinese, l'impatto sul Canale di Suez e l'emergere di rotte alternative sono elementi che influenzano direttamente anche gli scenari del Mediterraneo e la portualità del nostro paese", ha spiegato Massimo Deandreis durante la presentazione del rapporto. "Siamo in una fase di regionalizzazione della globalizzazione ed emerge chiaramente l'importanza strategica di investire per una portualità e una logistica efficiente e integrata con le reti europee: l'Italia è un ponte naturale tra Europa e Sud Mediterraneo per energia e logistica, e recuperare questo ruolo è una priorità nazionale coerente con l'interesse europeo", ha concluso, aggiungendo che il Recovery fund deve essere la spinta determinante a fare quegli investimenti che si aspettano da anni. (Com)
NNNN

NOVA, giovedì 01 ottobre 2020

Mediterraneo: Scudieri (Srm), area che rappresenta fattore fondamentale di sviluppo

NOVA0346 3 EST 1 NOV ECO INT

Mediterraneo: Scudieri (Srm), area che rappresenta fattore fondamentale di sviluppo

Roma, 01 ott - (Nova) - Chiunque creda nell'evoluzione e miri a far durare la propria missione nel tempo deve impegnarsi a fare sistema, rafforzare le filiere, essere

attore del proprio sviluppo e chiedere alle banche di essere
piu' presenti in questo importante momento di aggregazione.
Così il presidente di Studi e ricerche per il Mezzogiorno
(Centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), Paolo
Scudieri, nei suoi saluti di benvenuto alla presentazione
del settimo rapporto annuale "Italian Maritime Economy". "Il
Mediterraneo rappresenta un fattore fondamentale di
sviluppo, e lo dimostra il fatto che i suoi porti siano
all'attenzione a volte morbosa delle potenze internazionali:
e' evidente qui la relazione tra porto e gestione
dell'economia", ha detto, aggiungendo che i porti che
crescono maggiormente sono quelli in grado di recepire le
mutate necessita' in un mondo che diventa sempre piu'
interconnesso. "Bisogna puntare sulla logistica per fare sì
che i porti siano attrezzati per ricevere le esigenze
settoriali fondamentali per lo sviluppo delle aziende: non
puo' esserci impresa senza una logistica competitiva, veloce
e attinente alla realta' della globalizzazione", ha
spiegato, ribadendo la necessita' di investire maggiormente
in infrastrutture. (Ems)

NNNN

NOVA Napoli, giovedì 01 ottobre 2020

Porti: Scudieri (Srm), in rapporto "Italian maritime economy" scenari futuri per ripartenza

NOVA0024 3 ECO 1 NOV

Porti: Scudieri (Srm), in rapporto "Italian maritime economy" scenari futuri per ripartenza
Napoli, 01 ott - (Nova) - "Il Rapporto e' giunto alla sua
settima edizione e siamo lieti di presentarlo nell'ambito di
una manifestazione così importante come la Naples Shipping
Week". Così Paolo Scudieri, presidente Srm, alla
presentazione oggi del nuovo rapporto "Italian maritime
economy" di Srm a Napoli. "Questo - ha proseguito - e' un
anno particolarmente difficile per la nostra economia e
quindi per tutto il nostro sistema industriale e
infrastrutturale; Srm ha analizzato gli scenari futuri e
quali possono essere le strade da intraprendere per una
ripartenza piu' rapida e per costruire un futuro piu'
resiliente agli shock economici ed in questo la logistica e
la portualita' possono dare una forte mano affinche' eventi
come questo non ci colgano piu' impreparati". (Ren)

NNNN

SRM: il nuovo Italian Maritime Economy Report presentato alla Naples Shipping Week

1/10/2020 h 13:16

(FERPRESS) – Roma, 1 OTT – SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) presenta oggi il Settimo Rapporto Annuale “Italian Maritime Economy” presso la Stazione Marittima di Napoli dalle 11.30 alle 13.30. L’evento si svolge sotto l’egida della Naples Shipping Week, manifestazione internazionale sui temi della portualità dello shipping e della logistica di cui SRM è il Knowledge Partner.

ARTICOLI

STAMPA ONLINE



Suez -15% container per covid, calo in tutto il Mediterraneo

Studio Srm, previsioni di crescita su Africa e Medio oriente

02 OTTOBRE, 15:42

(ANSAMed) - NAPOLI, 02 OTT - Il Mediterraneo rappresenta ancora una via privilegiata di transito per i traffici containerizzati concentrando il 27% dei circa 500 servizi di linea mondiali via nave ma il covid-19 ha avuto un forte impatto anche su questo settore, come dimostra il forte calo del Canale di Suez che ha visto passare il 15% in meno di navi container, bilanciato però dai transiti di navi di altri settori come il petrolio (+11%). Questo il quadro sul bacino del Mediterraneo tratteggiato da Srm, l'istituto di studi del gruppo Intesa San Paolo presentato a Napoli nel corso della Naples Shipping Week. Lo studio "Italian maritime economy" guarda a tutto il bacino e tra gli effetti della pandemia cita anche l'elevato numero di 'blank sailing', rotte cancellate per mancanza di carico, che a fine maggio ha raggiunto i 2,7 milioni di TEU, pari all'11,6% della capacità totale di stiva. SRM stima 7 milioni di TEU persi a livello globale per il 2020. Allungando le previsioni al 2024 la movimentazione container dei porti a livello mondiale dovrebbe però crescere a un tasso medio annuo del 3,5% fino ad arrivare a 951 milioni di TEU entro il 2024 con forti crescita nell'area del Mediterraneo visto che la previsione sull'Africa è del +3,3%, e quella sul Medio Oriente del +4,5%. Tornando allo snodo fondamentale di Suez, il rapporto spiega che la diminuzione del traffico è dovuta a due fattori attribuibili al Covid-19: il calo dei carichi movimentati dalle navi e il calo del prezzo del petrolio che ha indotto numerose portacontainer a passare per il Capo africano di Buona Speranza risparmiando i costi del pedaggio, allungando il percorso di circa 3mila miglia nautiche. Sono infatti 52 (il 5,1% del totale) le megaship che hanno preferito quest'ultima rotta nel periodo marzo-giugno 2020 e l'Autorità del Canale di Suez ha reagito introducendo uno sconto del 17% per le container ship in direzione sud, e dal 50% al 75% per la rotta US East Coast- South Asia e South East Asia, per cercare di limitare le scelte dei vettori di evitare il transito per risparmiare sui costi del pedaggio.

Tra i porti, si sottolinea nel rapporto come il Pireo, eletto dalla strategia BRI come porto di riferimento nel Mediterraneo, ha raggiunto nel 2019 i 5,7 milioni di TEU grazie a Cosco, diventando il primo porto dell'Area MED per i container, a seguire gli spagnoli Valencia ed Algeciras con 5,4 e 5,1 milioni. Gli italiani Genova e Gioia Tauro al 8° e 9° posto con 2,6 e 2,5 milioni. Per la portualità italiana, il Rapporto conferma un trend di traffico stabile negli ultimi 5 anni in Italia intorno alle 480/490 milioni di tonnellate movimentate nell'anno, in evidenza la netta prevalenza delle rinfuse liquide che coprono il 37% del totale, segue il segmento container con una quota pari al 23%, mentre il Ro-Ro si attesta al 22% e le rinfuse solide al 12%, chiudono le merci varie con circa il 5%.

In Italia nel primo semestre 2020 l'import-export via mare ha subito l'impatto del Covid-19 registrando un calo in valore del 21% e un calo in tonnellate dell'11% circa. L'Italia resta

però leader nello Short Sea Shipping nel Mediterraneo con 246 mln di tonnellate di merci trasportate che corrispondono a una quota di mercato del 39%. (ANSAmed).

http://www.ansamed.info/ansamed/it/notizie/rubriche/economia/2020/10/02/suez-15-container-per-covid-calo-in-tutto-il-mediterraneo_e91236ec-e176-499a-af39-ce0f53e858b3.html



Suez container traffic -15% due to COVID, Med-wide drop

Growth expected for Africa and Middle East says SRM study

02 OCTOBER, 14:28

(ANSAmed) - NAPLES, OCTOBER 2 - The Mediterranean continues to see 27% of container traffic transmitting through it of the about 500 shipping services lines in the world. However, COVID-19 has had a sharp impact on this sector as well, as shown by the 15% plunge in container traffic through the Suez Canal. The drop was offset, however, by the transit of ships from other sectors such as oil, which saw an 11% rise, according to a study by SRM, a research center from the Intesa San Paolo group that presented the study on Friday in Naples during the Naples Shipping Week. The "Italian Maritime Economy" study looks at the entire sea and among the effects of the pandemic it cites the frequent 'blank sailing' - i.e. routes cancelled due to not enough cargo, which at the end of May totalled 2.7 million TEU, equal to 11.6% of the total hold. SRM estimates that 7 million TEU were lost at the international level in 2020.

Forecasts show container traffic at the global level, however, to rise an average of 3.5% per year to 951 million TEU in 2024 with strong growth in the Mediterranean area given the outlet for Africa of +3.3% and that for the Middle East of +4.5%. On the Suez Canal, the report explains that the drop in traffic was due to factors linked to COVID-19: the drop in cargo carried by the ships and the drop in oil prices, which pushed many container ships to pass around Africa's Cape of Good Hope and in so doing save toll costs by lengthening the route by about 3,000 nautical miles. Some 52 - 5.1% of the total - large ships opted for this route in the March-June 2020 period. The Suez Canal Port Authority reacted by bringing in a 17% discount for container ships heading south and from 50% to 70% for the US East Coast- South Asia and South East Asia routes to encourage shipping companies not to opt for the longer route to save on toll costs. Among ports, the study found that Greece's Piraeus, which was selected by the BRI strategy as the Mediterranean benchmark port, reached 5.7 million TEU in 2019 thanks to Cosco, thereby becoming the top Med area port for containers, followed by Spain's Valencia with 5.4 million and Algeciras with 5.1 million. The Italian ports of Genoa and Gioia Tauro were in 8th and 9th place with 2.6 million and 2.5 million. On the issue of Italian ports, the study found that traffic was stable in the past five years with around 480-490 million tons of cargo that transited every year. Liquid bulk accounted for 37% of the total, followed by the container segment with 23%, Ro-Ro with 22% and solid bulk with 12% and merchandise at around 5%. In Italy, in the first 6 months of 2020, import-export via sea was impacted by COVID with a 21% drop in value and roughly 11% drop in tonnage. Italy is, however, still the leader in the Short Sea Shipping in the Mediterranean with 246 million tonnes of goods transported, equal to a market share of about 39%. (ANSAmed). (ANSA).

http://www.ansamed.info/ansamed/en/news/sections/economics/2020/10/02/suez-container-traffic-15-due-to-covid-med-wide-drop_6ca9f6e7-a41a-4fa0-9a2f-77f1336cb8c3.html



Impatto Covid su traffico marittimo: -21% nel primo semestre

Studio Srm, Italia resta prim in Ue per short shipping in Med

01 ottobre, 22:41

Il Covid19 ha condizionato notevolmente gli equilibri del commercio marittimo mondiale ma il mare rimane protagonista degli scambi commerciali e rappresenta il principale veicolo dello sviluppo del commercio internazionale: il 90% delle merci, infatti, viaggia via mare. I trasporti marittimi e la logistica valgono circa il 12% del PIL globale. E' questo il dato globale che emerge dalla settima edizione dello studio "Italian Maritime Economy" di Srm, Istituto di studi e ricerche per il Mezzogiorno del gruppo Intesa San Paolo, presentato oggi nel corso della Naples Shipping Week di Napoli.

Il rapporto conferma per la portualità italiana un trend di traffico stabile negli ultimi 5 anni intorno alle 480/490 milioni di tonnellate movimentate l'anno, con una netta prevalenza delle rinfuse liquide che coprono il 37% del totale, seguite dal segmento container con una quota pari al 23%, mentre il Ro-Ro si attesta al 22% e le rinfuse solide al 12%, chiudono le merci varie con circa il 5%. In Italia la componente internazionale del trasporto marittimo resta rilevante. Nel 2019 il valore degli scambi commerciali via mare è stato pari a 249,1 miliardi di euro, registrando un -1% sull'anno precedente. Di questi 129,6 miliardi sono in import (-2%) e 119,5 in export (stabile). L'effetto del covid19 si è sentito sul traffico marittimo, con un calo del 21% nel primo semestre 2020 dell'import-export via mare.

Il rapporto guarda al mercato internazionale sottolineando che la Cina è il nostro principale Paese fornitore e con 23,1 miliardi di euro di valore rappresenta il 18% di tutto l'import via mare italiano, il primo Paese cliente per modalità marittima sono invece gli USA che con 28,1 miliardi concentrano il 24% del nostro export.

Guardando ai porti, il rapporto sottolinea che i primi 5 Energy Port italiani, Trieste, Cagliari, Augusta, Milazzo e Genova, rappresentano il 69% dell'intero traffico liquido nazionale e Trieste, con 43,3 milioni di tonnellate, si conferma lo scalo italiano che movimenta i volumi più elevati. Seguono Cagliari ed Augusta in Sicilia. Sostanzialmente stabili altri tipi di traffico: sui container il nostro Paese ancora non riesce a dare la spinta al dato che ci vede ancorati intorno ai 10 milioni di TEU ormai da anni, mentre il Paese conserva la leadership nello Short Sea Shipping nel Mediterraneo con il primato tra i Paesi Ue per il trasporto via mare a corto raggio nel Mediterraneo a una cifra di 246 milioni di tonnellate di merci trasportate che rappresentano una quota di mercato del 39%.

"Questo è un anno - Paolo Scudieri, Presidente SRM - particolarmente difficile per la nostra economia e quindi per tutto il nostro sistema industriale e infrastrutturale. SRM ha analizzato gli scenari futuri e quali possono essere le strade da intraprendere per una ripartenza più rapida e per costruire un futuro più resiliente agli shock economici ed in questo la logistica e la portualità possono dare una forte mano affinché eventi come

questo non ci colgano più impreparati" Nello specifico, Massimo Deandreas, direttore generale SRM ha spiegato che il rapporto "mette in risalto come la pandemia stia cambiando la geografia delle relazioni economiche mondiali viste attraverso la lente dei traffici marittimi. Siamo in una fase di regionalizzazione della globalizzazione ed emerge chiaramente l'importanza strategica di investire per una portualità e una logistica efficiente e integrata con le reti europee. L'Italia è un ponte naturale tra Europa e Sud Mediterraneo per energia e logistica. Recuperare questo ruolo è una priorità nazionale coerente con l'interesse europeo e il Recovery Fund deve essere la spinta determinante a fare quegli investimenti che si aspettano da anni". (ANSA).

Rep:

Il commercio via mare supera l'effetto Covid. E il 27% delle navi container passano dal Mediterraneo

01 OTTOBRE 2020

Nonostante un calo nel primo semestre, il 90% delle merci nel mondo viaggia via mare. Una via di comunicazione che copre il 36% dell'interscambio commerciale del nostro paese

DI ALBERTO CUSTODERO

Nonostante il calo dovuto alle conseguenze della pandemia, il trasporto via mare rimane il "veicolo" principale per lo sviluppo commerciale, visto che rappresenta oltre il 90% degli spostamenti delle merci a livello globale. Con il Mediterraneo e l'Italia che svolgono un ruolo di primo piano: nel Mediterraneo è concentrato il 27% dei servizi delle 500 linee mondiali che si occupano di movimentare i container, mentre l'Italia – anche nel primo semestre del....

https://rep.repubblica.it/pwa/generale/2020/10/01/news/il_mare_rimane_protagonista_degli_scambi_commerciali_settimo_rapporto_annuale_italian_maritime_economy_intesa_san_paolo-269099591/

LA STAMPA

"Italian Maritime Economy", presentato il settimo Rapporto Annuale di SRM

Nel nuovo Rapporto 2020 del centro studi collegato a Intesa Sanpaolo, dati e analisi sugli impatti della pandemia Covid-19, nuove geomappe, i modelli portuali del futuro e i fenomeni che stanno caratterizzando il Mediterraneo

Pubblicato il 02/10/2020

Con il **90% delle merci che viaggia via mare** il trasporto marittimo continua a rappresentare il principale veicolo dello sviluppo del commercio internazionale. I **trasporti marittimi e la logistica** valgono circa il **12% del PIL globale** e le previsioni al 2024 stimano un superamento dell'attuale situazione e una crescita della movimentazione container a livello mondiale del 3,5% fino ad arrivare a 951 milioni di TEU (Europa +2,3%, Africa +3,3%, Far East +3,9%, Middle East +4,5% e Nordamerica +2,3%). Il Mediterraneo rappresenta ancora una via privilegiata di transito per i traffici containerizzati concentrando il 27% dei circa 500 servizi di linea mondiali via nave. È quanto emerge dal **Settimo Rapporto Annuale "Italian Maritime Economy" di SRM, Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo**, presentato ieri nell'ambito della **Naples Shipping Week**. Un'edizione, quella 2020, dedicata agli **impatti della pandemia Covid-19** sul nostro sistema logistico-marittimo e ai vari aspetti con cui il fenomeno si sta manifestando.

Lo studio analizza accadimenti importanti come le **blank sailing**, lo **slow steaming**, la **riduzione dei passaggi del Canale di Suez**, la nuova configurazione dei traffici mondiali, i trend più recenti dei flussi marittimi del commercio internazionale, ma fornisce anche una visione strategica su quali potranno essere, per il futuro, i driver e i modelli portuali che offriranno alle nostre infrastrutture più resilienza agli shock economici e sanitari come ad esempio l'intermodalità e la sostenibilità.

"Questo – ha affermato il **presidente SRM Paolo Scudieri** – è un anno particolarmente difficile per la nostra economia e quindi per tutto il nostro sistema industriale e infrastrutturale. SRM ha analizzato gli scenari futuri e quali possono essere le strade da intraprendere per una ripartenza più rapida e per costruire un futuro più resiliente agli shock economici ed in questo la logistica e la portualità possono dare una forte mano affinché eventi come questo non ci colgano più impreparati".

"La fase di emergenza di liquidità è superata e occorre guardare agli aspetti strutturali che toccano il sistema delle imprese. Quindi, – ha sottolineato **Giuseppe Nargi, direttore regionale Campania, Basilicata, Calabria e Puglia di Intesa Sanpaolo** – è ancora più urgente riportare il settore marittimo-portuale e logistico al centro delle politiche, perché è uno strumento essenziale di competitività delle aziende. Il gruppo Intesa Sanpaolo ha creduto nelle ZES ed ha attuato una decisa azione di promozione al fianco delle Autorità

Portuali di Napoli, Taranto e Bari. Siamo convinti che, una volta a regime, queste possano contribuire alla crescita del territorio. Durante la prima fase della crisi causata dal Covid 19 ci siamo concentrati nel sostenere la liquidità delle imprese ed assicurare il supporto agli investimenti in ripartenza e resilienza. Sul tema dello shipping continuiamo ad operare con tutti gli strumenti finanziari a disposizione, abbiamo un Desk Shipping ed un desk Zes dedicati con specialisti consolidati. Inoltre, il nostro Gruppo, attraverso il suo Innovation Center, è molto attento all'innovazione per le imprese, con attività di scouting e investimenti di realtà hi-tech e ricerca sui nuovi trend tecnologici".

"Mettiamo in risalto come la pandemia stia cambiando la geografia delle relazioni economiche mondiali viste attraverso la lente dei traffici marittimi – ha spiegato **Massimo Deandreis, direttore generale SRM** –. Lo scontro commerciale Cina-Usa visto dalla rotta del Pacifico, il rallentamento della Belt and Road Initiative e dell'export cinese, l'impatto sul Canale di Suez e l'emergere di rotte alternative sono elementi che influenzano direttamente anche gli scenari del Mediterraneo e la portualità del nostro Paese. Siamo in una fase di regionalizzazione della globalizzazione ed emerge chiaramente l'importanza strategica di investire per una portualità e una logistica efficiente e integrata con le reti europee. L'Italia è un ponte naturale tra Europa e Sud Mediterraneo per energia e logistica. Recuperare questo ruolo è una priorità nazionale coerente con l'interesse europeo e il Recovery Fund deve essere la spinta determinante a fare quegli investimenti che si aspettano da anni".

Per quanto riguarda l'impatto del Covid-19 sul settore del trasporto marittimo, il Rapporto evidenzia, nei primi 5 mesi del 2020, un **calo del 15% delle containership in transito sul Canale di Suez**. Un segno della **frenata dell'export da e verso la Cina** bilanciato però dai transiti di navi di altri settori come oil (+11%) e dry (+42%). Significativo – sottolinea lo studio – è anche l'**elevato numero di blank sailing**, ovvero rotte cancellate per mancanza di carico, che ha riguardato tutte le principali direttive. Il fenomeno ha raggiunto a fine maggio 2,7 milioni di TEU, pari all'11,6% della capacità totale di stiva. Complessivamente SRM stima **7 milioni di TEU persi a livello globale per il 2020**.

Significativo, inoltre, l'**impatto della crisi sanitaria sulla Belt and Road Initiative**. Su 2.951 progetti per un valore di 3,87 trilioni di dollari, il 20% – si legge nel Rapporto – risulta "gravemente colpito". Contemporaneamente vi è stato invece un sensibile aumento del trasporto ferroviario sulla via Cina-Europa e viceversa. A luglio, il numero di treni merci ha toccato il record di 1.232 convogli, con un +68% su luglio 2019.

In **Italia** nel primo semestre 2020 l'import-export via mare ha subito l'impatto del Covid-19 registrando un calo in valore del 21% e un calo in tonnellate dell'11% circa. Il nostro Paese rimane, tuttavia, sempre leader nello **Short Sea Shipping nel Mediterraneo** con **246 milioni di tonnellate di merci trasportate** (quota di mercato 39%). Nonostante ciò il mare assorbe il 36% dell'interscambio italiano mentre il trasporto su strada assorbe ancora il 50% del traffico merci.

<https://finanza.lastampa.it/News/2020/10/02/-italian-maritime-economy-presentato-il-settimo-rapporto-annuale-di-srm/MzVfMjAyMC0xMC0wMI9UTEI>

Il Messaggero

"Italian Maritime Economy", presentato il settimo Rapporto Annuale di SRM

Venerdì 2 Ottobre 2020

(Teleborsa) - Con il **90% delle merci che viaggia via mare** il trasporto marittimo continua a rappresentare il principale veicolo dello sviluppo del commercio internazionale. I **trasporti marittimi e la logistica** valgono circa il **12% del PIL globale** e le previsioni al 2024 stimano un superamento dell'attuale situazione e una crescita della movimentazione container a livello mondiale del 3,5% fino ad arrivare a 951 milioni di TEU (Europa +2,3%, Africa +3,3%, Far East +3,9%, Middle East +4,5% e Nordamerica +2,3%). Il Mediterraneo rappresenta ancora una via privilegiata di transito per i traffici containerizzati concentrando il 27% dei circa 500 servizi di linea mondiali via nave. È quanto emerge dal **Settimo Rapporto Annuale "Italian Maritime Economy" di SRM, Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo**, presentato ieri nell'ambito della **Naples Shipping Week**. Un'edizione, quella 2020, dedicata agli **impatti della pandemia Covid-19** sul nostro sistema logistico-marittimo e ai vari aspetti con cui il fenomeno si sta manifestando.

Lo studio analizza accadimenti importanti come le **blank sailing**, lo **slow steaming**, la **riduzione dei passaggi del Canale di Suez**, la nuova configurazione dei traffici mondiali, i trend più recenti dei flussi marittimi del commercio internazionale, ma fornisce anche una visione strategica su quali potranno essere, per il futuro, i driver e i modelli portuali che offriranno alle nostre infrastrutture più resilienza agli shock economici e sanitari come ad esempio l'intermodalità e la sostenibilità.

"Questo – ha affermato il **presidente SRM Paolo Scudieri** – è un anno particolarmente difficile per la nostra economia e quindi per tutto il nostro sistema industriale e infrastrutturale. SRM ha analizzato gli scenari futuri e quali possono essere le strade da intraprendere per una ripartenza più rapida e per costruire un futuro più resiliente agli shock economici ed in questo la logistica e la portualità possono dare una forte mano affinché eventi come questo non ci colgano più impreparati".

"La fase di emergenza di liquidità è superata e occorre guardare agli aspetti strutturali che toccano il sistema delle imprese. Quindi, – ha sottolineato **Giuseppe Nargi, direttore regionale Campania, Basilicata, Calabria e Puglia di Intesa Sanpaolo** – è ancora più urgente riportare il settore marittimo-portuale e logistico al centro delle politiche, perché è uno strumento essenziale di competitività delle aziende. Il gruppo Intesa Sanpaolo ha creduto nelle ZES ed ha attuato una decisa azione di promozione al fianco delle Autorità Portuali di Napoli, Taranto e Bari. Siamo convinti che, una volta a regime, queste possano contribuire alla crescita del territorio. Durante la prima fase della crisi causata dal Covid 19 ci siamo concentrati nel sostenere la liquidità delle imprese ed assicurare il supporto agli investimenti in ripartenza e resilienza. Sul tema dello shipping continuiamo ad operare

con tutti gli strumenti finanziari a disposizione, abbiamo un Desk Shipping ed un desk Zes dedicati con specialisti consolidati. Inoltre, il nostro Gruppo, attraverso il suo Innovation Center, è molto attento all'innovazione per le imprese, con attività di scouting e investimenti di realtà hi-tech e ricerca sui nuovi trend tecnologici".

"Mettiamo in risalto come la pandemia stia cambiando la geografia delle relazioni economiche mondiali viste attraverso la lente dei traffici marittimi – ha spiegato **Massimo Deandreis, direttore generale SRM** –. Lo scontro commerciale Cina-Usa visto dalla rotta del Pacifico, il rallentamento della Belt and Road Initiative e dell'export cinese, l'impatto sul Canale di Suez e l'emergere di rotte alternative sono elementi che influenzano direttamente anche gli scenari del Mediterraneo e la portualità del nostro Paese. Siamo in una fase di regionalizzazione della globalizzazione ed emerge chiaramente l'importanza strategica di investire per una portualità e una logistica efficiente e integrata con le reti europee. L'Italia è un ponte naturale tra Europa e Sud Mediterraneo per energia e logistica. Recuperare questo ruolo è una priorità nazionale coerente con l'interesse europeo e il Recovery Fund deve essere la spinta determinante a fare quegli investimenti che si aspettano da anni".

Per quanto riguarda l'impatto del Covid-19 sul settore del trasporto marittimo, il Rapporto evidenzia, nei primi 5 mesi del 2020, un **calo del 15% delle containership in transito sul Canale di Suez**. Un segno della **frenata dell'export da e verso la Cina** bilanciato però dai transiti di navi di altri settori come oil (+11%) e dry (+42%). Significativo – sottolinea lo studio – è anche l'**elevato numero di blank sailing**, ovvero rotte cancellate per mancanza di carico, che ha riguardato tutte le principali direttrici. Il fenomeno ha raggiunto a fine maggio 2,7 milioni di TEU, pari all'11,6% della capacità totale di stiva. Complessivamente SRM stima **7 milioni di TEU persi a livello globale per il 2020**.

Significativo, inoltre, l'**impatto della crisi sanitaria sulla Belt and Road Initiative**. Su 2.951 progetti per un valore di 3,87 trilioni di dollari, il 20% – si legge nel Rapporto – risulta "gravemente colpito". Contemporaneamente vi è stato invece un sensibile aumento del trasporto ferroviario sulla via Cina-Europa e viceversa. A luglio, il numero di treni merci ha toccato il record di 1.232 convogli, con un +68% su luglio 2019.

In **Italia** nel primo semestre 2020 l'import-export via mare ha subito l'impatto del Covid-19 registrando un calo in valore del 21% e un calo in tonnellate dell'11% circa. Il nostro Paese rimane, tuttavia, sempre leader nello **Short Sea Shipping nel Mediterraneo** con **246 milioni di tonnellate di merci trasportate** (quota di mercato 39%). Nonostante ciò il mare assorbe il 36% dell'interscambio italiano mentre il trasporto su strada assorbe ancora il 50% del traffico merci.

https://www.ilmessaggero.it/economia/news/italian_maritime_economy_presentato_il_settimanale_rapporto_annuale_di_srm-5499033.html

Srm: gli impatti della pandemia, le nuove geomappe, i futuri modelli portuali

Presentato alla Naples shipping week il settimo Rapporto sull'economia marittima e i fenomeni post Covid che stanno caratterizzando le rotte ed i traffici

Giovedì, 1 ottobre 2020 - 12:46:00

Di **Eduardo Cagnazzi**

Il trasporto marittimo continua a rappresentare il principale "veicolo" dello sviluppo del commercio internazionale: il 90% delle merci viaggia via mare. I trasporti marittimi e la logistica valgono circa il 12% del Pil globale. Le previsioni al 2024 stimano un superamento dell'attuale situazione e una crescita della movimentazione container a livello mondiale del 3,5% fino ad arrivare a 951 milioni di Teu (Europa +2,3%, Africa +3,3%, Far East +3,9%, Middle East +4,5% e Nordamerica +2,3%). Il Mediterraneo rappresenta ancora una via privilegiata di transito per i traffici containerizzati concentrando il 27% dei circa 500 servizi di linea mondiali via nave. L'impatto di Covid-19 sul Canale di Suez ha prodotto, nei primi cinque mesi del 2020, un forte calo delle containership -15% (segno della frenata dell'export da e verso Cina), bilanciato però dai transiti di navi di altri settori: oil (+11%) e dry (+42%). Significativo è anche l'elevato numero di blank sailing -rotte cancellate per mancanza di carico- che ha riguardato tutte le principali direttive. Il fenomeno ha raggiunto a fine maggio 2,7 milioni di Teu, pari all'11,6% della capacità totale di stiva. E in Italia, sempre per il Covid, nel primo semestre, l'import-export via mare ha subito un calo in valore del 21% e un calo in tonnellate dell'11% circa.

E' quanto pubblica il settimo Rapporto Annuale "Italian Maritime Economy" di Srm, Centro studi legato al Gruppo Intesa Sanpaolo, presentato a Napoli sotto l'egida della Naples Shipping Week, manifestazione internazionale sui temi della portualità, dello shipping e della logistica di cui il centro studi è il knowledge partner.

Il Rapporto analizza gli impatti della pandemia Covid-19 sul nostro sistema logistico-marittimo e i vari aspetti con cui il fenomeno si sta manifestando: accadimenti importanti come le blank sailing, lo slow steaming, la riduzione dei passaggi del Canale di Suez, la nuova configurazione dei traffici mondiali, i trend più recenti dei flussi marittimi del commercio internazionale. Questa settima edizione è dedicata però a fornire anche una visione strategica su quali potranno essere, per il futuro, i driver e i modelli portuali che offriranno alle nostre infrastrutture più resilienza agli shock economici e sanitari come ad esempio l'intermodalità e la sostenibilità.

Paolo Scudieri, presidente Srm, ha affermato che il "questo è un anno particolarmente difficile per la nostra economia e quindi per tutto il nostro sistema industriale e infrastrutturale. Srm ha analizzato gli scenari futuri e quali possono essere le strade da intraprendere per una ripartenza più rapida e per costruire un futuro più resiliente agli

shock economici ed in questo la logistica e la portualità possono dare una forte mano affinché eventi come questo non ci colgano più impreparati”.

Giuseppe Nargi, direttore regionale Campania, Basilicata, Calabria e Puglia di Intesa Sanpaolo, ha aggiunto che “la fase di emergenza di liquidità è superata e occorre guardare agli aspetti strutturali che toccano il sistema delle imprese. Quindi, ancora più urgente riportare il settore marittimo-portuale e logistico al centro delle politiche, perché è uno strumento essenziale di competitività delle aziende. Il gruppo Intesa Sanpaolo ha creduto nelle Zes ed ha attuato una decisa azione di promozione al fianco delle Autorità Portuali di Napoli, Taranto e Bari. Siamo convinti che, una volta a regime, queste possano contribuire alla crescita del territorio. Durante la prima fase della crisi causata dal Covid 19 ci siamo concentrati nel sostenere la liquidità delle imprese ed assicurare il supporto agli investimenti in ripartenza e resilienza. Sul tema dello shipping continuiamo ad operare con tutti gli strumenti finanziari a disposizione, abbiamo un Desk Shipping ed un desk Zes dedicati con specialisti consolidati. Inoltre, il nostro Gruppo, attraverso il suo Innovation Center, è molto attento all’innovazione per le imprese, con attività di scouting e investimenti di realtà hi-tech e ricerca sui nuovi trend tecnologici”.

Infine, Massimo Deandreis, direttore generale di Srm: “La pandemia sta cambiando la geografia delle relazioni economiche mondiali viste attraverso la lente dei traffici marittimi. Lo scontro commerciale Cina-Usa visto dalla rotta del Pacifico, il rallentamento della Belt and Road Initiative e dell’export cinese, l’impatto sul Canale di Suez e l’emergere di rotte alternative sono elementi che influenzano direttamente anche gli scenari del Mediterraneo e la portualità del nostro Paese. Siamo in una fase di regionalizzazione della globalizzazione ed emerge chiaramente l’importanza strategica di investire per una portualità e una logistica efficiente e integrata con le reti europee. L’Italia è un ponte naturale tra Europa e Sud Mediterraneo per energia e logistica. Recuperare questo ruolo è una priorità nazionale coerente con l’interesse europeo e il Recovery Fund deve essere la spinta determinante a fare quegli investimenti che si aspettano da anni.”

<https://www.affaritaliani.it/economia/srm-gli-impatti-della-pandemia-le-nuove-geomappe-i-futuri-modelli-portuali-697441.html>

Panaro (Srm): Intermodalità e Zes chiavi per il rilancio dei porti italiani

Prioritario il decollo delle opere immediatamente cantierabili mediante un intervento "sblocca-porti" in grado di agire sulle infrastrutture strategiche.

Venerdì, 2 ottobre 2020 - 12:19:00

Di Eduardo Cagnazzi

Far decollare le opere immediatamente cantierabili nei porti. Prevedere un intervento sblocca-porti che agisca su un panel di infrastrutture portuali "ad alto impatto economico." Srm ha stimato, analizzando un panel di programmi operativi portuali (Pot) oltre 4 miliardi di opere portuali in vari stati di avanzamento e di varia dimensione.

Sarebbe ipotizzabile riproporre l'analisi per individuare e censire quindi quali sono le opere ad alto impatto economico ed a quale stato della progettazione esse si trovino per impostare su di esse una ripartenza senza vincoli burocratici. Lo ha affermato Alessandro Panaro, responsabile Maritime Economy di Srm, Centro studi legato al Gruppo Intesa Sanpaolo., intervenendo ai lavori della **Naples shipping week**. Panaro ha affermato che il Coronavirus ha messo in evidenza come due punti strategici per lo sviluppo dei porti nel Mezzogiorno siano, in primo luogo, quello di avviare processi di digitalizzazione delle procedure portuali e quindi di evitare quanto più possibile contatti umani (fermo restando quelli ineliminabili) e, in secondo luogo, come illustra il Rapporto Srm, puntare su integrazione infrastrutturale e quindi favorire lo sviluppo della ferrovia e dell'intermodalità; questo però richiede l'impiego di grandi risorse. Perché allora non prevedere con i fondi Ue per il Mezzogiorno strategie mirate verso i porti del Sud e renderli ancor più competitivi? Gli scali meridionali movimentano merci per oltre il 42% del totale nazionale. Hanno l'esperienza di un territorio che utilizza il mare per il 62% del suo import-export. Puntare sulla portualità meridionale e sul sistema logistico del Sud potrebbe essere una soluzione per rendere più competitivi i nostri porti e, allo stesso tempo impostare una Virusexit Strategy.

L'esponente di Srm ha poi affermato che occorre dare rilancio immediato alle Zone economiche speciali e a quelle logistiche semplificate. L'obiettivo è dare impulso ulteriore agli investimenti imprenditoriali. "Al momento, tuttavia, questi strumenti, pur decollati in punto procedurale, sembrano anch'essi in una fase di stallo tecnico per la mancanza dei decreti di attuazione sulla semplificazione amministrativa. Le Zes non sono strumenti che producono effetti nell'immediato, ma servono per aumentare la credibilità di un sistema portuale e logistico e, se ben integrati con Zone Franche portuali possono avere effetti importanti per un territorio attraverso l'esenzione di Iva e dazi per le merci extra Ue, dando

la possibilità di stoccare merci in magazzino in attesa della ripresa del mercato. Si tratta di uno stimolo al commercio internazionale non da poco".

<https://www.affaritaliani.it/economia/panaro-intermodalita-zes-chiavi-per-il-rlancio-dei-porti-italiani-697656.html>



"ITALIAN MARITIME ECONOMY", PRESENTATO IL SETTIMO RAPPORTO ANNUALE DI SRM

02-10-2020 11:29

(Teleborsa) - Con il **90% delle merci che viaggia via mare** il trasporto marittimo continua a rappresentare il principale veicolo dello sviluppo del commercio internazionale. I **trasporti marittimi e la logistica** valgono circa il **12% del PIL globale** e le previsioni al 2024 stimano un superamento dell'attuale situazione e una crescita della movimentazione container a livello mondiale del 3,5% fino ad arrivare a 951 milioni di TEU (Europa +2,3%, Africa +3,3%, Far East +3,9%, Middle East +4,5% e Nordamerica +2,3%). Il Mediterraneo rappresenta ancora una via privilegiata di transito per i traffici containerizzati concentrando il 27% dei circa 500 servizi di linea mondiali via nave. È quanto emerge dal **Settimo Rapporto Annuale "Italian Maritime Economy" di SRM, Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo**, presentato ieri nell'ambito della **Naples Shipping Week**. Un'edizione, quella 2020, dedicata agli **impatti della pandemia Covid-19** sul nostro sistema logistico-marittimo e ai vari aspetti con cui il fenomeno si sta manifestando.

Lo studio analizza accadimenti importanti come le **blank sailing**, lo **slow steaming**, la **riduzione dei passaggi del Canale di Suez**, la nuova configurazione dei traffici mondiali, i trend più recenti dei flussi marittimi del commercio internazionale, ma fornisce anche una visione strategica su quali potranno essere, per il futuro, i driver e i modelli portuali che offriranno alle nostre infrastrutture più resilienza agli shock economici e sanitari come ad esempio l'intermodalità e la sostenibilità.

"Questo – ha affermato il **presidente SRM Paolo Scudieri** – è un anno particolarmente difficile per la nostra economia e quindi per tutto il nostro sistema industriale e infrastrutturale. SRM ha analizzato gli scenari futuri e quali possono essere le strade da intraprendere per una ripartenza più rapida e per costruire un futuro più resiliente agli shock economici ed in questo la logistica e la portualità possono dare una forte mano affinché eventi come questo non ci colgano più impreparati".

"La fase di emergenza di liquidità è superata e occorre guardare agli aspetti strutturali che toccano il sistema delle imprese. Quindi, – ha sottolineato **Giuseppe Nargi, direttore regionale Campania, Basilicata, Calabria e Puglia di Intesa Sanpaolo** – è ancora più urgente riportare il settore marittimo-portuale e logistico al centro delle politiche, perché è uno strumento essenziale di competitività delle aziende. Il gruppo Intesa Sanpaolo ha creduto nelle ZES ed ha attuato una decisa azione di promozione al fianco delle Autorità Portuali di Napoli, Taranto e Bari. Siamo convinti che, una volta a regime, queste possano

contribuire alla crescita del territorio. Durante la prima fase della crisi causata dal Covid 19 ci siamo concentrati nel sostenere la liquidità delle imprese ed assicurare il supporto agli investimenti in ripartenza e resilienza. Sul tema dello shipping continuiamo ad operare con tutti gli strumenti finanziari a disposizione, abbiamo un Desk Shipping ed un desk Zes dedicati con specialisti consolidati. Inoltre, il nostro Gruppo, attraverso il suo Innovation Center, è molto attento all'innovazione per le imprese, con attività di scouting e investimenti di realtà hi-tech e ricerca sui nuovi trend tecnologici".

"Mettiamo in risalto come la pandemia stia cambiando la geografia delle relazioni economiche mondiali viste attraverso la lente dei traffici marittimi – ha spiegato **Massimo Deandreis, direttore generale SRM** –. Lo scontro commerciale Cina-Usa visto dalla rotta del Pacifico, il rallentamento della Belt and Road Initiative e dell'export cinese, l'impatto sul Canale di Suez e l'emergere di rotte alternative sono elementi che influenzano direttamente anche gli scenari del Mediterraneo e la portualità del nostro Paese. Siamo in una fase di regionalizzazione della globalizzazione ed emerge chiaramente l'importanza strategica di investire per una portualità e una logistica efficiente e integrata con le reti europee. L'Italia è un ponte naturale tra Europa e Sud Mediterraneo per energia e logistica. Recuperare questo ruolo è una priorità nazionale coerente con l'interesse europeo e il Recovery Fund deve essere la spinta determinante a fare quegli investimenti che si aspettano da anni".

Per quanto riguarda l'impatto del Covid-19 sul settore del trasporto marittimo, il Rapporto evidenzia, nei primi 5 mesi del 2020, un **calo del 15% delle containership in transito sul Canale di Suez**. Un segno della **frenata dell'export da e verso la Cina** bilanciato però dai transiti di navi di altri settori come oil (+11%) e dry (+42%). Significativo – sottolinea lo studio – è anche l'**elevato numero di blank sailing**, ovvero rotte cancellate per mancanza di carico, che ha riguardato tutte le principali direttive. Il fenomeno ha raggiunto a fine maggio 2,7 milioni di TEU, pari all'11,6% della capacità totale di stiva. Complessivamente SRM stima **7 milioni di TEU persi a livello globale per il 2020**.

Significativo, inoltre, l'**impatto della crisi sanitaria sulla Belt and Road Initiative**. Su 2.951 progetti per un valore di 3,87 trilioni di dollari, il 20% – si legge nel Rapporto – risulta "gravemente colpito". Contemporaneamente vi è stato invece un sensibile aumento del trasporto ferroviario sulla via Cina-Europa e viceversa. A luglio, il numero di treni merci ha toccato il record di 1.232 convogli, con un +68% su luglio 2019.

In **Italia** nel primo semestre 2020 l'import-export via mare ha subito l'impatto del Covid-19 registrando un calo in valore del 21% e un calo in tonnellate dell'11% circa. Il nostro Paese rimane, tuttavia, sempre leader nello **Short Sea Shipping nel Mediterraneo** con **246 milioni di tonnellate di merci trasportate** (quota di mercato 39%). Nonostante ciò il mare assorbe il 36% dell'interscambio italiano mentre il trasporto su strada assorbe ancora il 50% del traffico merci.

https://www.borsaitaliana.it/borsa/notizie/teleborsa/economia/italian-maritime-economy-presentato-il-settimo-rapporto-annuale-di-srm-35_2020-10-02_TLB.html?lang=it

La Cina principale fornitore dell'Italia per l'import marittimo

Il dato emerge dal settimo rapporto sull'economia marittima presentato oggi da Srm-Intesa a Napoli. Gli Usa sono invece la prima destinazione per l'export via mare. Il Pireo è stato nel 2019 il primo porto mediterraneo per i container, grazie alla Cina. Le previsioni al 2024 stimano un superamento dell'attuale situazione di calo dei traffici e una crescita a livello mondiale del 3,5%

01/10/2020 14:45

di **Mauro Romano - Class Editori**

Traffico stabile per i porti italiani negli ultimi cinque anni. E la componente internazionale assume un ruolo sempre più rilevante nel trasporto marittimo. Il mare assorbe il 36% dell'intescambio italiano (anche se l'impatto di Covid-19 ha fatto registrare un calo del 21% dell'import-export nel primo semestre dell'anno). In questo contesto, emerge dal settimo rapporto sull'economia marittima di Srm, il centro studi collegato al gruppo Intesa SanPaolo, la Cina si conferma il principale fornitore della penisola, rappresentando il 18% di tutto l'import via mare in arrivo in Italia, per 23,1 miliardi di euro, mentre gli Usa sono la principale destinazione per le navi con merci Made in Italy

“Lo scontro commerciale Cina-Usa visto dalla rotta del Pacifico, il rallentamento della Belt and Road Initiative e dell'export cinese, l'impatto sul Canale di Suez e l'emergere di rotte alternative sono elementi che influenzano direttamente anche gli scenari del Mediterraneo e la portualità del nostro Paese”, ha sottolineato Massimo Deandrea, direttore Generale Srm. “Siamo in una fase di regionalizzazione della globalizzazione ed emerge chiaramente l'importanza strategica di investire per una portualità e una logistica efficiente e integrata con le reti europee”.

Spiega il rapporto che la pandemia ha avuto un impatto significativo sulla strategia cinese della nuova via della seta: su 2.951 progetti collegati all'iniziativa, per un valore di 3,87 trilioni di dollari, il 20% risulta “gravemente colpito” dalla pandemia, secondo una Survey del Ministero del Commercio Estero del Dragone. Un dato da tenere in considerazione se si pensa che l'import-export tra i Paesi toccati dalla Belt&Road Initiative rappresenta il 13,4% del volume degli scambi globali e il 65% del volume degli scambi nella Ue.

Nella fase più acuta della pandemia si è osservato su queste tratte un sensibile aumento del trasporto su ferro sulla rotta Cina Europa e viceversa. Secondo quanto reso noto da

China State Railway Group, lo scorso luglio, il numero di treni merci ha toccato il record di 1.232 convogli, con una crescita del 68% su luglio 2019. Luglio è stato il terzo mese consecutivo in cui è stata superata la soglia mensile dei mille treni con una crescita anno su anno sempre a doppia cifra. Secondo le ferrovie cinesi il trasporto via treno ha avuto un peso determinante nello stabilizzare la catena della logistica internazionale interrotta dalla pandemia.

Di contro, il porto del Pireo, eletto nell'ambito della nuova Via della Seta come porto di riferimento nel Mediterraneo, ha raggiunto nel 2019 i 5,7 milioni di teu grazie a Cosco, diventando il primo porto dell'Area mediterranea per i container, a seguire gli spagnoli Valencia ed Algeciras con 5,4 e 5,1 milioni. Gli italiani Genova e Gioia Tauro sono invece al 8° e 9° posto con 2,6 e 2,5 milioni.

Va inoltre rilevato, per quanto riguarda il Mediterraneo, una crescita meno sostenuta per il Canale di Suez, nei primi 5 mesi del 2020. Dalla doppia cifra del 2019 le navi in transito hanno infatti avuto un aumento del 7%. Il tutto a vantaggio del Capo di Buon Speranza, favorito sia dal calo dei carichi movimentati dalle navi sia dal calo del prezzo del petrolio. Attenzione viene riservata anche alla rotta Artica, sulla quale Cosco è il carrier più attivo e copre il 19% dei transiti complessivi.

Guardando alle previsioni il trasporto marittimo subirà un calo del 4,4% per quest'anno e per il 2021 un incremento del 5%. Le previsioni al 2024 stimano un superamento dell'attuale situazione e una crescita della movimentazione container a livello mondiale del 3,5% fino ad arrivare a 951 milioni di TEU. (Europa +2,3%, Africa +3,3%, Far East +3,9%, Middle East +4,5% e Nordamerica +2,3%). (riproduzione riservata)

<https://www.classxhsilkroad.it/news/azienda-logistica/la-cina-principale-fornitore-dell-italia-per-l-import-marittimo-202010011508224178>

“Italian Maritime Economy”: Intesa presenta il Rapporto 2020

2 Ottobre 2020, 6:37 | di Valentina Nubola

Il Settimo Rapporto Annuale “Italian Maritime Economy di Srm del Gruppo Intesa Sanpaolo si basa sugli effetti della pandemia e sui fenomeni mondiali che stanno influenzando le rotte e il traffico marittimo. E mira a fornire una visione strategica per il futuro del settore. Resilienza e ripartenza le due parole chiave

Resilienza e ripartenza. Sono le parole chiave per il futuro del nostro sistema logistico-marittimo. È quanto emerge dal settimo **Rapporto Annuale “Italian Maritime Economy” di SRM** – Centro studi legato al Gruppo Intesa Sanpaolo – presentato alla **Naples Shipping Week** – manifestazione internazionale sui temi della portualità, dello shipping e della logistica – incentrata sull’impatto della pandemia sui trasporti marittimi, ma mira anche a fornire una visione strategica, per il futuro, incentrata su intermodalità e sostenibilità.

Tuttavia, non solo la pandemia sta cambiando le relazioni economiche mondiali dal punto di vista del traffico marittimo: lo scontro commerciale Cina-Usa visto dalla rotta del Pacifico, il rallentamento dell’export da e verso la Cina, la riduzione dei passaggi del Canale di Suez, nonché l’emergere di rotte alternative. Sono tutti elementi che stanno influenzando gli scenari del Mediterraneo e la portualità dell’Italia.

Per questo motivo è fondamentale “investire per una portualità e una logistica efficiente e integrata con le reti europee – ha sottolineato **Massimo Deandreas, Direttore Generale SRM** – L’Italia è un ponte naturale tra Europa e Sud Mediterraneo per energia e logistica. Recuperare questo ruolo è una priorità nazionale – ha concluso Deandreas – coerente con l’interesse europeo e il Recovery Fund”.

A seguire i dati più salienti del rapporto. Il **trasporto marittimo** continua a rappresentare il principale veicolo dello sviluppo del commercio internazionale: il 90% delle merci viaggia per mare. I trasporti marittimi e la logistica valgono circa il 12% del PIL globale.

Per quanto riguarda il futuro? Le previsioni al 2024 stimano una crescita della movimentazione container a livello mondiale del 3,5%, fino ad arrivare a 951 milioni di TEU (Europa +2,3%, Africa +3,3%, Far East +3,9%, Middle East +4,5% e Nordamerica +2,3%).

Il **Mediterraneo** rappresenta ancora una via privilegiata di transito per i traffici containerizzati, concentrando il 27% dei circa 500 servizi di linea mondiali via nave.

Invece, l’impatto del Covid-19 sul **Canale di Suez** ha prodotto, nei primi 5 mesi del 2020, un forte calo delle containership **-15%** (dovuto alla frenata dell’export da e verso Cina), in parte bilanciato però dai transiti di navi di altri settori (oli +11%, dry +42%).

Significativo è anche l'elevato numero di **blank sailing** – rotte cancellate per assenza di carico – che hanno raggiunto a fine maggio **2,7 milioni di TEU** (pari all'11,6% delle capacità totale di stiva, 7 milioni di TEU a livello globale solo per il 2020). Gravemente colpita anche la **Belt and Road Iniziative**: per un valore di 3,87 trilioni di dollari, circa il 20% dei progetti.

Tuttavia, allo stesso tempo, si è registrato un **incremento del trasporto ferroviario sulla via Cina-Europa** e viceversa, toccando il record di 1.232 convogli solo a luglio (+68% rispetto al 2019). In Italia, nel primo semestre 2020 l'import-export via mare è stato duramente colpito dalla pandemia, registrando un calo del 21%, l'11% in tonnellate.

“La fase di emergenza di liquidità è superata – ha detto **Giuseppe Nargi** Direttore Regionale di Intesa – Occorre guardare agli aspetti strutturali che toccano il sistema imprese. È ancora più urgente riportare il settore marittimo-portuale e logistico al centro delle politiche, perché è uno strumento essenziale di competitività delle aziende”.

<https://www.firstonline.info/italian-maritime-economy-intesa-presenta-il-rapporto-2020/>

STYLO24

GIORNALE D'INCHIESTA - DIRETTO DA SIMONE DI MEO

Naples Shipping Week, presentato il nuovo rapporto sull'Economia del Mare

I ricercatori del Centro Studi Intesa hanno partecipato alla presentazione durante la Naples Shipping Week

01/10/2020

SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) presenta oggi, giovedì 1° ottobre, il **Settimo Rapporto Annuale “Italian Maritime Economy”** presso la **Stazione Marittima di Napoli** dalle 11.30 alle 13.30. L'evento si svolge sotto l'egida della **Naples Shipping Week**, manifestazione internazionale sui temi della portualità dello shipping e della logistica di cui SRM è il Knowledge Partner.

Il Rapporto 2020 analizza gli impatti della **pandemia Covid-19** sul nostro sistema logistico-marittimo e i vari aspetti con cui il fenomeno si sta manifestando: accadimenti importanti come le *blank sailing*, lo *slow steaming*, la riduzione dei passaggi del Canale di Suez, la nuova configurazione dei traffici mondiali, i trend più recenti dei flussi marittimi del commercio internazionale. Questa settima edizione è dedicata però a fornire anche una visione strategica su quali potranno essere, per il futuro, **i driver e i modelli portuali** che offriranno alle nostre infrastrutture più resilienza agli shock economici e sanitari come ad esempio l'**intermodalità** e la **sostenibilità**.

Ad aprire il convegno l'intervento in collegamento video del Presidente di Intesa Sanpaolo, **Gian Maria Gros-Pietro**, e a seguire i saluti introduttivi di **Paolo Scudieri**, Presidente di SRM, e **Giuseppe Nargi**, Direttore Regionale Campania, Basilicata, Calabria e Puglia di Intesa Sanpaolo.

I dati principali

- Il trasporto marittimo continua a rappresentare il principale “veicolo” dello sviluppo del commercio internazionale: il 90% delle merci viaggia via mare. I trasporti marittimi e la logistica valgono circa il 12% del PIL globale.
- Le previsioni al 2024 stimano un superamento dell'attuale situazione e una crescita della movimentazione container a livello mondiale del 3,5% fino ad arrivare a 951 milioni di TEU. (Europa +2,3%, Africa +3,3%, Far East +3,9%, Middle East +4,5% e Nordamerica +2,3%).
- Il Mediterraneo rappresenta ancora una via privilegiata di transito per i traffici containerizzati concentrando il 27% dei circa 500 servizi di linea mondiali via nave.

- L'impatto di Covid-19 sul Canale di Suez ha prodotto, nei primi 5 mesi del 2020, un forte calo delle containership -15% (segno della frenata dell'export da e verso Cina), bilanciato però dai transiti di navi di altri settori: oil (+11%) e dry (+42%).
- Significativo è anche l'elevato numero di blank sailing - rotte cancellate per mancanza di carico - che ha riguardato tutte le principali direttrici. Il fenomeno ha raggiunto a fine maggio 2,7 milioni di TEU, pari all'11,6% della capacità totale di stiva. SRM stima 7 milioni di TEU persi a livello globale per il 2020.
- Il Covid-19 ha avuto un impatto significativo sulla Belt and Road Initiative: su 2.951 progetti per un valore di 3,87 trilioni di dollari, il 20% risulta "gravemente colpito".
- Contemporaneamente vi è stato invece un sensibile aumento del trasporto ferroviario sulla via Cina-Europa e viceversa. A luglio, il numero di treni merci ha toccato il record di 1.232 convogli, con un +68% su luglio 2019.
- In Italia nel primo semestre 2020 l'import-export via mare ha subito l'impatto del Covid-19 registrando un calo in valore del 21% e un calo in tonnellate dell'11% circa.
- Italia sempre leader nello Short Sea Shipping nel Mediterraneo con 246 mln di tonnellate di merci trasportate (quota di mercato 39%).
- Il mare assorbe il 36% dell'interscambio italiano mentre il trasporto su strada assorbe ancora il 50% del traffico merci.

<https://www.stylo24.it/naples-shipping-week-presentato-il-nuovo-rapporto-sulleconomia-marittima/>

Srm, oggi la presentazione del rapporto sull'economia marittima. Scudieri: Scenari per la ripartenza

Da **ildenaro.it**

1 Ottobre 2020

Srm (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) presenta oggi, presso la Stazione Marittima di Napoli, alle 11.30, nell'ambito della Naples Shipping Week ed anche in modalità live streaming, il settimo rapporto annuale "Italian Maritime Economy" che quest'anno analizza gli impatti della pandemia Covid-19 sui trasporti marittimi e la logistica, offrendo anche una visione strategica incentrata su intermodalità e sostenibilità, quali driver di resilienza agli shock economici e sanitari. Apriranno i lavori Giuseppe Nargi, direttore regionale Campania, Basilicata, Calabria e Puglia di Intesa Sanpaolo ed il presidente di Srm, Paolo Scudieri, che ha dichiarato: "Il Mezzogiorno viene posto al centro in un settore dove possiede asset che possono dare notevole impulso alla modernizzazione e allo sviluppo del Paese per superare questo momento difficile. Il Rapporto è inoltre dedicato all'impatto del Covid-19 sul nostro sistema marittimo e analizza, anche attraverso l'uso di geomappe, quali possono essere i driver per la ripartenza. Illustreremo i nuovi modelli portuali e un focus sarà dedicato ai nuovi fenomeni che stanno caratterizzando il Mediterraneo anche in relazione a come i Paesi hanno reagito agli effetti della Pandemia". Di questi argomenti – dopo la presentazione del rapporto a cura di Massimo Deandreis, direttore generale Srm ed Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Energy Srm – ne discuteranno Andrea Angelino, cfo country Italia Enel e ad Enel Logistics, Ferdinando Nelli Feroci, presidente Istituto Affari Internazionali; Paolo Garonna, segretario generale Febaf – Federazione Banche, Assicurazioni e Finanza, Mario Mattioli, presidente Confitarma e Daniele Rossi, presidente Assoporti. È previsto l'intervento in video del presidente di Intesa Sanpaolo, Gian Maria Gros-Pietro.

<https://www.ildenaro.it/srm-oggi-la-presentazione-del-rapporto-sulleconomia-marittima-scudieri-scenari-per-la-ripartenza/>

Naples Shipping Week, studio Srm: Traffico marittimo giù del 21% nel primo semestre

Da ildenaro.it

1 Ottobre 2020

Il Covid19 ha condizionato notevolmente gli equilibri del commercio marittimo mondiale ma il mare rimane protagonista degli scambi commerciali e rappresenta il principale veicolo dello sviluppo del commercio internazionale: il 90% delle merci, infatti, viaggia via mare. I trasporti marittimi e la logistica valgono circa il 12% del PIL globale. È questo il dato globale che emerge dalla settima edizione dello studio "Italian Maritime Economy" di Srm, Istituto di studi e ricerche per il Mezzogiorno del gruppo Intesa San Paolo, presentato oggi nel corso della Naples Shipping Week di Napoli. Il rapporto conferma per la portualità italiana un trend di traffico stabile negli ultimi 5 anni intorno alle 480/490 milioni di tonnellate movimentate l'anno, con una netta prevalenza delle rinfuse liquide che coprono il 37% del totale, seguite dal segmento container con una quota pari al 23%, mentre il Ro-Ro si attesta al 22% e le rinfuse solide al 12%, chiudono le merci varie con circa il 5%. In Italia la componente internazionale del trasporto marittimo resta rilevante. Nel 2019 il valore degli scambi commerciali via mare è stato pari a 249,1 miliardi di euro, registrando un -1% sull'anno precedente. Di questi 129,6 miliardi sono in import (-2%) e 119,5 in export (stabile). L'effetto del covid19 si è sentito sul traffico marittimo, con un calo del 21% nel primo semestre 2020 dell'import-export via mare. Il rapporto guarda al mercato internazionale sottolineando che la Cina è il nostro principale Paese fornitore e con 23,1 miliardi di euro di valore rappresenta il 18% di tutto l'import via mare italiano, il primo Paese cliente per modalità marittima sono invece gli USA che con 28,1 miliardi concentrano il 24% del nostro export. Guardando ai porti, il rapporto sottolinea che i primi 5 Energy Port italiani, Trieste, Cagliari, Augusta, Milazzo e Genova, rappresentano il 69% dell'intero traffico liquido nazionale e Trieste, con 43,3 milioni di tonnellate, si conferma lo scalo italiano che movimenta i volumi più elevati. Seguono Cagliari ed Augusta in Sicilia. Sostanzialmente stabili altri tipi di traffico: sui container il nostro Paese ancora non riesce a dare la spinta al dato che ci vede ancorati intorno ai 10 milioni di TEU ormai da anni, mentre il Paese conserva la leadership nello Short Sea Shipping nel Mediterraneo con il primato tra i Paesi Ue per il trasporto via mare a corto raggio nel Mediterraneo a una cifra di 246 milioni di tonnellate di merci trasportate che rappresentano una quota di mercato del 39%. "Questo è un anno – Paolo Scudieri, Presidente SRM – particolarmente difficile per la nostra economia e quindi per tutto il nostro sistema industriale e infrastrutturale. SRM ha analizzato gli scenari futuri e quali possono essere le strade da intraprendere per una ripartenza più rapida e per costruire un futuro più resiliente agli shock economici ed in questo la logistica e la portualità possono

dare una forte mano affinché eventi come questo non ci colgano più impreparati" Nello specifico, Massimo Deandreas, direttore generale SRM ha spiegato che il rapporto "mette in risalto come la pandemia stia cambiando la geografia delle relazioni economiche mondiali viste attraverso la lente dei traffici marittimi. Siamo in una fase di regionalizzazione della globalizzazione ed emerge chiaramente l'importanza strategica di investire per una portualità e una logistica efficiente e integrata con le reti europee. L'Italia è un ponte naturale tra Europa e Sud Mediterraneo per energia e logistica. Recuperare questo ruolo è una priorità nazionale coerente con l'interesse europeo e il Recovery Fund deve essere la spinta determinante a fare quegli investimenti che si aspettano da anni".

<https://www.ildenaro.it/naples-shipping-week-studio-srm-traffico-marittimo-giu-del-21-nel-primo-semestre/>



AGENZIA DI INFORMAZIONE
FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA

SRM: il nuovo Italian Maritime Economy Report presentato alla Naples Shipping Week

1/10/2020 h 13:16

(FERPRESS) – Roma, 1 OTT – SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) presenta oggi il Settimo Rapporto Annuale “Italian Maritime Economy” presso la Stazione Marittima di Napoli dalle 11.30 alle 13.30. L’evento si svolge sotto l’egida della Naples Shipping Week, manifestazione internazionale sui temi della portualità dello shipping e della logistica di cui SRM è il Knowledge Partner.

.....

<https://www.ferpress.it/srm-italian-maritime-economy-report-presentato-alla-naples-shipping-week/>



La fotografia di Srm sui cambiamenti in atto nel trasporto marittimo e nella portualità in Italia

1 Ottobre 2020

Studi e Ricerche per il Mezzogiorno ha presentato a Napoli il nuovo Rapporto 2020 "Italian Maritime Economy" dal quale emerge una fotografia aggiornata dell'economia marittimo-portuale nazionale con dati e analisi sugli impatti della pandemia Covid-19, nuove geomappe, i modelli portuali del futuro, i fenomeni che stanno caratterizzando il Mediterraneo.

Queste di seguito sono alcune delle risultanze principali. Il trasporto marittimo continua a rappresentare il principale 'veicolo' dello sviluppo del commercio internazionale: il 90% delle merci viaggia via mare. I trasporti marittimi e la logistica valgono circa il 12% del Pil globale. Le previsioni al 2024 stimano un superamento dell'attuale situazione e una crescita della movimentazione container a livello mondiale del 3,5% fino ad arrivare a 951 milioni di Teu (Europa +2,3%, Africa +3,3%, Far East +3,9%, Middle East +4,5% e Nordamerica +2,3%). Il Mediterraneo rappresenta ancora una via centrale per i traffici containerizzati concentrando il 27% dei circa 500 servizi di linea mondiali via nave.

L'impatto di Covid-19 sul Canale di Suez ha prodotto, nei primi 5 mesi del 2020, un forte calo delle containership -15% (segno della frenata dell'export da e verso Cina), bilanciato però dai transiti di navi di altri settori: oil (+11%) e dry (+42%). Da non dimenticare, però, anche il significativo impatto della scelte di alcuni vettori marittimi che hanno dirottato la rotta delle proprie grandi portacontainer attive fra Asia ed Europa imponendo loro di circumnavigare l'Africa.

Impattante, ovviamente, anche l'elevato numero di blank sailing (rotazioni di linee cancellate per mancanza di carico) che ha riguardato tutte le principali direttive. Il fenomeno ha raggiunto a fine maggio 2,7 milioni di Teu, pari all'11,6% della capacità totale di stiva. Srm stima 7 milioni di Teu persi a livello globale per il 2020.

Il Covid-19 ha avuto poi un impatto significativo sulla Belt and Road Initiative: su 2.951 progetti per un valore di 3,87 trilioni di dollari, il 20% risulta "gravemente colpito". Contemporaneamente vi è stato invece un sensibile aumento del trasporto ferroviario sulla via Cina-Europa e viceversa. A luglio, il numero di treni merci ha toccato il record di 1.232 convogli, con un +68% su luglio 2019.

Come già rivelato da Assoporti, in Italia nel primo semestre 2020 l'import-export via mare ha subito l'impatto del Covid-19 registrando un calo in valore del 21% e un calo in tonnellate dell'11% circa. Nonostante ciò il nostro Paese rimane saldamente leader nello short sea shipping nel Mediterraneo con 246 milioni di tonnellate di merci trasportate

(quota di mercato 39%). Il mare assorbe il 36% dell'interscambio italiano mentre il trasporto su strada assorbe ancora il 50% del traffico merci.

Massimo Deandreas, direttore generale di Srm, ha commentato le risultanze della ricerca dicendo: "Mettiamo in risalto come la pandemia stia cambiando la geografia delle relazioni economiche mondiali viste attraverso la lente dei traffici marittimi. Lo scontro commerciale Cina-Usa visto dalla rotta del Pacifico, il rallentamento della Belt and Road Initiative e dell'export cinese, l'impatto sul Canale di Suez e l'emergere di rotte alternative sono elementi che influenzano direttamente anche gli scenari del Mediterraneo e la portualità del nostro Paese. Siamo in una fase di regionalizzazione della globalizzazione ed emerge chiaramente l'importanza strategica di investire per una portualità e una logistica efficiente e integrata con le reti europee. L'Italia è un ponte naturale tra Europa e Sud Mediterraneo per energia e logistica. Recuperare questo ruolo è una priorità nazionale coerente con l'interesse europeo e il Recovery Fund deve essere la spinta determinante a fare quegli investimenti che si aspettano da anni".

Srm conclude dicendo: "Il mondo che uscirà dal post Covid sarà più complessa del precedente". Deandreas a questo proposito segnala per il futuro "una ricerca di nuovi assetti competitive delle alleanze tra armatori", la "ricerca di nuove rotte", la "spinta alla regionalizzazione (intra-asiatiche e intra-Med)", il "reshoring e ripensamento delle supply chain globali", la "crescita del ruolo della logistica e del ferro" e una "priorità alle tematiche ambientali e Green New Deal".

<https://www.shippingitaly.it/2020/10/01/la-fotografa-di-srm-sui-cambiamenti-in-atto-nel-trasporto-marittimo-e-nella-portualita-in-italia/>

Effetto Covid-19 sui traffici marittimi, SRM: intermodalità chiave per il rilancio italiano / Il rapporto

01 OTTOBRE 2020 - Redazione

Napoli – Per il 2020 si stima che il trasporto marittimo registrerà un calo del 4,4% e per il 2021 un incremento del 5%. E' la premessa con cui si apre il nuovo rapporto 2020 "**Italian Maritime Economy**" di **SRM** presentato alla **Naples Shipping Week**. La ricerca illustra dati e analisi sugli impatti della pandemia Covid-19, nuove geomappe, i modelli portuali del futuro, i fenomeni che stanno caratterizzando il Mediterraneo. Per quanto, riguarda l'Italia: per il futuro, i driver e i modelli portuali, che offriranno alle nostre infrastrutture più resilienza agli shock economici e sanitari, saranno l'**intermodalità** e la **sostenibilità**.

Secondo le ultime previsioni sull'impatto della pandemia sul **segmento container** (la proxy più vicina al commercio internazionale in quanto esprime per lo più il traffico manifatturiero) evidenzia un calo del 7,3% nel 2020 che porta a chiudere l'anno realizzando 742 milioni di Teu movimentati nei porti mondiali; il che riporta il segmento dei container ai volumi del 2017, in altre parole il virus ha portato via al settore gli ultimi quattro anni di crescita benché si intraveda un rimbalzo del 10% al 2021 e del 6,6% nel 2022. Allungando le **previsioni al 2024** la movimentazione container dei porti a livello mondiale dovrebbe crescere ad un tasso medio annuo del 3,5% fino ad arrivare a 951 milioni di Teu entro il 2024. (a livello di aree mondiali Europa +2,3%, Africa +3,3%, Far East +3,9%, Middle East +4,5% e Nordamerica +2,3%).

Il ruolo del **Mediterraneo** e del **Canale di Suez** è ancora importante ma il Covid-19 ha causato un traffico più accentuato verso il Capo africano di Buona Speranza ed il fenomeno dello "slow steaming". Inizia ad affacciarsi la Rotta Artica. La ricerca osserva infatti che il Mediterraneo rappresenta ancora una via privilegiata di transito per i traffici containerizzati concentrando il 27% dei circa 500 servizi di linea mondiali via nave.

Il **Canale di Suez**, nei primi 5 mesi del 2020, non ha più registrato le crescite sostenute (a doppia cifra) del 2019, ma ha avuto un aumento del 7% delle navi in transito. Le containership hanno avuto però un sensibile calo: -15%. Bene invece gli altri settori: oil (+11%) e dry (+42%).

La diminuzione del traffico via **Suez** è essenzialmente dovuta a due fattori entrambi attribuibili al Covid-19: a) calo dei carichi movimentati dalle navi; b) calo del prezzo del petrolio che ha indotto numerose portacontainer a passare per il **Capo africano di Buona Speranza** risparmiando i costi del pedaggio, allungando il percorso di circa 3mila miglia nautiche: sono 52 (il 5,1% del totale) le megaship che hanno preferito quest'ultima rotta nel periodo marzo-giugno 2020. L'Autorità del Canale di Suez ha introdotto uno sconto del 17% per le containership in direzione sud, e dal 50% al 75% per la rotta US East Coast-South Asia e South East Asia, per cercare di limitare le scelte dei carrier di evitare il transito per risparmiare sui costi del pedaggio.

Altro fenomeno che ha caratterizzato il periodo del Covid-19 è stato lo **“slow steaming”**. Tecnicamente, sempre in un'ottica di risparmio dei costi, le navi hanno percorso le rotte con una minore velocità: il **World Fleet Average Speed Index di Clarksons** (2008 = 100) ha mostrato che le flotte navali hanno percorso, nel periodo della pandemia, le rotte ad una velocità di circa 20 punti inferiore a quella base. Il rapporto evidenzia tra l'altro come i cambiamenti climatici stanno sempre più portando l'attenzione verso la Rotta Marittima Artica (c.d. NSR o Northern Sea Route) che ha potenzialità dovute a condizioni climatiche più agevoli ed alla possibilità di collegare i porti del Far East con quelli del Northern range da Nord.

La rotta è al momento caratterizzata da traffici stagionali ed intraregionali: il 98% è **Short Sea Shipping** (SSS), vale a dire trasporto marittimo di corto raggio. Tra il 2011 e il 2019, la movimentazione in SSS è cresciuta del 134% medio annuo, raggiungendo 31,5 milioni di tonnellate. Secondo le stime (ante Covid-19), il traffico dovrebbe crescere fino a raggiungere i 100 milioni di tonnellate nel 2030. Anche nel periodo della Pandemia i traffici della NSR sono aumentati: tra gennaio e aprile 2020 si è avuta una crescita dei passaggi nella NSR del +15% rispetto al 2019. La compagnia marittima cinese **COSCO** è il carrier più attivo su questa rotta e copre il 19% dei transiti complessivi.

Il fenomeno delle **blank sailing** sta caratterizzando – e lo farà ancora per alcuni mesi – le principali rotte strategiche. Ancora dominante la presenza della **Grandi Alleanze navali**. Si riduce il tasso di crescita dei terminal container nel mondo. Nel **periodo Covid-19** vi è stato un numero elevato di **blank sailing** – rotte cancellate per mancanza di carico- che ha riguardato tutte le principali rotte strategiche dei container. Il fenomeno ha raggiunto a fine maggio 2,72 milioni di Teu, pari all'11,6% della capacità totale di stiva. SRM stima 7 milioni di Teu persi a livello globale per il 2020.

Sulle grandi rotte, compresa quella del **Mediterraneo** (Asia-Europa), dominano le grandi alleanze tra carrier anche se nel 2020 ci sono state interessanti variazioni di attività. Nel complesso, la capacità settimanale lungo la Asia-Europa a giugno 2020 è ben al di sotto dei livelli pre-Covid del 17,1% per un valore di capacità media settimanale pari a 361 mila Teu circa. La capacità della **THE Alliance** e della 2M (Maersk, MSC) si è ridotta sulla direttrice Asia-Europa rispettivamente del 22,7% e 18% in gran parte per la sospensione dei servizi. La **OCEAN Alliance** (con la cinese COSCO e la francese **CMA CGM**), invece, non ha interrotto i servizi lungo la rotta ma ha scelto per la maggiore di limitare la capacità individuale con navi di minore dimensione (-12,4% giugno 2020/giugno 2019).

Dato interessante mostra che, secondo le stime, la capacità globale dei **terminal container** dovrebbe crescere ad un tasso medio annuo del +2,1% nei prossimi cinque anni, pari a 25 milioni di Teu in più all'anno. Si tratta di una cifra ben al di sotto della crescita di capacità registrata nell'ultimo decennio, quando l'aumento medio annuo è stato di oltre 40 milioni di Teu all'anno. (a livello di aree mondiali Europa +2,3%, Africa +3,3%, Far East +3,9%, Middle East +4,5% e Nordamerica +2,3%). Ciò indica probabilmente che i grandi terminalisti hanno pianificato minori investimenti in espansione.

Capitolo Italia. Fattore su cui puntare con forza, anche in prospettiva futura, è l'incentivazione al **trasporto ferroviario**, ritenuto più sicuro, rapido e meno soggetto a file ed attese ai controlli. Il ferro rappresenta un'opportunità da cogliere anche perché può trasportare una quantità di merce maggiore rispetto ai Tir e rappresentare il giusto raccordo per far ripartire il traffico nazionale ed internazionale. A titolo di esempio, le aziende, secondo le analisi di SRM, per raggiungere il porto e viceversa, utilizzano ancora

marginalmente i collegamenti intermodali (certo anche per mancanza di infrastrutture). Per l'83% delle imprese la principale modalità di collegamento è "la strada"; il restante 17% utilizza la combinazione strada/ferrovia.

<https://www.shipmag.it/effetto-covid-19-sui-trafficimarittimi-srm-intermodalita-chiave-per-il-rlancio-italiano-il-rapporto/>

SRM: "Covid, pandemia drammatica ma anche democratica" - Naples Shipping Week

02 Oct, 2020

Nell'ambito **delle iniziative messe in campo dalla Naples Shipping Week - Main Conference Port & Shipping Tech - L'impatto del Covid 19 sui trasporti marittimi - Rapporto annuale SRM.**

Lucia Nappi

NAPOLI - Presentato nel corso della Naples Shipping Week il nuovo Rapporto 2020 'Italian Maritime Economy' di SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) - Nell'anno caratterizzato dalla grave crisi innescata dal Covid- 19 sull'economia mondiale e nazionale, la settima edizione del Rapporto SRM è dedicata a fornire una visione strategica per il futuro. Partendo dal sistema logistico-marittimo sono stati analizzati i fenomeni dello shipping globale, nella nuova configurazione dei traffici mondiali, per giungere all'interpretazione di una nuova realtà economica, che si sta delineando - "Il mondo che ripartirà non sarà quello di prima, le imprese dovranno reinventarsi ed interpretare la realtà in cambiamento" - ha spiegato in apertura **Paolo Scudieri, presidente SRM.**

L'impatto del Covid sull'economia del Paese:

"Una situazione drammatica e inaspettata che ha messo a dura prova tutto il sistema economico planetario" - ha sottolineato **Giuseppe Nargi, direttore Regionale Campania, Basilicata, Calabria e Puglia di Intesa Sanpaolo** - "A marzo l'economia del Paese stava collassando, era evidente che se non fossimo intervenuti in maniera pesante ed immediata, prima ancora che il governo decidesse di mettere in campo gli strumenti che consentissero di affrontare la pandemia, probabilmente il Paese sarebbe collassato" - ha specificato Nargi - "I primi di marzo abbiamo fatto la scelta di intervenire con una iniezione di liquidità senza precedenti e senza garanzia. Ad aprile il governo ci ha consentito di mettere in campo gli strumenti di garanzia e di passare da una disponibilità iniziale di 15 miliardi a una messa a disposizione dell'economia di oltre 50 miliardi" - L'operazione ha consentito al Gruppo bancario in questi 7 mesi di fare circa 50 mila interventi di credito per le imprese del Sud. "Con dicembre chiuderemo con l'erogazione per 4 miliardi, numeri assoluti". Interventi che vedono la sospensione dei muti per 80 mila imprese e per un importo complessivo di 6 miliardi.

Quale sia stato l'impatto del Covid sull'economia globale e i riflessi che questo ha avuto sul traffico marittimo è l'interessante tema affrontato dal Rapporto SRM, che porta alla luce elementi indubbiamente nuovi. Analisi illustrata da Massimo Deandreas, direttore generale SRM: "Una pandemia drammatica ma anche paradossalmente democratica - ha spiegato Deandreas - perché rimette in pista soggetti, come territori, aree ed economie, che tradizionalmente nel decennio precedente sono state in coda".

Nel commercio marittimo globale il comparto dei container è quello che ha sofferto maggiormente, con un calo del -7,3% nel 1º semestre 2020 ed una attesa di recupero nel 2021" - Di qui l'osservazione dei fenomeni globali avvenuti sulle rotte marittime e spiegati dal direttore generale di SRM, come il calo dei commerci USA- Cina leggibile nel calo dei traffici marittimi sul Pacifico, la decrescita degli investimenti cinesi sulla Via della Seta, le rotte alternative al Canale di Suez, la regionalizzazione del commercio mondiale.

Tensioni commerciali e calo delle rotte marittime USA - Cina

Dice Deandreas: Le tensioni commerciali a livello internazionale determinate dal difficile rapporto Usa-Cina (situazione preesistente rispetto al Covid) sono fattori rilevanti nel commercio internazionale che vedono **l'affermarsi dell'effetto delle politiche del protezionismo commerciale di Trump**. Tale effetto è leggibile anche sulle rotte dei traffici del Pacifico che vanno a ridursi con il 2019 - "il Covid accelera drasticamente questa tendenza e per il 2020 le stime sono di un drastico calo dello scambio marittimo tra i due Paesi".

La via della Seta

La decrescita degli investimenti cinesi in relazione alla Via della Seta, è un fenomeno già percepito nel 2019 e viene a accentuarsi nel 2020. "L'esportazione estera della Cina sembra destinata lentamente a diminuire" - spiega Deandreas - Secondo un'indagine del ministero delle infrastrutture cinese i **progetti relativi alla Belt & Road** sarebbero per il 20% gravemente colpiti dalla pandemia e quindi a rischio di non essere portati a termine, per il 40% parzialmente colpiti e solo il restante 40% avrebbero subito un impatto limitato e trattandosi dei progetti già completati.

Rotte alternative a Suez

Con l'avanzare della pandemia, l'analisi di SRM, nel Mediterraneo si verifica **l'accrescimento dei rapporti intra regionali (es. Mar Rosso-Mediterraneo, Golfo-Mediterraneo)** e parallelamente un calo (-15%) dei collegamenti Asia-Mediterraneo, traffici relativi soprattutto delle grandi navi portacontainer. Inoltre grazie al calo del prezzo del petrolio molte compagnie scelgono rotte alternative al quelle del Canale di Suez, tanto che lo stesso Canale nei mesi interviene riducendo le tariffe di transito. Si delineano pertanto due opzioni alternative a Suez: la circumnavigazione dell'Africa (come alternativa occasionale) e le rotte Artiche (alternative potenzialmente strutturali).

Regionalizzazione del commercio mondiale

L'Europa va verso il rafforzamento della propria dimensione - si sottolinea nel Rapporto SRN - in una sorta di protezionismo. Nelle rotte questo fenomeno si traduce con l'aumento degli scambi e dei traffici nel Mediterraneo. Tale che il baricentro medio delle rotte che terminano nel Mediterraneo, dal 2012 al 2019, si è spostato da Gibilterra al centro Mediterraneo. Lo stesso fenomeno di regionalizzazione del commercio e quindi dei traffici è leggibile anche nelle rotte degli Stati Uniti e dell'Asia.

<https://www.corrieremarittimo.it/shipping/rapporto-srm-covid-pandemia-drammatica-ma-anche-democratica-naples-shipping-week/>

Mattioli (Confitarma): "Rendere europea la nostra bandiera o l'Italia è fuori"

05 Oct, 2020

NAPOLI - "Per mare transita il 90% delle merci, quale è il ruolo dell'Italia in questo contesto?" è la domanda alla quale ha risposto **Mario Mattioli, presidente Confitarma**, intervenendo alla **presentazione del VII Italian Maritime Economy Report di SRM**, alla IV Edizione di **Naples Shipping Week**, il Forum Internazionale sull'innovazione e la cooperazione per lo sviluppo del cluster marittimo del Mediterraneo, organizzato da The Propeller Club Port of Naples insieme a Clickutility Team.

Per l'Italia il cluster del mare, trasporti e cantieristica, ha un valore globale di 4 miliardi di euro "siamo il 2% del Pil nazionale" - sottolinea il presidente di Confitarma - "abbiamo 530 mila persone impiegate" - e aggregando i dati dello shipping con quelli della logistica e del turismo delle coste, che formano la blue economy, **il settore rappresenta il 10% - 15% del pil nazionale**. E' quindi un comparto fondamentale per lo sviluppo del Paese" - a dimostrazione di questo specifica Mattioli: "Siamo stati tra i pochi a dover operare durante questo periodo" - "a supporto della pandemia" un'industria che ha consentito di al paese di non fermarsi".

Tra i problemi che questa importante industria vive, specifica Mattioli: **"è il non potere assicurare il cambio degli equipaggi all'estero" per tutte le difficoltà legate alla pandemia e alla mancanza dei collegamenti aerei** - **"stiamo chiedendo anche a livello internazionale** che questi key worker abbiano un trattamento uguale ad altri settori" - Un problema che ha risvolti anche di riduzione della sicurezza del traffico marittimo. In conclusione Mattioli specifica "Gradirei vivere in un Paese dove la professionalità sia considerata come normalità" - "Vogliamo lavorare in maniera normale e non come qualcosa da celebrare come un atto eroico." Emblematico in proposito il Ponte Morandi.

Nella stessa giornata **Mario Mattioli è intervenuto alla sessione Pandemic shipping: impatti, resilienza, ripartenza**, affrontando il tema della complessità della bandiera italiana, causa di riduzione della competitività a livello internazionale - **"Si deve riuscire a rendere europea la nostra bandiera" o l'Italia sarà fuori dalla competizione internazionale** - **"O l'Italia è competitiva o l'Italia non sarà tra le bandiere del mondo"** Il paese affronta costi inutili dati dal peso della burocrazia. "Noi chiediamo la de-burocratizzazione di norme che risalgono al 1800". Per quanto riguarda la **divisione dell'armamento italiano**, **Mattioli ha ribadito l'esigenza di un vero spirito associativo della categoria**. "Bisogna essere uniti e non dare alibi al legislatore per non attuare una politica marittima comune".

Successivamente, **Fabrizio Vettosi, consigliere Confitarma, ha moderato la sessione #Ports and Finance: Green Deal & Blue Growth**, alla quale è intervenuto **Luca Sisto, direttore generale Confitarma** che ha ribadito con forza il **ruolo fondamentale della nave e dell'armatore nell'economia marittima portuale**.

“Non si può parlare di governance portuale partendo dai porti. Un paese marittimo parte dal mare. Rivendichiamo almeno pari dignità rispetto alle infrastrutture logistiche sul territorio, che la governance portuale sia condivisa con chi ha un minimo di cultura marittima.”

Umberto D'Amato, vice presidente Commissione Tecnica Navale Sicurezza Ambiente di Confitarma, ha presieduto la prima sessione del Green Shipping Summit nel corso del quale è stata svolta una dettagliata analisi delle innovazioni tecnologiche, nuovi carburanti, nuove propulsioni, ricerca dell'efficienza energetica volte alla riduzione dell'impatto ambientale del trasporto marittimo

Laurence Martin, Capo servizio relazioni internazionali di Confitarma, ha moderato l'evento Future Proof Skill for the Maritime Sector: Technological Changes and Challenges, dedicato al progetto europeo SkillSea, di cui è partner ForMare.

<https://www.corrieremarittimo.it/shipping/mattioli-confitarma-rende-europea-la-nostra-bandiera-o-litalia-e-fuori/>



Rapporto “Italian Maritime Economy” di SRM

Italia leader nello Short Sea Shipping nel Mediterraneo

2 Ottobre 2020

NAPOLI - SRM ha presentato il settimo Rapporto annuale “**Italian Maritime Economy**” alla Stazione Marittima di Napoli, nell’ambito della **Naples Shipping Week**, manifestazione di cui SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) è il Knowledge Partner. Il Rapporto 2020 analizza gli impatti della **pandemia Covid-19** sul nostro sistema logistico-marittimo e i vari aspetti con cui il fenomeno si sta manifestando: accadimenti importanti come le *blank sailing*, lo *slow steaming*, la riduzione dei passaggi del Canale di Suez, la nuova configurazione dei traffici mondiali, i trend più recenti dei flussi marittimi del commercio internazionale. Questa settima edizione è dedicata però a fornire anche una visione strategica su quali potranno essere, per il futuro, **i driver e i modelli portuali** che offriranno alle nostre infrastrutture più resilienza agli shock economici e sanitari come ad esempio...

<https://www.messaggeromarittimo.it/rapporto-italian-maritime-economy-di-srm/>



Informazioni Marittime

Superare la pandemia (nel 2024): presentato il nuovo rapporto Srm sull'economia marittima

L'edizione 2020 dello studio al centro di un convegno alla Stazione Marittima di Napoli

01 Oct, 2020

Le previsioni al 2024 stimano un superamento dell'attuale situazione, su cui incide notevolmente la pandemia, e una crescita della movimentazione container a livello mondiale del 3,5% fino ad arrivare a 951 milioni di teu (Europa +2,3%, Africa +3,3%, Far East +3,9%, Middle East +4,5% e Nordamerica +2,3%). D'altronde il trasporto marittimo continua a rappresentare il principale "veicolo" dello sviluppo del commercio internazionale: il 90% delle merci viaggia via mare. I trasporti marittimi e la logistica valgono circa il 12% del PIL globale. Il **Settimo Rapporto Annuale "Italian Maritime Economy"**, presentato oggi giovedì da SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) presso la Stazione Marittima di Napoli nell'ambito della [Naples Shipping Week](#), analizza gli impatti della pandemia Covid-19 sul nostro sistema logistico-marittimo e i vari aspetti con cui il fenomeno si sta manifestando: accadimenti importanti come le blank sailing, lo slow steaming, la riduzione dei passaggi del Canale di Suez, la nuova configurazione dei traffici mondiali, i trend più recenti dei flussi marittimi del commercio internazionale. Questa settima edizione è dedicata però a fornire anche una visione strategica su quali potranno essere, per il futuro, i driver e i modelli portuali che offriranno alle nostre infrastrutture più resilienza agli shock economici e sanitari come ad esempio l'intermodalità e la sostenibilità.

Numeri e sintesi del rapporto

Dal rapporto emerge che il Mediterraneo rappresenta ancora una via privilegiata di transito per i traffici containerizzati concentrando il 27% dei circa 500 servizi di linea mondiali via nave. Ma l'impatto di Covid-19 sul Canale di Suez ha prodotto, nei primi 5 mesi del 2020, un forte calo delle containership -15% (segno della frenata dell'export da e verso Cina), bilanciato però dai transiti di navi di altri settori: oil (+11%) e dry (+42%). Significativo è anche l'elevato numero di blank sailing - rotte cancellate per mancanza di carico - che ha riguardato tutte le principali diretttrici. Il fenomeno ha raggiunto a fine maggio 2,7 milioni di teu, pari all'11,6% della capacità totale di stiva. SRM stima 7 milioni di teu persi a livello globale per il 2020.

Questi ed altri temi caldi al centro del convegno aperto dall'intervento in collegamento video del presidente di Intesa Sanpaolo, **Gian Maria Gros-Pietro**, e a seguire i saluti introduttivi di **Paolo Scudieri**, presidente di SRM, e **Giuseppe Nargi**, direttore Regionale Campania, Basilicata, Calabria e Puglia di Intesa Sanpaolo. Dopo la presentazione del rapporto a cura di **Massimo Deandreas**, direttore generale SRM, e **Alessandro Panaro**, responsabile Maritime & Energy SRM, è seguita una tavola rotonda. Ne hanno

discusso: **Andrea Angelino**, Cfo Country Italia Enel e ad Enel Logistics; **Paolo Garonna**, segretario generale FeBAF - Federazione Banche, Assicurazioni e Finanza; **Mario Mattioli**, presidente Confitarma; **Ferdinando Nelli Feroci**, presidente IAI - Istituto Affari Internazionali e **Ugo Patroni Griffi**, Assoporti.

Gli interventi

Paolo Scudieri, presidente SRM, "Il Rapporto è giunto alla sua settima edizione e siamo lieti di presentarlo nell'ambito di una manifestazione così importante come la Naples Shipping Week. Questo è un anno particolarmente difficile per la nostra economia e quindi per tutto il nostro sistema industriale e infrastrutturale; SRM ha analizzato gli scenari futuri e quali possono essere le strade da intraprendere per una ripartenza più rapida e per costruire un futuro più resiliente agli shock economici ed in questo la logistica e la portualità possono dare una forte mano affinché eventi come questo non ci colgano più impreparati".

Giuseppe Nargi, direttore Regionale Campania, Basilicata, Calabria e Puglia di Intesa Sanpaolo "La fase di emergenza di liquidità è superata e occorre guardare agli aspetti strutturali che toccano il sistema delle imprese. Quindi, ancora più urgente riportare il settore marittimo-portuale e logistico al centro delle politiche, perché è uno strumento essenziale di competitività delle aziende. Il gruppo Intesa Sanpaolo ha creduto nelle ZES ed ha attuato una decisa azione di promozione al fianco delle Autorità Portuali di Napoli, Taranto e Bari. Siamo convinti che, una volta a regime, queste possano contribuire alla crescita del territorio. Durante la prima fase della crisi causata dal Covid 19 ci siamo concentrati nel sostenere la liquidità delle imprese ed assicurare il supporto agli investimenti in ripartenza e resilienza. Sul tema dello shipping continuiamo ad operare con tutti gli strumenti finanziari a disposizione, abbiamo un Desk Shipping ed un desk Zes dedicati con specialisti consolidati. Inoltre, il nostro Gruppo, attraverso il suo Innovation Center, è molto attento all'innovazione per le imprese, con attività di scouting e investimenti di realtà hi-tech e ricerca sui nuovi trend tecnologici".

Massimo Deandreas, direttore generale SRM, "Mettiamo in risalto come la pandemia stia cambiando la geografia delle relazioni economiche mondiali viste attraverso la lente dei traffici marittimi. Lo scontro commerciale Cina-Usa visto dalla rotta del Pacifico, il rallentamento della Belt and Road Initiative e dell'export cinese, l'impatto sul Canale di Suez e l'emergere di rotte alternative sono elementi che influenzano direttamente anche gli scenari del Mediterraneo e la portualità del nostro Paese. Siamo in una fase di regionalizzazione della globalizzazione ed emerge chiaramente l'importanza strategica di investire per una portualità e una logistica efficiente e integrata con le reti europee. L'Italia è un ponte naturale tra Europa e Sud Mediterraneo per energia e logistica. Recuperare questo ruolo è una priorità nazionale coerente con l'interesse europeo e il Recovery Fund deve essere la spinta determinante a fare quegli investimenti che si aspettano da anni".

<https://www.informazionimaritime.com/post/superare-la-pandemia-nel-2024-presentato-il-nuovo-rapporto-srm-sulleconomia-marittima>

Naples Shipping Week: presentato il 7° Rapporto Italian Maritime Economy, al centro l'impatto del Covid-19

giovedì 1 ottobre 2020 14:32:21

Gli impatti della **pandemia Covid-19** sul nostro **sistema logistico-marittimo**. Questo il focus del **Settimo Rapporto Annuale "Italian Maritime Economy"** che Srm, il **Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo**, ha presentato oggi presso la Stazione Marittima di Napoli. L'evento si svolge sotto l'egida della **Naples Shipping Week**, manifestazione internazionale sui temi della portualità, dello shipping e della logistica di cui SRM è il Knowledge Partner.

Il Rapporto 2020 analizza gli impatti e i vari aspetti con cui il fenomeno si sta manifestando: accadimenti importanti come le blank sailing, lo slow steaming, la riduzione dei passaggi del Canale di Suez, la nuova configurazione dei traffici mondiali, i trend più recenti dei flussi marittimi del commercio internazionale. Questa settima edizione è dedicata però a fornire anche una visione strategica su quali potranno essere, per il futuro, i driver e i modelli portuali che offriranno alle nostre infrastrutture più resilienza agli shock economici e sanitari come ad esempio l'intermodalità e la sostenibilità.

Ecco i dati più salienti. Il **trasporto marittimo** continua a rappresentare il principale "veicolo" dello sviluppo del **commercio internazionale**: il 90% delle merci viaggia via mare. I trasporti marittimi e la logistica valgono circa il 12% del PIL globale.

Le previsioni al 2024 stimano un superamento dell'attuale situazione e una crescita della movimentazione container a livello mondiale del 3,5% fino ad arrivare a 951 milioni di TEU (Europa +2,3%, Africa +3,3%, Far East +3,9%, Middle East +4,5% e Nordamerica +2,3%).

Il **Mediterraneo** rappresenta ancora una via privilegiata di transito per i traffici containerizzati concentrando il 27% dei circa 500 servizi di linea mondiali via nave.

L'impatto di Covid-19 sul **Canale di Suez** ha prodotto, nei primi 5 mesi del 2020, un forte calo delle containership -15% (segno della frenata dell'export da e verso Cina), bilanciato però dai transiti di navi di altri settori: oil (+11%) e dry (+42%).

Significativo è anche l'elevato numero di blank sailing - **rotte cancellate** per mancanza di carico - che ha riguardato tutte le principali direttive. Il fenomeno ha raggiunto a fine maggio 2,7 milioni di TEU, pari all'11,6% della capacità totale di stiva. SRM stima 7 milioni di TEU persi a livello globale per il 2020.

Il Covid-19 ha avuto un impatto significativo sulla **Belt and Road Initiative**: su 2.951 progetti per un valore di 3,87 trilioni di dollari, il 20% risulta "gravemente colpito".

Contemporaneamente vi è stato invece un sensibile aumento del **trasporto ferroviario** sulla via Cina-Europa e viceversa. A luglio, il numero di treni merci ha toccato il record di 1.232 convogli, con un +68% su luglio 2019.

In **Italia** nel primo semestre 2020 l'import-export via mare ha subito l'impatto del Covid-19

registrando un calo in valore del 21% e un calo in tonnellate dell'11% circa. Italia sempre leader nello Short Sea Shipping nel Mediterraneo con 246 mln di tonnellate di merci trasportate (quota di mercato 39%). Il mare assorbe il 36% dell'interscambio italiano mentre il **trasporto su strada** assorbe ancora il 50% del traffico merci.

"Il Rapporto è giunto alla sua settima edizione e siamo lieti di presentarlo nell'ambito di una manifestazione così importante come la Naples Shipping Week - ha detto **Paolo Scudieri**, Presidente SRM -. Questo è un anno particolarmente difficile per la nostra economia e quindi per tutto il nostro sistema industriale e infrastrutturale; SRM ha analizzato gli scenari futuri e quali possono essere le strade da intraprendere per una ripartenza più rapida e per costruire un futuro più resiliente agli shock economici ed in questo la logistica e la portualità possono dare una forte mano affinché eventi come questo non ci colgano più impreparati".

"La fase di emergenza di liquidità è superata e occorre guardare agli aspetti strutturali che toccano il sistema delle imprese - ha detto **Giuseppe Nargi**, Direttore Regionale Campania, Basilicata, Calabria e Puglia di Intesa Sanpaolo -. Quindi, ancora più urgente riportare il settore marittimo-portuale e logistico al centro delle politiche, perché è uno strumento essenziale di competitività delle aziende. Il gruppo Intesa Sanpaolo ha creduto nelle ZES ed ha attuato una decisa azione di promozione al fianco delle Autorità Portuali di Napoli, Taranto e Bari. Siamo convinti che, una volta a regime, queste possano contribuire alla crescita del territorio. Durante la prima fase della crisi causata dal Covid 19 ci siamo concentrati nel sostenere la liquidità delle imprese ed assicurare il supporto agli investimenti in ripartenza e resilienza. Sul tema dello shipping continuiamo ad operare con tutti gli strumenti finanziari a disposizione, abbiamo un Desk Shipping ed un desk Zes dedicati con specialisti consolidati. Inoltre, il nostro Gruppo, attraverso il suo Innovation Center, è molto attento all'innovazione per le imprese, con attività di scouting e investimenti di realtà hi-tech e ricerca sui nuovi trend tecnologici".

Massimo Deandreis, Direttore Generale SRM, ha aggiunto: "Mettiamo in risalto come la pandemia stia cambiando la geografia delle relazioni economiche mondiali viste attraverso la lente dei traffici marittimi. Lo scontro commerciale Cina-Usa visto dalla rotta del Pacifico, il rallentamento della Belt and Road Initiative e dell'export cinese, l'impatto sul Canale di Suez e l'emergere di rotte alternative sono elementi che influenzano direttamente anche gli scenari del Mediterraneo e la portualità del nostro Paese. Siamo in una fase di regionalizzazione della globalizzazione ed emerge chiaramente l'importanza strategica di investire per una portualità e una logistica efficiente e integrata con le reti europee. L'Italia è un ponte naturale tra **Europa e Sud Mediterraneo** per energia e logistica. Recuperare questo ruolo è una priorità nazionale coerente con l'interesse europeo e il **Recovery Fund** deve essere la spinta determinante a fare quegli investimenti che si aspettano da anni."

<https://www.trasporti-italia.com/merci/naples-shipping-week-presentato-il-7-rapporto-italian-maritime-economy-al-centro-l-impatto-del-covid-19/43899>



Pronto il settimo rapporto Italian Maritime Economy

21/09/2020

Si terrà **giovedì 1° ottobre** la presentazione del **Settimo Rapporto Annuale “Italian Maritime Economy”** di SRM (realizza studi, analisi e ricerche per contribuire alla diffusione della conoscenza e della cultura economica, e per creare valore aggiunto nel tessuto economico e sociale del Mezzogiorno), che quest'anno analizza gli impatti della pandemia covid-19 sui trasporti marittimi e la logistica e offre una visione strategica incentrata su intermodalità e sostenibilità come chiavi per il rilancio italiano.

In esclusiva saranno illustrati i nuovi dati sul traffico nel Mediterraneo e le nuove geomappe sulle rotte navali.

La presentazione si svolgerà in presenza, previa registrazione e fino ad esaurimento posti, presso la **Stazione Marittima di Napoli dalle 11.30 alle 13.00** nell'ambito della Naples Shipping Week, di cui SRM è il Knowledge Partner. Sarà inoltre possibile seguire il convegno in modalità live streaming. **I partecipanti all'evento fisico riceveranno copia cartacea del Rapporto.**

<https://www.euromerci.it/le-notizie-di-oggi/pronto-il-settimo-rapporto-italian-maritime-economy.html>

SRM PRESENTA IL 7° ITALIAN MARITIME ECONOMY REPORT

DI [KOMPETERE JOURNAL](#)

24 SETTEMBRE 2020

SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) presenterà il **1° ottobre il Settimo Rapporto Annuale “Italian Maritime Economy”** che quest’anno analizza gli impatti della pandemia Covid-19 sui trasporti marittimi e la logistica, offrendo anche una visione strategica incentrata su intermodalità e sostenibilità, quali driver di resilienza agli shock economici e sanitari.

La presentazione si svolgerà in presenza, previa registrazione e fino ad esaurimento posti, **presso la Stazione Marittima di Napoli dalle 11.30 alle 13.30 nell’ambito della Naples Shipping Week**, di cui SRM è il Knowledge Partner. Sarà inoltre possibile seguire il convegno in modalità live streaming.

Apriranno i lavori: **Giuseppe Nargi**, Direttore Regionale Campania, Basilicata, Calabria e Puglia di Intesa Sanpaolo, e il **Presidente di SRM, Paolo Scudieri, che ha dichiarato:**

“Siamo lieti di presentare il nostro nuovo Rapporto sull’Economia dei trasporti marittimi e la logistica nell’ambito di una manifestazione internazionale come la Naples Shipping Week. Il Mezzogiorno viene posto al centro in un settore dove possiede asset che possono dare notevole impulso alla modernizzazione e allo sviluppo del Paese per superare questo momento difficile.

Il Rapporto è inoltre dedicato all’impatto del Covid-19 sul nostro sistema marittimo e analizza, anche attraverso l’uso di geomappe, quali possono essere i driver per la ripartenza. Illustreremo i nuovi modelli portuali e un focus sarà dedicato ai nuovi fenomeni che stanno caratterizzando il Mediterraneo anche in relazione a come i Paesi hanno reagito agli effetti della Pandemia”.

Di questi argomenti – dopo la presentazione del Rapporto a cura di **Massimo Deandreis**, Direttore Generale SRM, e **Alessandro Panaro**, Responsabile Maritime & Energy SRM – ne discuteranno: **Andrea Angelino**, CFO Country Italia Enel e AD Enel Logistics; **Ferdinando Nelli Feroci**, Presidente IAI – Istituto Affari Internazionali; **Paolo Garonna**, Segretario Generale FeBAF – Federazione Banche, Assicurazioni e Finanza; **Mario Mattioli**, Presidente Confitarma; e **Daniele Rossi**, Presidente Assoporti.

È previsto l’intervento in video del Presidente di Intesa Sanpaolo, Gian Maria Gros-Pietro.

<https://www.kompeterejournal.it/srm-presenta-il-7-italian-maritime-economy-report/>



SRM presenta il 7° Italian Maritime Economy Report: Giovedì 1° ottobre

mercoledì, settembre 23rd, 2020

il Convegno nell'ambito della Naples Shipping Week

SRM presenta il nuovo Italian Maritime Economy Report | Napoli, 1° ottobre 2020

Napoli - SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) presenterà il 1° ottobre il Settimo Rapporto Annuale "Italian Maritime Economy" che quest'anno analizza gli impatti della pandemia Covid-19 sui trasporti marittimi e la logistica, offrendo anche una visione strategica incentrata su intermodalità e sostenibilità, quali driver di resilienza agli shock economici e sanitari.

La presentazione si svolgerà in presenza, previa registrazione e fino ad esaurimento posti, presso la Stazione Marittima di Napoli dalle 11.30 alle 13.30 nell'ambito della Naples Shipping Week, di cui SRM è il Knowledge Partner. Sarà inoltre possibile seguire il convegno in modalità live streaming.

Apriranno i lavori: Giuseppe Nargi, Direttore Regionale Campania, Basilicata, Calabria e Puglia di Intesa Sanpaolo, e il Presidente di SRM, Paolo Scudieri, che ha dichiarato:

"Siamo lieti di presentare il nostro nuovo Rapporto sull'Economia dei trasporti marittimi e la logistica nell'ambito di una manifestazione internazionale come la Naples Shipping Week. Il Mezzogiorno viene posto al centro in un settore dove possiede asset che possono dare notevole impulso alla modernizzazione e allo sviluppo del Paese per superare questo momento difficile.

Il Rapporto è inoltre dedicato all'impatto del Covid-19 sul nostro sistema marittimo e analizza, anche attraverso l'uso di geomappe, quali possono essere i driver per la ripartenza. Illustreremo i nuovi modelli portuali e un focus sarà dedicato ai nuovi fenomeni che stanno caratterizzando il Mediterraneo anche in relazione a come i Paesi hanno reagito agli effetti della Pandemia".

Di questi argomenti – dopo la presentazione del Rapporto a cura di Massimo Deandreas, Direttore Generale SRM, e Alessandro Panaro, Responsabile Maritime & Energy SRM – ne discuteranno: Andrea Angelino, CFO Country Italia Enel e AD Enel Logistics; Ferdinando Nelli Feroci, Presidente IAI – Istituto Affari Internazionali; Paolo Garonna, Segretario Generale FeBAF – Federazione Banche, Assicurazioni e Finanza; Mario Mattioli, Presidente Confitarma; e Daniele Rossi, Presidente Assoporti.

È previsto l'intervento in video del Presidente di Intesa Sanpaolo, Gian Maria Gros-Pietro.

http://www.ilnautlus.it/porti/2020-09-23/srm-presenta-il-7%b0-italian-maritime-economy-report-giovedi-1%b0-ottobre_79028/

IL NUOVO RAPPORTO 2020 'ITALIAN MARITIME ECONOMY' DI SRM PRESENTATO ALLA NAPLES SHIPPING WEEK

giovedì, ottobre 1st, 2020

IL NUOVO RAPPORTO 2020 'ITALIAN MARITIME ECONOMY' DI SRM PRESENTATO ALLA NAPLES SHIPPING WEEK

SRM illustra dati e analisi sugli impatti della pandemia Covid-19, nuove geomappe, i modelli portuali del futuro, i fenomeni che stanno caratterizzando il Mediterraneo

- Il trasporto marittimo continua a rappresentare il principale "veicolo" dello sviluppo del commercio internazionale: il 90% delle merci viaggia via mare. I trasporti marittimi e la logistica valgono circa il 12% del PIL globale.
- Le previsioni al 2024 stimano un superamento dell'attuale situazione e una crescita della movimentazione container a livello mondiale del 3,5% fino ad arrivare a 951 milioni di TEU. (Europa +2,3%, Africa +3,3%, Far East +3,9%, Middle East +4,5% e Nordamerica +2,3%).
- Il Mediterraneo rappresenta ancora una via privilegiata di transito per i traffici containerizzati concentrando il 27% dei circa 500 servizi di linea mondiali via nave.
- L'impatto di Covid-19 sul Canale di Suez ha prodotto, nei primi 5 mesi del 2020, un forte calo delle containership -15% (segno della frenata dell'export da e verso Cina), bilanciato però dai transiti di navi di altri settori: oil (+11%) e dry (+42%).
- Significativo è anche l'elevato numero di blank sailing – rotte cancellate per mancanza di carico – che ha riguardato tutte le principali direttive. Il fenomeno ha raggiunto a fine maggio 2,7 milioni di TEU, pari all'11,6% della capacità totale di stiva. SRM stima 7 milioni di TEU persi a livello globale per il 2020.
- Il Covid-19 ha avuto un impatto significativo sulla Belt and Road Initiative: su 2.951 progetti per un valore di 3,87 trilioni di dollari, il 20% risulta "gravemente colpito".
- Contemporaneamente vi è stato invece un sensibile aumento del trasporto ferroviario sulla via Cina-Europa e viceversa. A luglio, il numero di treni merci ha toccato il record di 1.232 convogli, con un +68% su luglio 2019.
- In Italia nel primo semestre 2020 l'import-export via mare ha subito l'impatto del Covid-19 registrando un calo in valore del 21% e un calo in tonnellate dell'11% circa.
- Italia sempre leader nello Short Sea Shipping nel Mediterraneo con 246 mln di tonnellate di merci trasportate (quota di mercato 39%).

- Il mare assorbe il 36% dell'interscambio italiano mentre il trasporto su strada assorbe ancora il 50% del traffico merci.

Napoli, 1° ottobre 2020 – SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) presenta oggi, giovedì 1° ottobre, il Settimo Rapporto Annuale “Italian Maritime Economy” presso la Stazione Marittima di Napoli dalle 11.30 alle 13.30. L'evento si svolge sotto l'egida della Naples Shipping Week, manifestazione internazionale sui temi della portualità dello shipping e della logistica di cui SRM è il Knowledge Partner.

Il Rapporto 2020 analizza gli impatti della pandemia Covid-19 sul nostro sistema logistico-marittimo e i vari aspetti con cui il fenomeno si sta manifestando: accadimenti importanti come le blank sailing, lo slow steaming, la riduzione dei passaggi del Canale di Suez, la nuova configurazione dei traffici mondiali, i trend più recenti dei flussi marittimi del commercio internazionale. Questa settima edizione è dedicata però a fornire anche una visione strategica su quali potranno essere, per il futuro, i driver e i modelli portuali che offriranno alle nostre infrastrutture più resilienza agli shock economici e sanitari come ad esempio l'intermodalità e la sostenibilità.

Ad aprire il convegno l'intervento in collegamento video del Presidente di Intesa Sanpaolo, Gian Maria Gros-Pietro, e a seguire i saluti introduttivi di Paolo Scudieri, Presidente di SRM, e Giuseppe Nargi, Direttore Regionale Campania, Basilicata, Calabria e Puglia di Intesa Sanpaolo.

Dopo la presentazione del Rapporto a cura di Massimo Deandreas, Direttore Generale SRM, e Alessandro Panaro, Responsabile Maritime & Energy SRM segue una tavola rotonda.

Ne discutono: Andrea Angelino, CFO Country Italia Enel e AD Enel Logistics; Paolo Garonna, Segretario Generale FeBAF – Federazione Banche, Assicurazioni e Finanza; Mario Mattioli, Presidente Confitarma; Ferdinando Nelli Feroci, Presidente IAI – Istituto Affari Internazionali e Ugo Patroni Griffi, Assoporti.

La presentazione si svolge in presenza, ma è possibile seguire il convegno anche in modalità live streaming sui canali digitali di SRM e della Naples Shipping Week.

Dichiarazioni:

Paolo Scudieri, Presidente SRM, “Il Rapporto è giunto alla sua settima edizione e siamo lieti di presentarlo nell'ambito di una manifestazione così importante come la Naples Shipping Week. Questo è un anno particolarmente difficile per la nostra economia e quindi per tutto il nostro sistema industriale e infrastrutturale; SRM ha analizzato gli scenari futuri e quali possono essere le strade da intraprendere per una ripartenza più rapida e per costruire un futuro più resiliente agli shock economici ed in questo la logistica e la portualità possono dare una forte mano affinché eventi come questo non ci colgano più impreparati”.

Giuseppe Nargi, Direttore Regionale Campania, Basilicata, Calabria e Puglia di Intesa Sanpaolo “La fase di emergenza di liquidità è superata e occorre guardare agli aspetti strutturali che toccano il sistema delle imprese. Quindi, ancora più urgente riportare il settore marittimo-portuale e logistico al centro delle politiche, perché è uno strumento essenziale di competitività delle aziende. Il gruppo Intesa Sanpaolo ha creduto nelle ZES ed ha attuato una decisa azione di promozione al fianco delle Autorità Portuali di Napoli, Taranto e Bari. Siamo convinti che, una volta a regime, queste possano contribuire alla crescita del territorio. Durante la prima fase della crisi causata dal Covid 19 ci siamo concentrati nel sostenere la liquidità delle imprese ed assicurare il supporto agli

investimenti in ripartenza e resilienza. Sul tema dello shipping continuiamo ad operare con tutti gli strumenti finanziari a disposizione, abbiamo un Desk Shipping ed un desk Zes dedicati con specialisti consolidati. Inoltre, il nostro Gruppo, attraverso il suo Innovation Center, è molto attento all'innovazione per le imprese, con attività di scouting e investimenti di realtà hi-tech e ricerca sui nuovi trend tecnologici".

Massimo Deandreas, Direttore Generale SRM, "Mettiamo in risalto come la pandemia stia cambiando la geografia delle relazioni economiche mondiali viste attraverso la lente dei traffici marittimi. Lo scontro commerciale Cina-Usa visto dalla rotta del Pacifico, il rallentamento della Belt and Road Initiative e dell'export cinese, l'impatto sul Canale di Suez e l'emergere di rotte alternative sono elementi che influenzano direttamente anche gli scenari del Mediterraneo e la portualità del nostro Paese. Siamo in una fase di regionalizzazione della globalizzazione ed emerge chiaramente l'importanza strategica di investire per una portualità e una logistica efficiente e integrata con le reti europee. L'Italia è un ponte naturale tra Europa e Sud Mediterraneo per energia e logistica. Recuperare questo ruolo è una priorità nazionale coerente con l'interesse europeo e il Recovery Fund deve essere la spinta determinante a fare quegli investimenti che si aspettano da anni."

SINTESI DEL RAPPORTO

- 1) Il Covid-19 ha condizionato notevolmente gli equilibri del commercio marittimo mondiale. Il mare rimane protagonista degli scambi commerciali. L'Asia continua ad essere il maggiore player sul segmento container.
 - Il trasporto marittimo continua a rappresentare il principale "veicolo" dello sviluppo del commercio internazionale: il 90% delle merci, infatti, viaggia via mare. I trasporti marittimi e la logistica valgono circa il 12% del PIL globale.
 - Secondo le ultime previsioni del FMI il calo dovuto alla pandemia del PIL mondiale sarà pari al -4,9% nel 2020; si tratta di una crisi, definita dallo stesso FMI, "come nessun'altra" e con un recupero più lento del previsto nel 2021, con una crescita globale a fine periodo del 5,4%.
 - Sul commercio internazionale FMI ha stimato un impatto della pandemia sui volumi di circa -12% per l'anno 2020 con un rimbalzo dell'8% nel 2021.
 - Riguardo al trasporto marittimo complessivo si stima per il 2020 un calo del 4,4% e per il 2021 un incremento del 5%.
 - Le ultime previsioni sull'impatto del Covid-19 sul segmento container (la proxy più vicina al commercio internazionale in quanto esprime per lo più il traffico manifatturiero) evidenzia un calo del 7,3% nel 2020 che porta a chiudere l'anno realizzando 742 milioni di TEU movimentati nei porti mondiali; il che riporta il segmento dei container ai volumi del 2017, in altre parole il virus ha portato via al settore gli ultimi quattro anni di crescita benché si intraveda un rimbalzo del 10% al 2021 e del 6,6% nel 2022.
 - Allungando le previsioni al 2024 la movimentazione container dei porti a livello mondiale dovrebbe crescere ad un tasso medio annuo del 3,5% fino ad arrivare a 951 milioni di TEU entro il 2024. (a livello di aree mondiali Europa +2,3%, Africa +3,3%, Far East +3,9%, Middle East +4,5% e Nordamerica +2,3%) 2) Il ruolo del Mediterraneo e del Canale di Suez è ancora importante ma il Covid-19 ha causato un traffico più accentuato verso il Capo

africano di Buona Speranza ed il fenomeno dello “slow steaming”. Inizia ad affacciarsi la Rotta Artica.

- Il Mediterraneo rappresenta ancora una via privilegiata di transito per i traffici containerizzati concentrando il 27% dei circa 500 servizi di linea mondiali via nave.
- Il Canale di Suez, nei primi 5 mesi del 2020, non ha più registrato le crescite sostenute (a doppia cifra) del 2019; ha infatti avuto un aumento del 7% delle navi in transito; le containership hanno avuto però un sensibile calo: -15%; bene invece gli altri settori: oil (+11%) e dry (+42%).
- La diminuzione del traffico via Suez è essenzialmente dovuta a due fattori entrambi attribuibili al Covid-19: a) calo dei carichi movimentati dalle navi; b) calo del prezzo del petrolio che ha indotto numerose portacontainer a passare per il Capo africano di Buona Speranza risparmiando i costi del pedaggio, allungando il percorso di circa 3mila miglia nautiche: sono 52 (il 5,1% del totale) le megaship che hanno preferito quest'ultima rotta nel periodo marzo-giugno 2020.
- L'Autorità del Canale di Suez ha introdotto uno sconto del 17% per le containership in direzione sud, e dal 50% al 75% per la rotta US East Coast– South Asia e South East Asia , per cercare di limitare le scelte dei carrier di evitare il transito per risparmiare sui costi del pedaggio.
- Altro fenomeno che ha caratterizzato il periodo del Covid-19 è stato lo “slow steaming”; tecnicamente, sempre in un'ottica di risparmio dei costi, le navi hanno percorso le rotte con una minore velocità: il World Fleet Average Speed Index di Clarksons (2008 = 100) ha mostrato che le flotte navali hanno percorso, nel periodo della pandemia, le rotte ad una velocità di circa 20 punti inferiore a quella base.
- Il Rapporto evidenzia tra l'altro come i cambiamenti climatici stanno sempre più portando l'attenzione verso la Rotta Marittima Artica (c.d. NSR o Northern Sea Route) che ha potenzialità dovute a condizioni climatiche più agevoli ed alla possibilità di collegare i porti del Far East con quelli del Northern range da Nord.
- La rotta è al momento caratterizzata da traffici stagionali ed intraregionali: il 98% è SSS- Short Sea Shipping, vale a dire trasporto marittimo di corto raggio. Tra il 2011 e il 2019, la movimentazione in SSS è cresciuta del 134% medio annuo, raggiungendo 31,5 milioni di tonnellate. Secondo le stime (ante Covid-19), il traffico dovrebbe crescere fino a raggiungere i 100 milioni di tonnellate nel 2030.
- Anche nel periodo della Pandemia i traffici della NSR sono aumentati: tra gennaio e aprile 2020 si è avuta una crescita dei passaggi nella NSR del +15% rispetto al 2019. La compagnia marittima cinese Cosco è il carrier più attivo su questa rotta e copre il 19% dei transiti complessivi.
- 3) Il fenomeno delle blank sailing sta caratterizzando – e lo farà ancora per alcuni mesi – le principali rotte strategiche. Ancora dominante la presenza della Grandi Alleanze navali. Si riduce il tasso di crescita dei terminal container nel mondo.
- Nel periodo Covid-19 vi è stato un numero elevato di blank sailing – rotte cancellate per mancanza di carico- che ha riguardato tutte le principali rotte strategiche dei container.
- Il fenomeno ha raggiunto a fine maggio 2,72 milioni di TEU, pari all'11,6% della capacità totale di stiva. SRM stima 7 milioni di TEU persi a livello globale per il 2020.

- Sulle grandi rotte, compresa quella del Mediterraneo (Asia-Europa), dominano le grandi alleanze tra carrier anche se nel 2020 ci sono state interessanti variazioni di attività. Nel complesso, la capacità settimanale lungo la Asia-Europa a giugno 2020 è ben al di sotto dei livelli pre-Covid del 17,1% per un valore di capacità media settimanale pari a 361 mila TEU circa.
- La capacità della THE Alliance e della 2M (Maersk, MSC) si è ridotta sulla direttrice Asia-Europa rispettivamente del 22,7% e 18% in gran parte per la sospensione dei servizi. La OCEAN Alliance (con la cinese COSCO e la francese CMA CGM), invece, non ha interrotto i servizi lungo la rotta ma ha scelto per la maggiore di limitare la capacità individuale con navi di minore dimensione (-12,4% giugno 2020/giugno 2019).

- Dato interessante mostra che, secondo le stime, la capacità globale dei terminal container dovrebbe crescere ad un tasso medio annuo del +2,1% nei prossimi cinque anni, pari a 25 milioni di TEU in più all'anno. Si tratta di una cifra ben al di sotto della crescita di capacità registrata nell'ultimo decennio, quando l'aumento medio annuo è stato di oltre 40 milioni di TEU all'anno. (a livello di aree mondiali Europa +2,3%, Africa +3,3%, Far East +3,9%, Middle East +4,5% e Nordamerica +2,3%). Ciò indica probabilmente che i grandi terminalisti hanno pianificato minori investimenti in espansione.

4) BRI (Belt & Road Initiative): si ravvisano rallentamenti dovuti al Coronavirus. Accelerata il trasporto sui treni tra EUROPA – CINA

- Il Covid-19 ha avuto un impatto significativo sulla strategia cinese: su 2.951 progetti collegati all'iniziativa, per un valore di 3,87 trilioni di dollari, il 20% risulta "gravemente colpito" dalla pandemia, secondo una Survey del Ministero del Commercio Estero del dragone.
 - L'import-export tra i paesi toccati dalla BRI rappresenta il 13,4% del volume degli scambi globali e il 65% del volume degli scambi nell'Unione Europea;
 - Nel periodo della pandemia si è ravvisato un sensibile aumento del trasporto su ferro sulla rotta Cina Europa e viceversa. Secondo quanto reso noto da China State Railway Group, lo scorso luglio, il numero di treni merci ha toccato il record di 1.232 convogli, con una crescita del 68% su luglio 2019. Luglio è stato il terzo mese consecutivo in cui è stata sorpassata la soglia mensile dei mille treni con una crescita anno su anno sempre a doppia cifra. Secondo le ferrovie cinesi il trasporto via treno ha avuto un peso determinante nello stabilizzare la catena della logistica internazionale interrotta dalla pandemia.
 - I treni in partenza dalla Cina sono stati, in luglio, 724 con un aumento del 74%, mentre il numero di convogli nella direzione opposta è cresciuto del 60% a 508. Buona parte dei dispositivi di difesa anti-covid, quasi 5 milioni di pezzi, ha preso la strada della ferrovia.
 - Il porto del Pireo, eletto dalla strategia BRI come porto di riferimento nel Mediterraneo, ha raggiunto nel 2019 i 5,7 milioni di TEU grazie a Cosco, diventando il primo porto dell'Area MED per i container, a seguire gli spagnoli Valencia ed Algeciras con 5,4 e 5,1 milioni. Gli italiani Genova e Gioia Tauro al 8° e 9° posto con 2,6 e 2,5 milioni.
- 5) I porti italiani stabili, l'import export marittimo sempre rilevante per il nostro Paese
- Per la portualità italiana, il Rapporto conferma un trend di traffico stabile negli ultimi 5 anni in Italia intorno alle 480/490 milioni di tonnellate movimentate nell'anno, in evidenza la netta prevalenza delle rinfuse liquide che coprono il 37% del totale, segue il segmento

container con una quota pari al 23%, mentre il Ro-Ro si attesta al 22% e le rinfuse solide al 12%, chiudono le merci varie con circa il 5%.

- In Italia la componente internazionale del trasporto marittimo è sempre rilevante. Nel 2019 il valore degli scambi commerciali via mare dell'Italia è stato pari a 249,1 mld€, registrando un -1% sull'anno precedente. Di questi 129,6 mld€ sono in import (-2%) e 119,5 in export (costante).
 - Nel primo semestre 2020 l'import export via mare ha subito l'impatto del Covid-19 registrando un calo del 21%
 - Il mare assorbe il 36% dell'interscambio italiano mentre il trasporto su strada assorbe ancora il 50% del traffico merci.
 - La Cina è il nostro principale Paese fornitore: con 23,1 mld€ rappresenta il 18% di tutto l'import via mare italiano. Il primo Paese cliente per modalità marittima sono gli USA che con 28,1 mld€ concentra il 24% del nostro export.
 - Ro-Ro elemento di pregio del nostro traffico. Nel 2019 ha registrato 106,4 milioni di tonnellate rilevando un -2,4% sul 2018. Il 36% del traffico di rotabili in transito nei porti italiani proviene dall'estero.
 - Le rinfuse liquide per l'Italia, importante proxy della componente energetica dei porti, rappresentano la categoria merceologica più importante in termini di volumi e pertanto strategica (significativi introiti per le attività portuali). Nel 2019, con netta prevalenza dell'import, sono state movimentate circa 180 milioni di tonnellate, principalmente correlate alla domanda di raffinazione dei prodotti petroliferi e alla domanda energetica da soddisfare.
 - I primi 5 Energy Port italiani (Trieste, Cagliari, Augusta, Milazzo e Genova) rappresentano il 69% dell'intero traffico liquido nazionale e Trieste, con 43,3 milioni di tonnellate, si conferma lo scalo italiano che movimenta i volumi più elevati. Seguono Cagliari ed Augusta in Sicilia.
 - Sostanzialmente stabili altri tipi di traffico; sui container il nostro Paese ancora non riesce a dare la spinta al dato che ci vede "ancorati" intorno ai 10 milioni di TEU ormai da anni.
 - Italia sempre leader nello Short Sea Shipping nel Mediterraneo. L'Italia è il primo Paese nell'UE28 per trasporto di merci in modalità Short Sea Shipping (trasporto via mare a corto raggio) nel Mediterraneo, con 246 mln di tonnellate di merci trasportate (quota di mercato 39%).
- 6) Le riflessioni e le proposte di SRM. Il nostro Paese, con il Mezzogiorno in prima fila, deve migliorare l'efficienza portuale e valorizzare la sua catena logistica. ZES, ZLS e intermodalità possibili chiavi per il rilancio in una visione sostenibile.

Più Trasporto Ferroviario

Fattore su cui puntare con forza, anche in prospettiva futura, è l'incentivazione al trasporto ferroviario, ritenuto più sicuro, rapido e meno soggetto a file ed attese ai controlli. Il ferro rappresenta un'opportunità da cogliere anche perché può trasportare una quantità di merce maggiore rispetto ai Tir e rappresentare il giusto raccordo per far ripartire il traffico nazionale ed internazionale. A titolo di esempio, le aziende, secondo le analisi di SRM, per raggiungere il porto e viceversa, utilizzano ancora marginalmente i

collegamenti intermodali (certo anche per mancanza di infrastrutture). Per l'83% delle imprese la principale modalità di collegamento è "la strada"; il restante 17% utilizza la combinazione strada/ferrovia.

Far decollare le opere immediatamente cantierabili nei porti. Prevedere un intervento sblocca-porti che agisca su un panel di infrastrutture portuali "ad alto impatto economico"

SRM ha stimato, analizzando un panel di programmi operativi portuali (POT) oltre 4 miliardi di opere portuali in vari stati di avanzamento e di varia dimensione. Sarebbe ipotizzabile riproporre l'analisi per individuare e censire quindi quali sono le opere ad alto impatto economico ed a quale stato della progettazione esse si trovino per impostare su di esse una ripartenza SENZA VINCOLI BUROCRATICI.

Impostare la programmazione dei fondi strutturali 2021-2027 prevedendo un grande rilancio dei porti del Mezzogiorno

Il Coronavirus ha messo in evidenza come due punti strategici siano, in primo luogo, quello di avviare processi di digitalizzazione delle procedure portuali e quindi di evitare quanto più possibile contatti umani (fermo restando quelli ineliminabili) e, in secondo luogo, come illustra il Rapporto, puntare su integrazione infrastrutturale e quindi favorire lo sviluppo della ferrovia e dell'intermodalità; questo però richiede l'impiego di grandi risorse.

Perché allora non prevedere con i Fondi UE per il Mezzogiorno strategie mirate verso i porti del Sud e renderli ancor più competitivi?

Gli scali meridionali movimentano merci per oltre il 42% del totale nazionale. Hanno l'esperienza di un territorio che utilizza il mare per il 62% del suo import-export.

Puntare sulla portualità meridionale e sul sistema logistico del Sud potrebbe essere una soluzione per rendere più competitivi i nostri porti e, allo stesso tempo impostare una VIRUSEXIT STRATEGY.

Rilancio immediato delle Zone Economiche Speciali e delle Zone Logistiche Semplificate per dare impulso ulteriore agli investimenti imprenditoriali

Al momento questi strumenti, pur decollati in punto procedurale, sembrano anch'essi in una fase di "stallo tecnico" per la mancanza di decreti di attuazione che rendano operativi alcuni provvedimenti sulla semplificazione amministrativa.

Lo strumento, SRM lo ha ribadito in tanti suoi studi, ha come obiettivo l'attrazione di investimenti industriali in un territorio rivolti a portare traffico portuale ed import ed export marittimo. Sembra che l'impatto economico che questi possano portare non sia stato pienamente recepito.

Rilancio immediato delle Zone Franche per stimolare l'import ed export

Le ZES non sono strumenti che producono effetti nell'immediato, ma servono per aumentare la credibilità di un sistema portuale e logistico e, se ben integrati con Zone

Franchise portuali possono avere effetti importanti per un territorio attraverso l'esenzione di IVA e dazi per le merci extra UE e dando la possibilità di stoccare merci in magazzino in attesa della ripresa del mercato; uno stimolo al commercio internazionale non da poco. Incentivare l'outsourcing e l'uso di clausole contrattuali che favoriscano le nostre imprese logistiche

Stime effettuate da SRM-Contship su un panel di 400 imprese manifatturiere evidenziano come la maggior parte delle aziende esternalizzi la logistica; nel caso dell'export l'69% delle imprese, per l'import il 49%. Questo dato mostra la chiara opportunità che il nostro sistema industriale offre a chi è specializzato nel settore e come si debba insistere in tale direzione.

Il dato precedente e le opportunità offerte vengono mitigate dall'analisi delle clausole contrattuali utilizzate dalle aziende stesse: prevale la resa Ex-works (cosiddetta franco fabbrica e cioè costi e rischi del trasporto a carico del compratore) che viene applicata nel 67% dei casi. Questa tendenza indica l'intenzione sempre più marcata dell'impresa a non occuparsi di ciò che accade al di fuori del proprio perimetro ma a cedere quindi al cliente (estero nel caso dell'export) tutti gli aspetti della filiera logistica e questo potrebbe rappresentare un rischio proprio per le nostre aziende portuali-logistiche.

http://www.ilnautlus.it/porti/2020-10-01/il-nuovo-rapporto-2020-%e2%80%98italian-maritime-economy%e2%80%99-di-srm-presentato-all-a-naples-shipping-week_79344/

Decarbonizzazione, automazione, IoT e green financing, i temi di oggi alla Naples Shipping Week

giovedì, ottobre 1st, 2020

Decarbonizzazione, automazione delle infrastrutture portuali e logistiche e green financing protagonisti di questa intensa prima giornata di Port&ShippingTech, main conference della Naples Shipping Week. Per l'occasione Edison e Kuwait Petroleum Italia (Q8) hanno presentato il progetto congiunto per un deposito costiero Small Scale di GNL (Gas Naturale Liquefatto) nella Darsena Petroli del Porto di Napoli renderà facilmente disponibile il gas naturale liquido come combustibile, marittimo e terrestre, in tutta l'area del Tirreno Centro-Meridionale e consentirà al Porto di Napoli di costituire un polo di attrazione preferenziale per i traffici dei mezzi navali a minore impatto ambientale, incentivando i settori turistici e commerciali dell'area.

Anche SRM ha scelto la Naples Shipping Week per presentare il Settimo Rapporto Annuale "Italian Maritime Economy" che analizza gli impatti della pandemia Covid-19 sul nostro sistema logistico-mariittimo e gli aspetti con cui il fenomeno si sta manifestando: accadimenti importanti come le blank sailing, lo slow steaming, la riduzione dei passaggi del Canale di Suez, la nuova configurazione dei traffici mondiali, i trend più recenti dei flussi marittimi del commercio internazionale. Questa settima edizione offre una visione strategica su quali potranno essere, per il futuro, i driver e i modelli portuali che offriranno alle nostre infrastrutture più resilienza agli shock economici e sanitari come ad esempio l'intermodalità e la sostenibilità.

Domani venerdì 2 ottobre prosegue P&ST con una sessione incentrata sugli effetti della pandemia nel settore marittimo e portuale cui seguirà una riflessione sui risvolti del Covid-19 sui commerci internazionali e sulle rotte dei corridoi commerciali.

Contemporaneamente il Comune di Napoli illustrerà le sinergie e i rapporti tra l'attività culturale e scientifica e lo sviluppo dell'economia del Mare con l'appuntamento La ricerca va in porto: arte, scienza ed economia del mare per la città e il territorio che vedrà la partecipazione del Ministro dell'Università e della Ricerca Scientifica Gaetano Manfredi. La mattinata si concluderà con GNL Infrastructures & Logistics che vede il GNL come la soluzione per la riduzione di emissioni di zolfo e CO2.

Il pomeriggio riprenderà con Cruise Tourism: reset and restart dedicata alla ripartenza del settore delle crociere e del turismo post pandemia e con la presentazione di Future-proof skills for the maritime sector: technological changes and challenges progetto nell'ambito Erasmus+. Safety & Welfare, la sessione dedicata a coloro che lavorano nel settore dello shipping e della logistica portuale, chiuderà la main conference della Naples Shipping Week.

http://www.ilnautilus.it/porti/2020-10-01/decarbonizzazione-automazione-iot-e-green-financing-i-temi-di-oggi ALLA Naples Shipping Week_79384/

CONFITARMA ALLA NAPLES SHIPPING WEEK

sabato, ottobre 3rd, 2020

Dal 28 settembre al 3 ottobre, a Napoli, la IV Edizione di Naples Shipping Week, il Forum Internazionale sull'innovazione e la cooperazione per lo sviluppo del cluster marittimo del Mediterraneo, organizzato da The Propeller Club Port of Naples insieme a Clickutility Team.

Numerosi gli eventi e gli incontri. In particolare, il 1° e 2 ottobre, Port&ShippingTech, la main conference della manifestazione dedicata al confronto tra professionisti sulle innovazioni tecnologiche d'avanguardia, orientate a favorire lo sviluppo del sistema logistico e marittimo. Confitarma ha patrocinato l'evento ed ha partecipato con i suoi rappresentanti. Il 1° ottobre, Umberto D'Amato, Vice Presidente Commissione Tecnica Navale Sicurezza Ambiente di Confitarma, ha presieduto la prima sessione del Green Shipping Summit nel corso del quale è stata svolta una dettagliata analisi delle innovazioni tecnologiche, nuovi carburanti, nuove propulsioni, ricerca dell'efficienza energetica volte alla riduzione dell'impatto ambientale del trasporto marittimo.

Nella stessa giornata, Mario Mattioli, Presidente Confitarma, è intervenuto alla Presentazione del VII Italian Maritime Economy Report di SRM, ricordando che le navi durante questi mesi non si sono mai fermate garantendo tutti gli approvvigionamenti. Parallelamente però, ancora oggi non è possibile garantire il necessario ricambio degli equipaggi imbarcati sulle navi di tutto il mondo che da mesi sono bloccate a bordo. Concludendo ha affermato che gli piacerebbe vivere in un paese ove la professionalità sia considerata come una cosa normale e non come qualcosa da celebrare come un atto eroico. Emblematico in proposito il Ponte Morandi.

Successivamente, Fabrizio Vettosi, Consigliere Confitarma, ha moderato la sessione #Ports and Finance: Green Deal & Blue Growth, alla quale è intervenuto Luca Sisto, Dir. Gen. Confitarma che ha ribadito con forza il ruolo fondamentale della nave e dell'armatore nell'economia marittima portuale. "Non si può parlare di governance portuale partendo dai porti. Un paese marittimo parte dal mare. Rivendichiamo almeno pari dignità rispetto alle infrastrutture logistiche sul territorio, che la governance portuale sia condivisa con chi ha un minimo di cultura marittima. Il 2 ottobre, Mario Mattioli, è intervenuto alla sessione Pandemic shipping: impatti, resilienza, ripartenza. "O l'Italia diventa competitiva o l'Italia non avrà più navi di bandiera italiana in giro per il mondo. Noi chiediamo la de-burocratizzazione di norme che risalgono al 1800". Per quanto riguarda la divisione dell'armamento italiano, Mattioli ha ribadito l'esigenza di un vero spirito associativo della categoria. "Bisogna essere uniti e non dare alibi al legislatore per non attuare una politica marittima comune". Laurence Martin, Capo servizio relazioni internazionali di Confitarma, ha moderato l'evento Future Proof Skill for the Maritime Sector: Technological Changes and Challenges, dedicato al progetto europeo SkillSea, di cui è partner ForMare.

http://www.ilnautilus.it/porti/2020-10-03/confitarma-all-a-naples-shipping-week_79485/

www.sr-m.it

www.srm-maritimeconomy.com

