



LUMSA
UNIVERSITÀ

DIPARTIMENTO
DI GIURISPRUDENZA
(PALERMO)

Srm The SRM logo consists of the letters 'Srm' in a serif font followed by a dark blue square icon.

Maritime Economy e Sviluppo Portuale

Una prospettiva euro-mediterranea

Alessandro Panaro

Responsabile Maritime & Energy Dept. - SRM

Webinar, 16 aprile 2021

Italian Maritime Economy

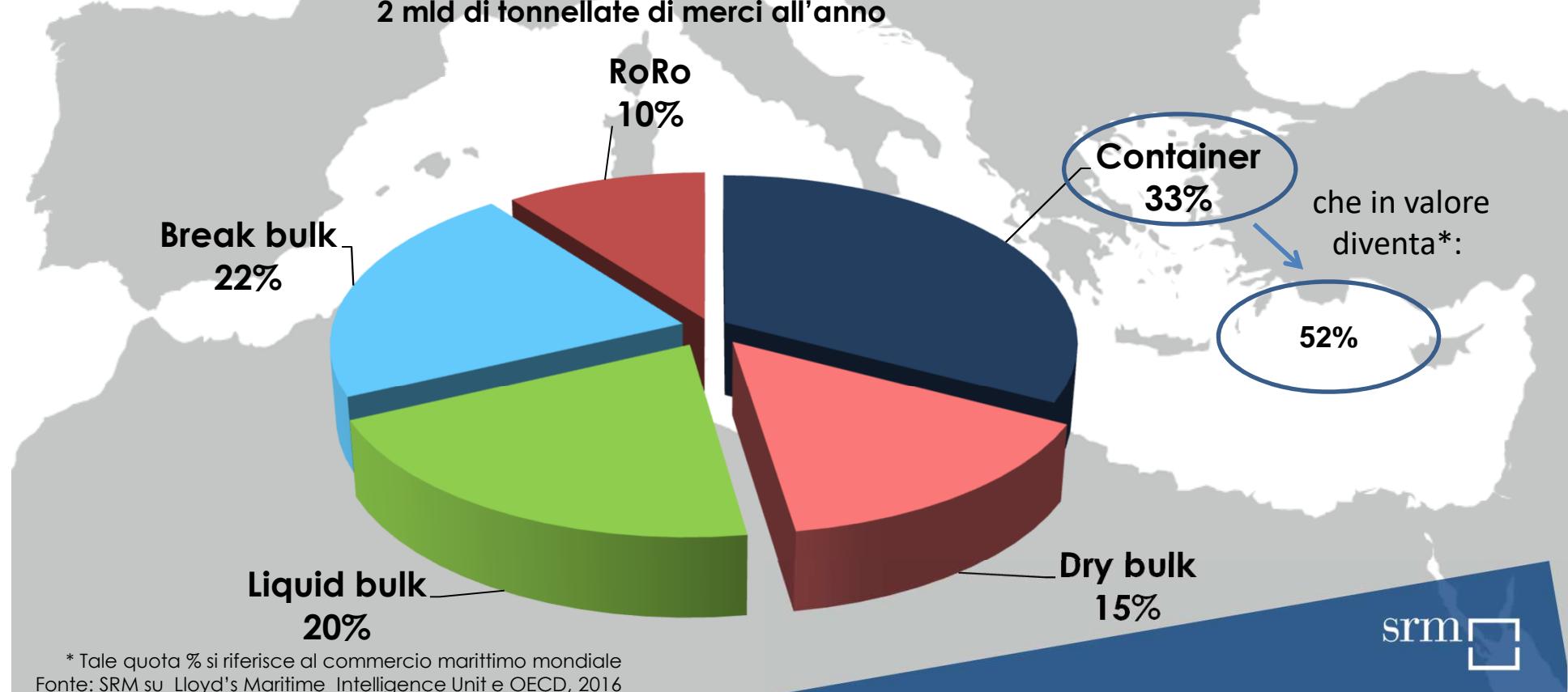
L'impatto del Covid-19 sui trasporti marittimi:
rotte strategiche e scenari globali
Intermodalità e sostenibilità chiavi per il rilancio italiano

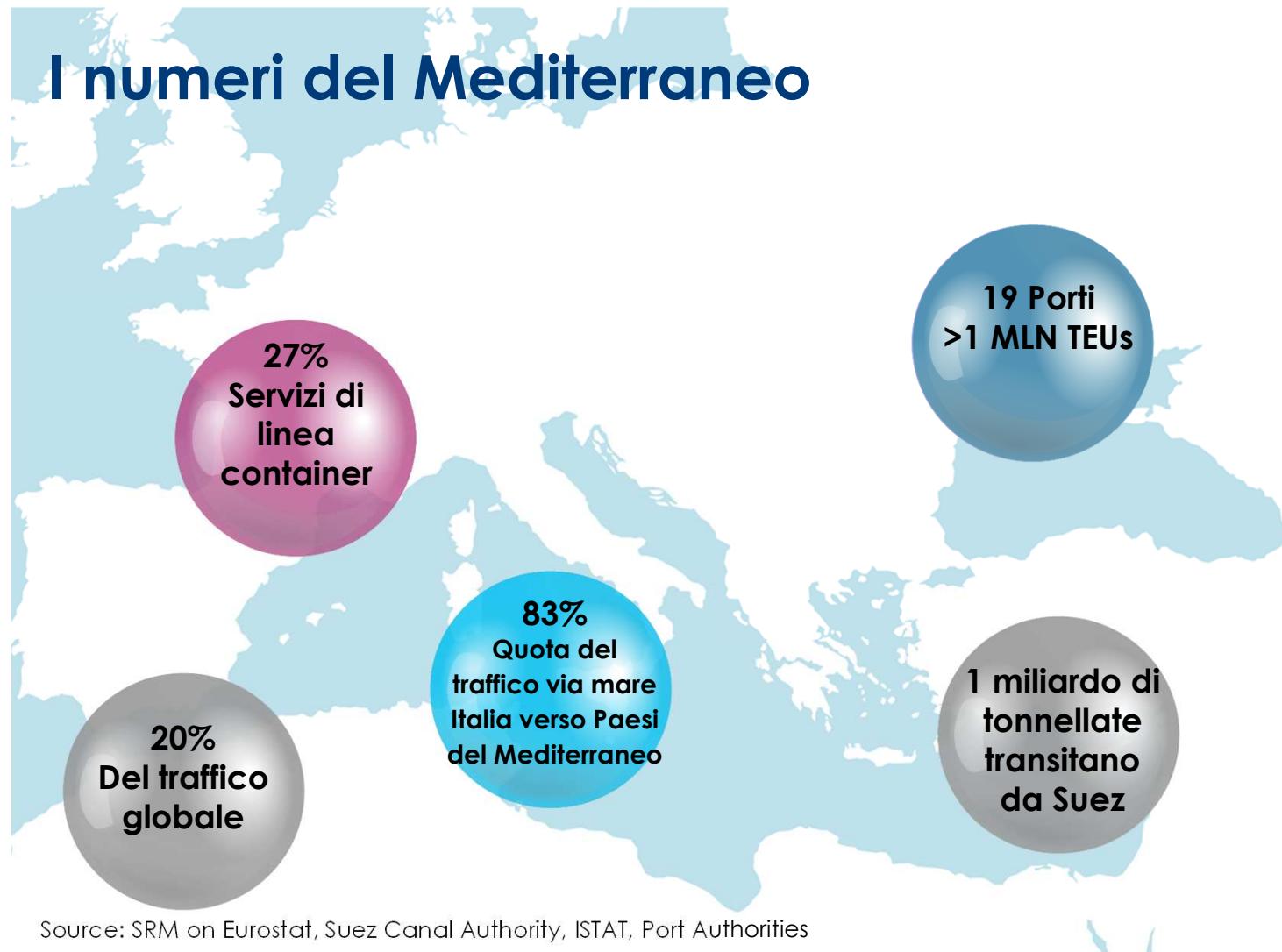
7° Rapporto Annuale



- **Il Mediterraneo e Suez**
- **Gli scenari marittimi internazionali e le trasformazioni in atto**
- **Via della Seta e**
- **La BRI e l'atteggiamento della Cina**
- **La competitività portuale: l'Italia e le sue infrastrutture**
- **Le ZONE ECONOMICHE SPECIALI ed il porto 6.0**

I traffici gestiti dai porti del Mediterraneo: quali le trasformazioni in atto

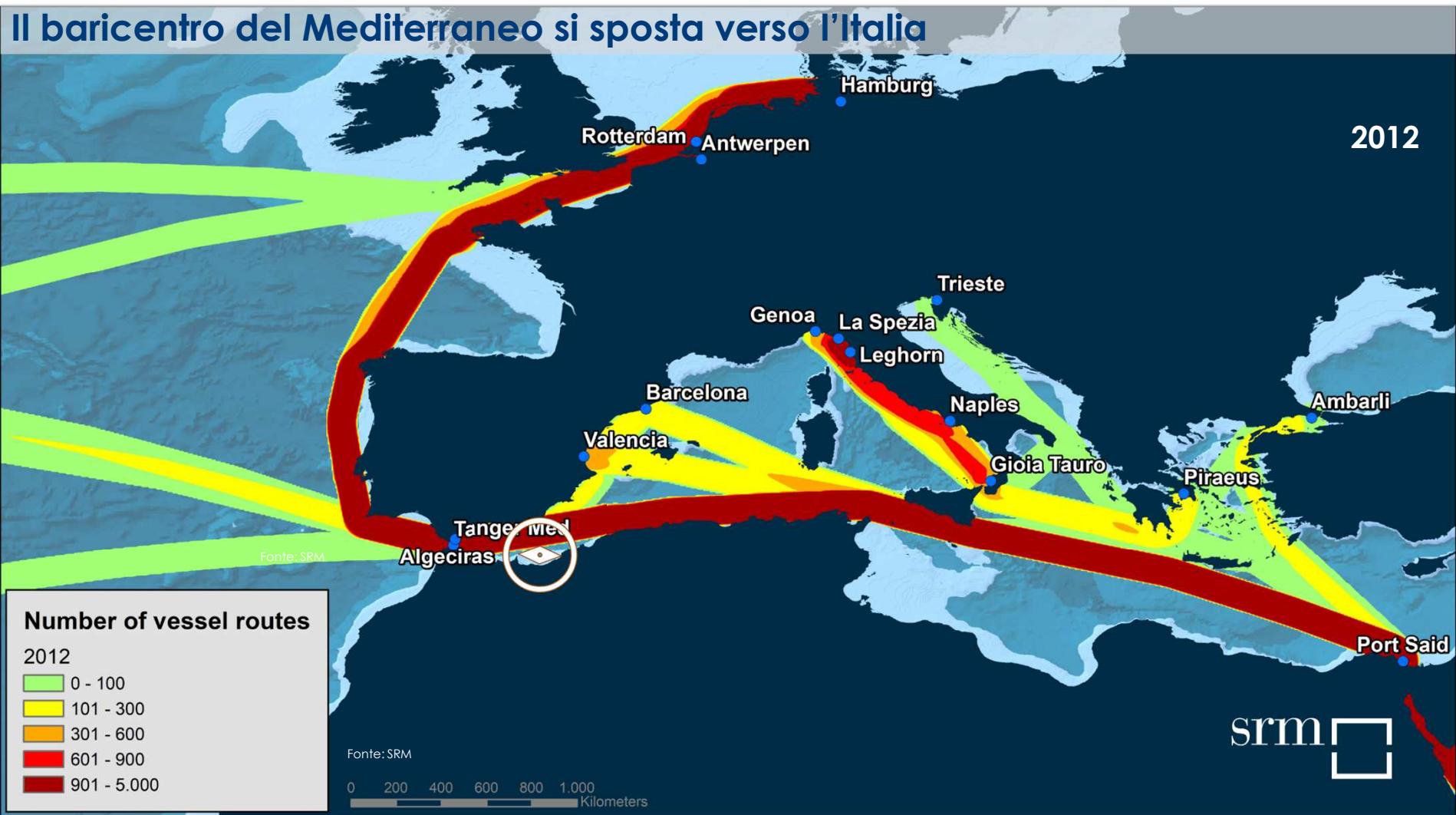




Source: SRM on Eurostat, Suez Canal Authority, ISTAT, Port Authorities

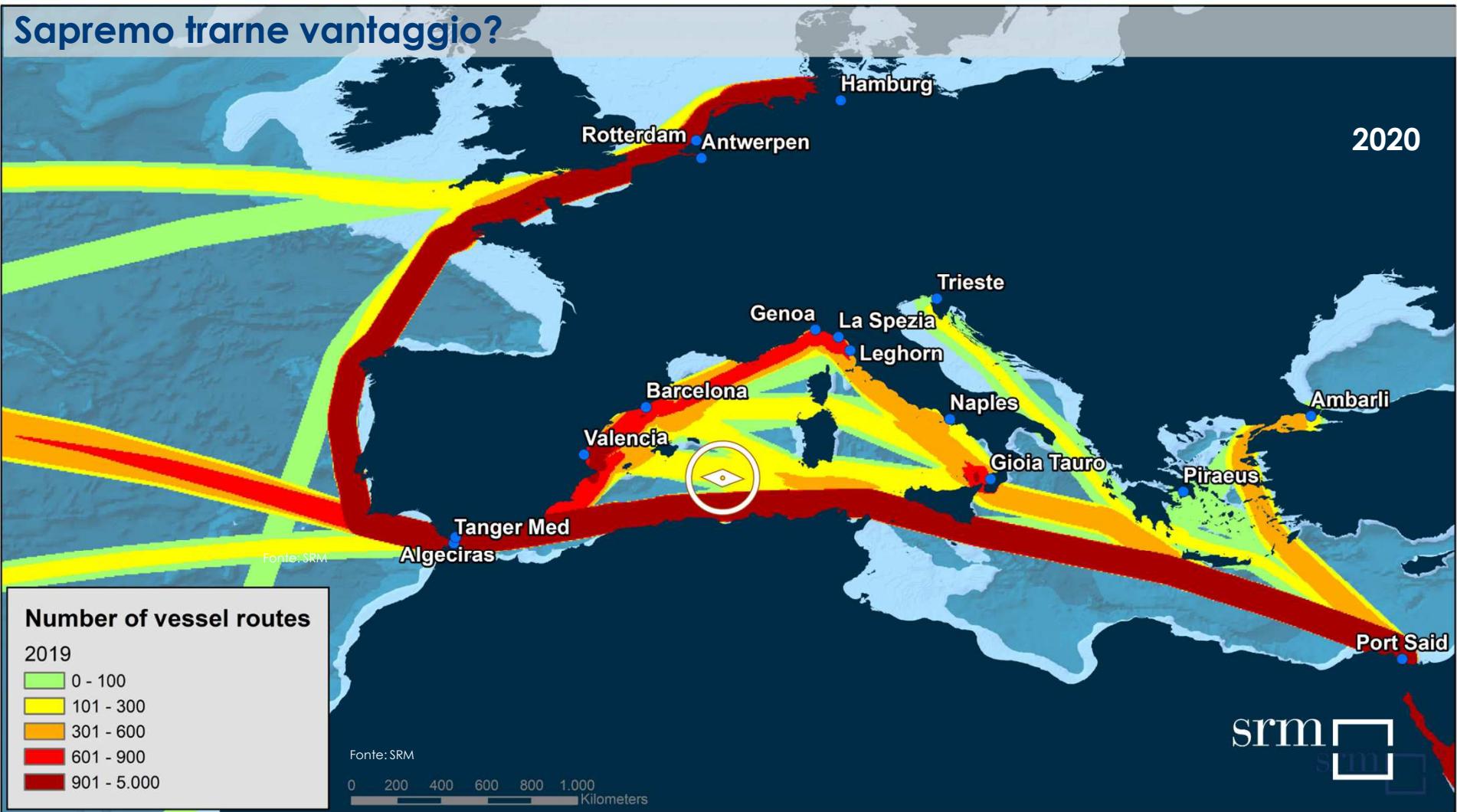
4

Il baricentro del Mediterraneo si sposta verso l'Italia



Sapremo trarne vantaggio?

2020



Suez mantiene i volumi: superato il miliardo di tonnellate in transito

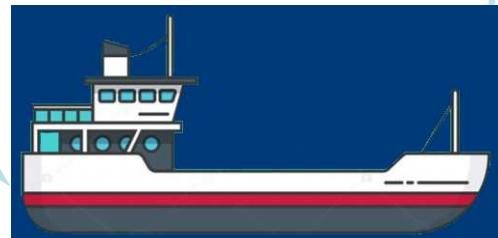
7
M

8-10%
Commercio marittimo globale

2020



Grazie alla politica dei prezzi, oltre il 20% delle navi proviene da linee che usano Suez per la prima volta



18.829 navi
-0,3%

Mediterranean Sea

Numero Navi

	4710	-12,4%
	5006	-3%
	5113	+22%
Altro....	1792	+20%

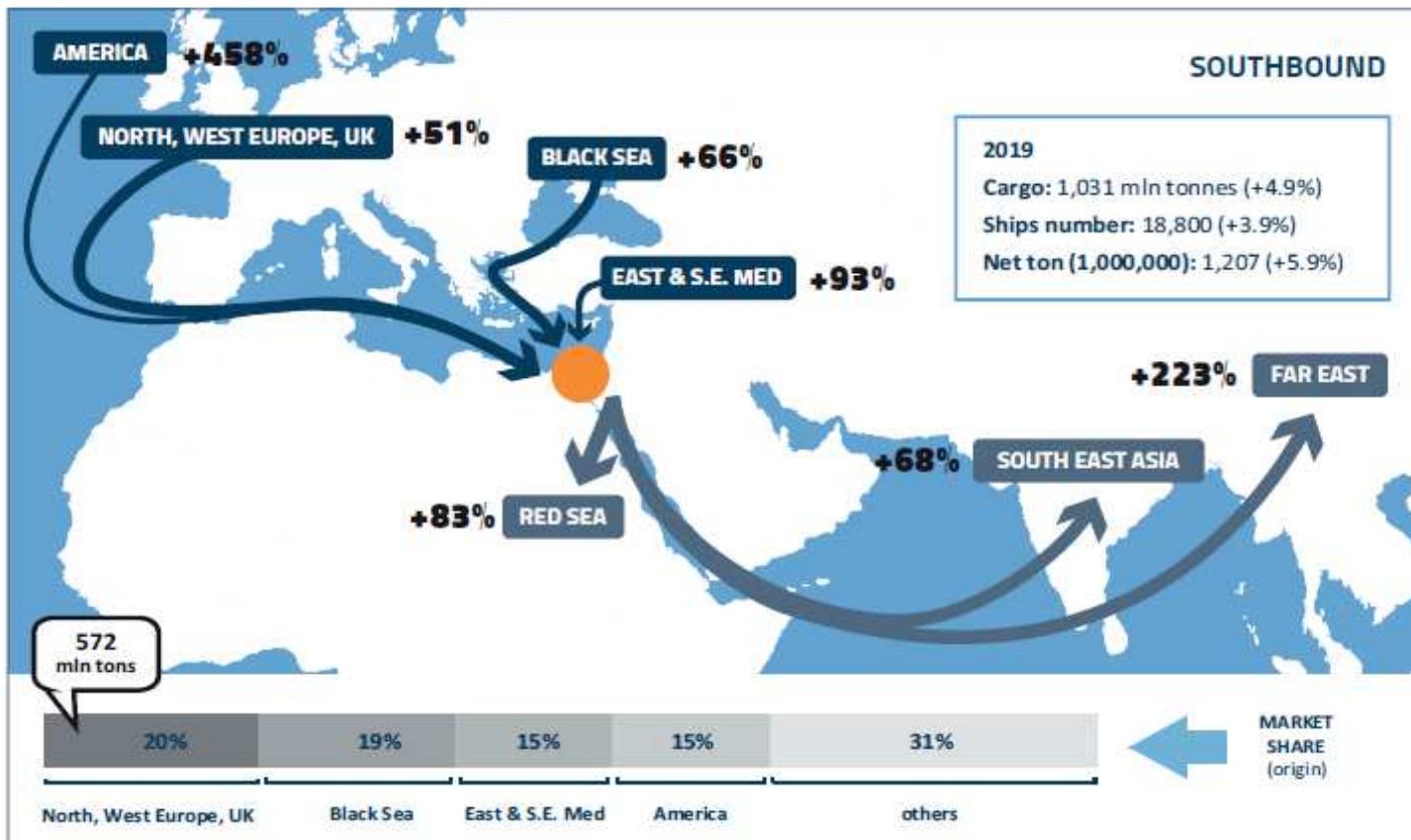
Fonte: SRM su Suez Canal Authority

Gulf of Suez

srm

Le dinamiche di SUEZ

2009-2019 growth of SOUTHBOUND and NORTHBOUND cargo traffic through Suez by markets of origin and destination



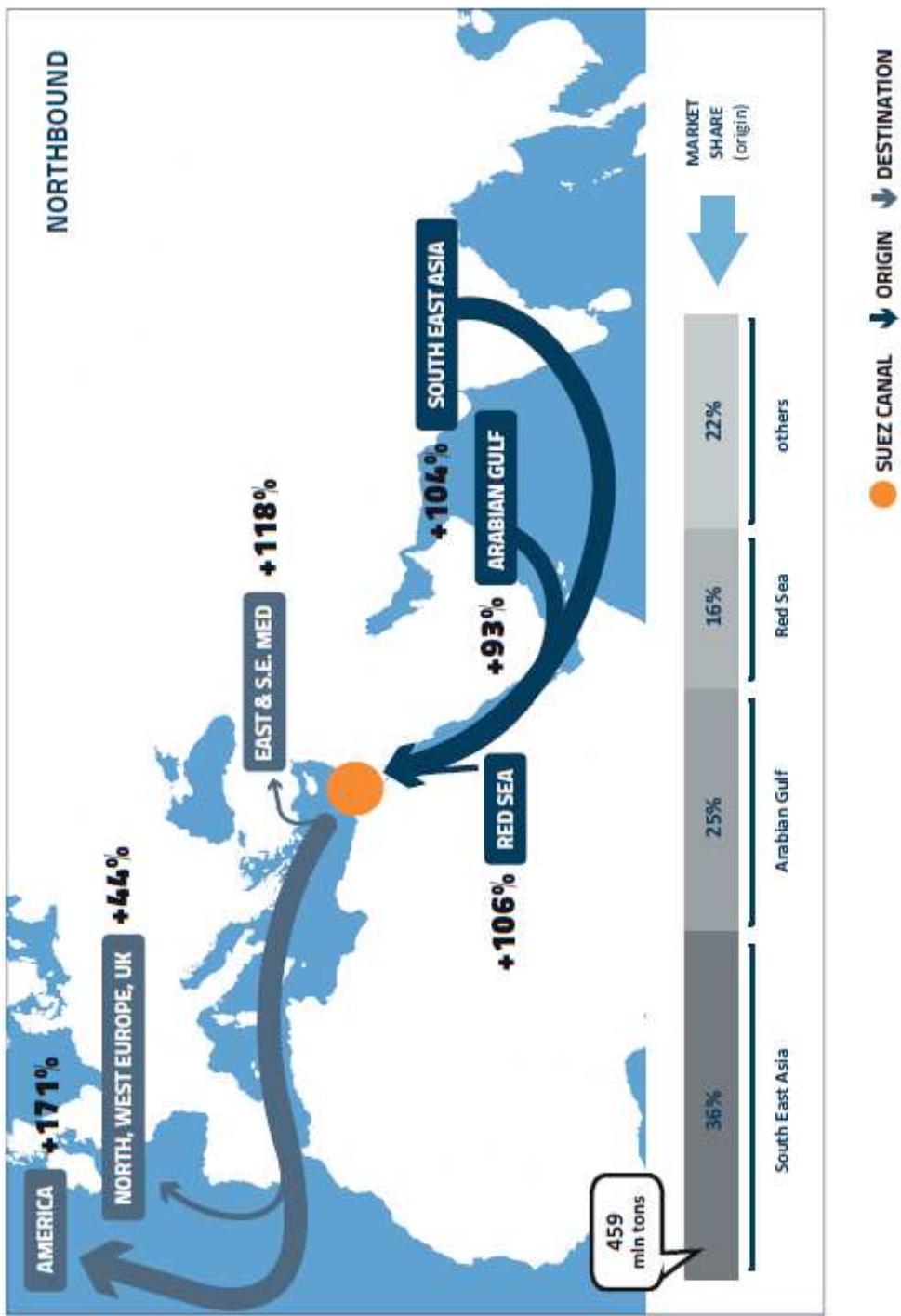
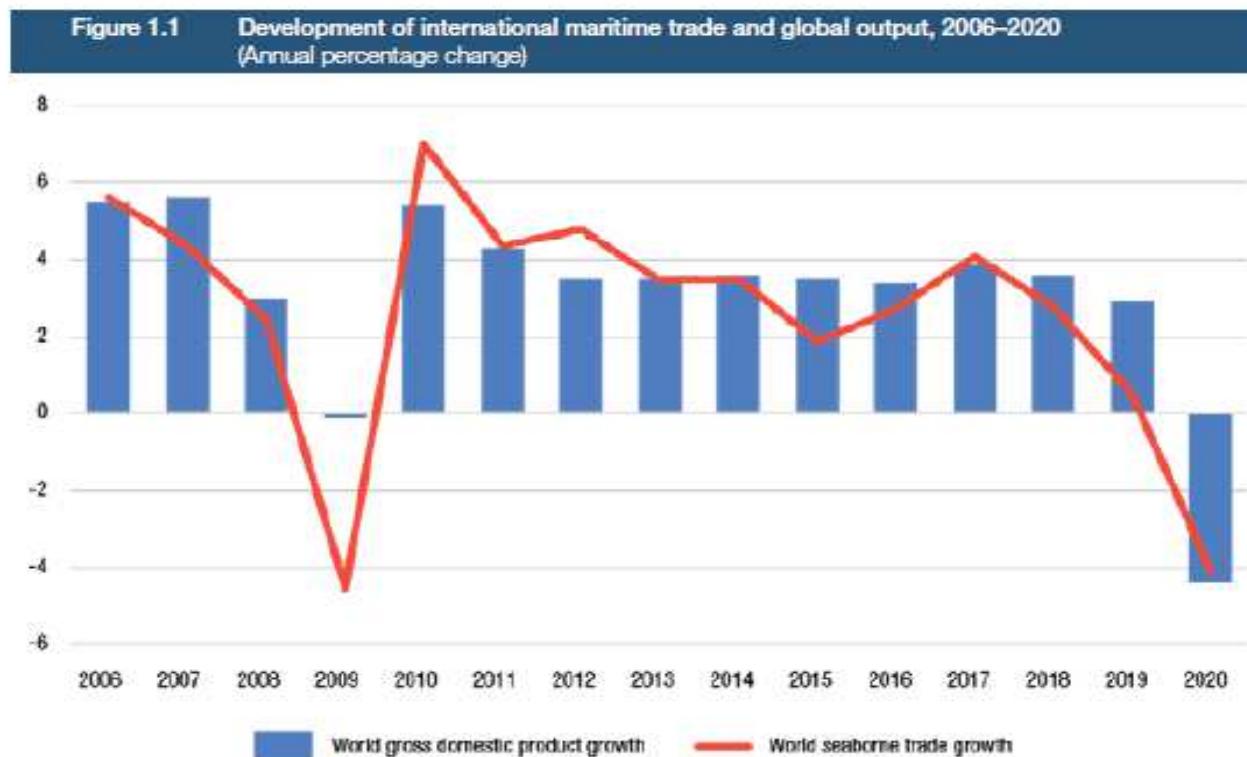


Figure 14 - Source: SRM on Suez Canal Authority

La spinta al Reshoring



Calo del commercio internazionale e del PIL



Source: UNCTAD calculations, based on the *Review of Maritime Transport*, various issues, data from UNCTADstat and table 1.12 of this report.

Calo del PIL e del commercio internazionale del 4,1%

Il traffico containerizzato

Figure 1.10 Estimated world container port throughput by region, 2019
(Percentage share in total 20-foot equivalent units)

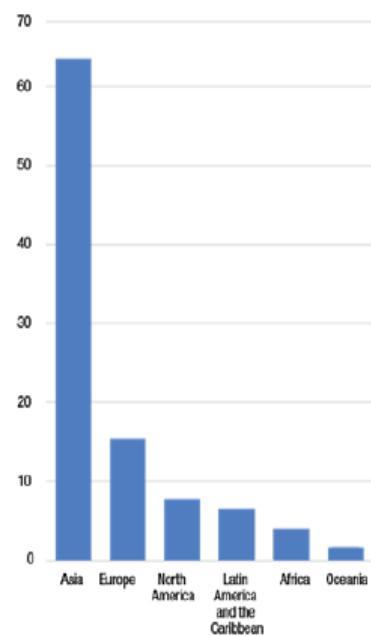
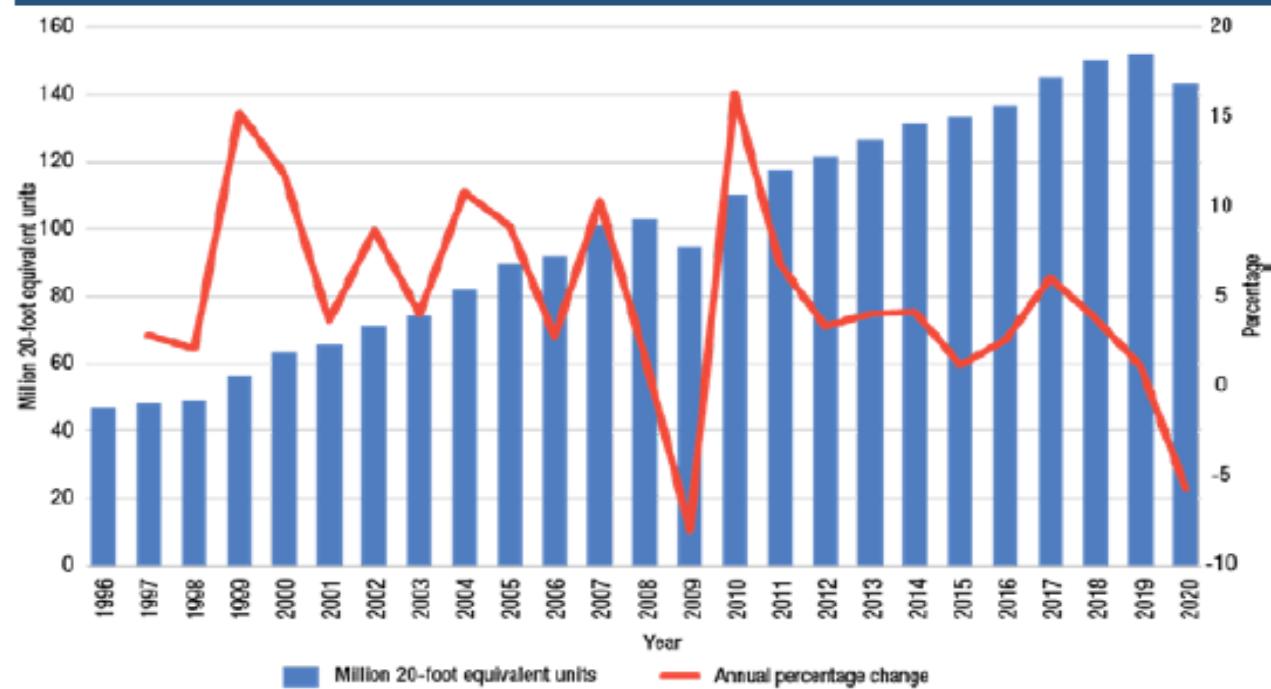


Figure 1.8 Global containerized trade, 1996–2020
(Million 20-foot equivalent units and annual percentage change)



Sources: UNCTAD calculations, derived from table 1.11 of this report.

Source: UNCTAD calculations, based on data from MDS Transmodal, 2020b, 19 August.

Ma è anche il settore su cui il Covid-19 ha avuto più impatto

Andamento delle tipologie di traffico

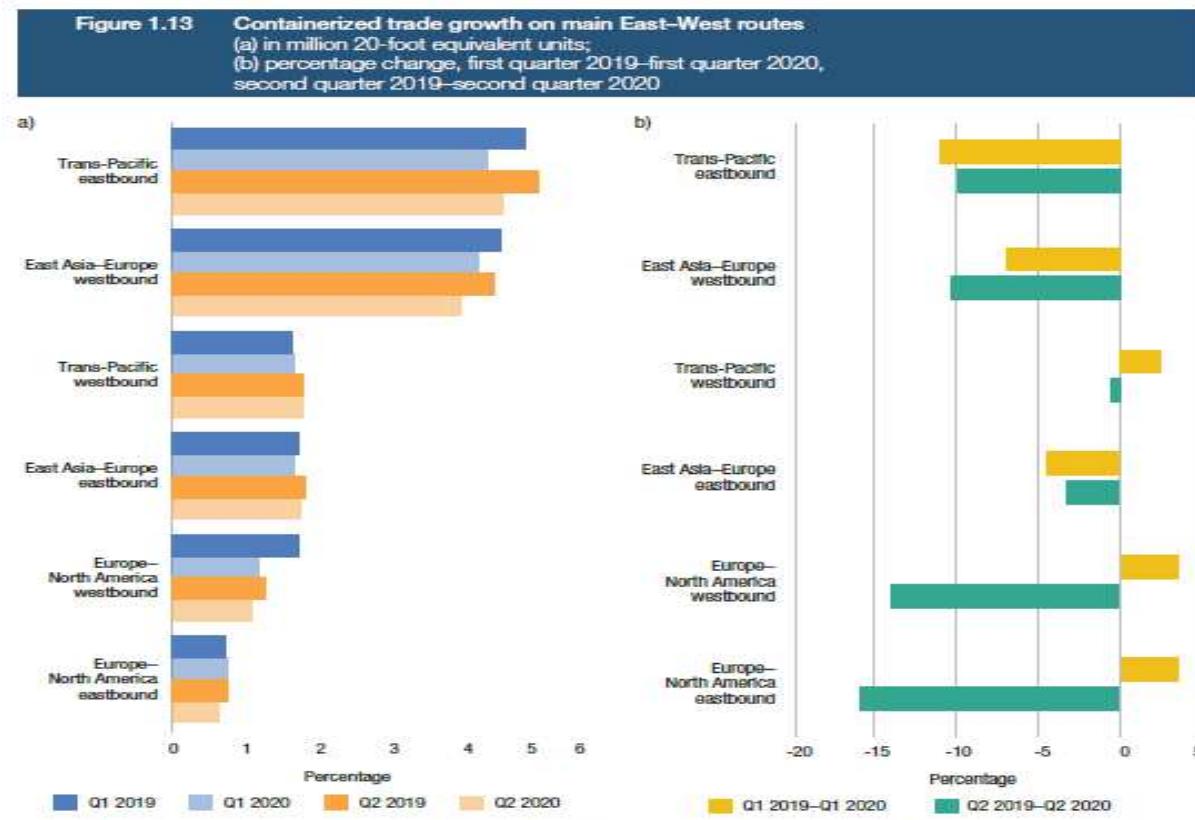


Source: UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, various issues. For 2006–2019, the breakdown by cargo type is based on Clarksons Research, 2020a, *Shipping Review and Outlook*, spring 2020 and *Seaborne Trade Monitor*, various issues.

Note: 1980–2005 figures for main bulk include iron ore, grain, coal, bauxite/alumina and phosphate. Since 2006, main bulk figures include iron ore, grain and coal only. Data relating to bauxite/alumina and phosphate are included under "other dry cargo". Tanker trade includes crude oil, refined petroleum products, gas and chemicals.

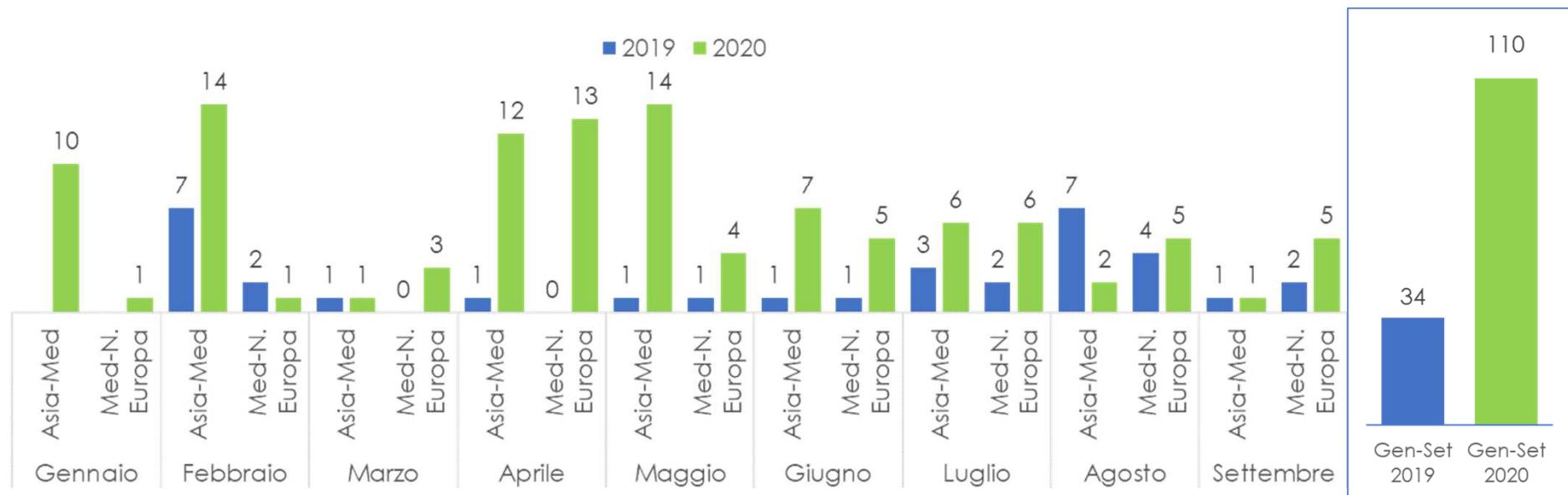
Il Container fino al 2019 è quello che è cresciuto di più

Uno sguardo alle rotte



Tutte le rotte hanno risentito del Covid-19

L'impatto del Covid-19 sulle strategie dei carrier sulle rotte del Med. Le blank sailing

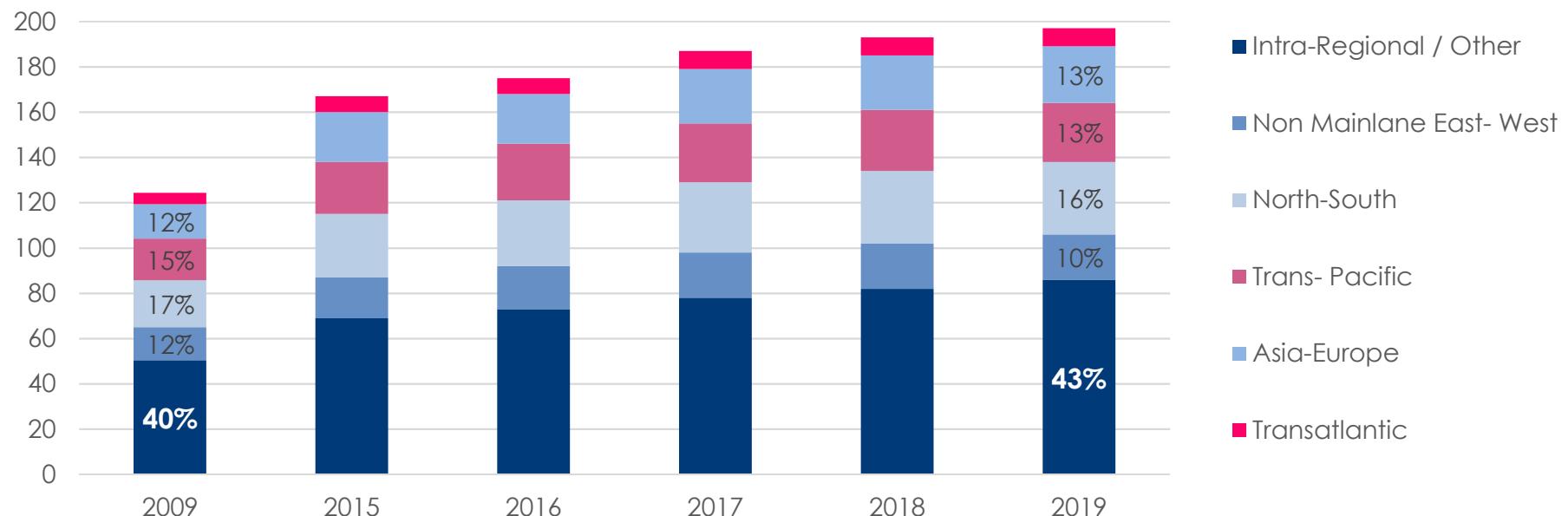


- Il numero medio di **containership** che arrivavano settimanalmente nei porti di tutto il mondo **è passato da -8,5% a giugno 2020 (su b.a.) a -3% ad agosto (su b.a.)**
- Per il settore si stimano utili operativi pari a circa 9 miliardi di dollari nel 2020

Fonte: Drewry e Unctad

Una spinta alla regionalizzazione della globalizzazione...data dalla capacità di adattarsi 16

Le rotte del commercio containerizzato globale. Anni 2009-2019 (% su mln TEU Movimentati)

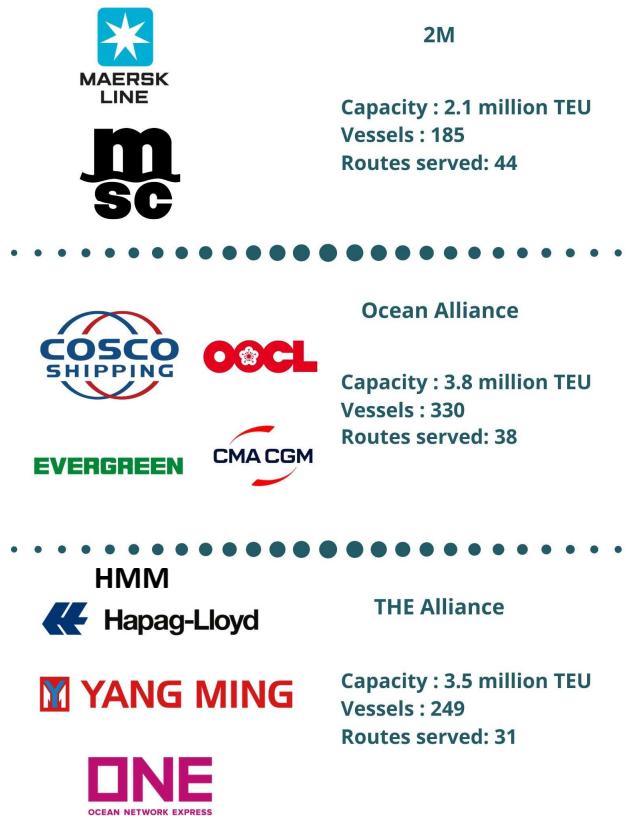


- Circa il **70% del traffico** containerizzato si distribuisce sulle molteplici rotte secondarie... in particolare **le intra-regionali** (43%) sono **cresciute** in volume negli ultimi 10 anni **di oltre il 70% contro una media del 50%**.

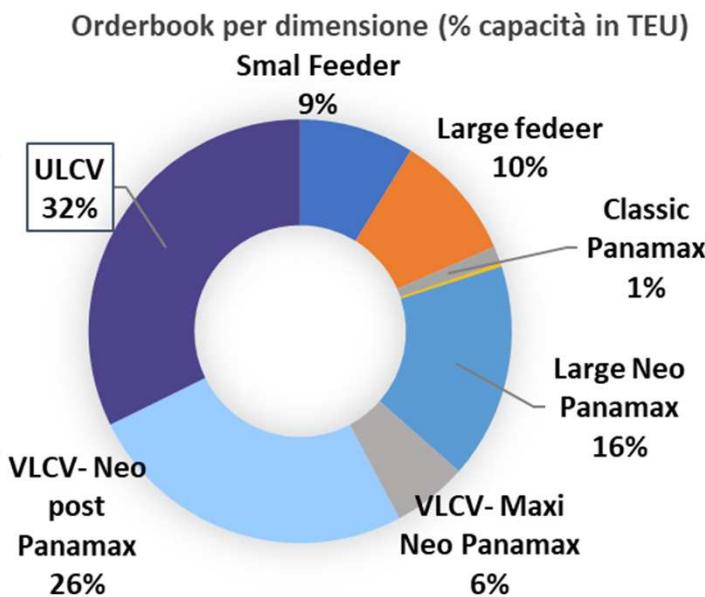
Come si sta riorganizzando lo Shipping?

17

Alleanze



Gigantismo



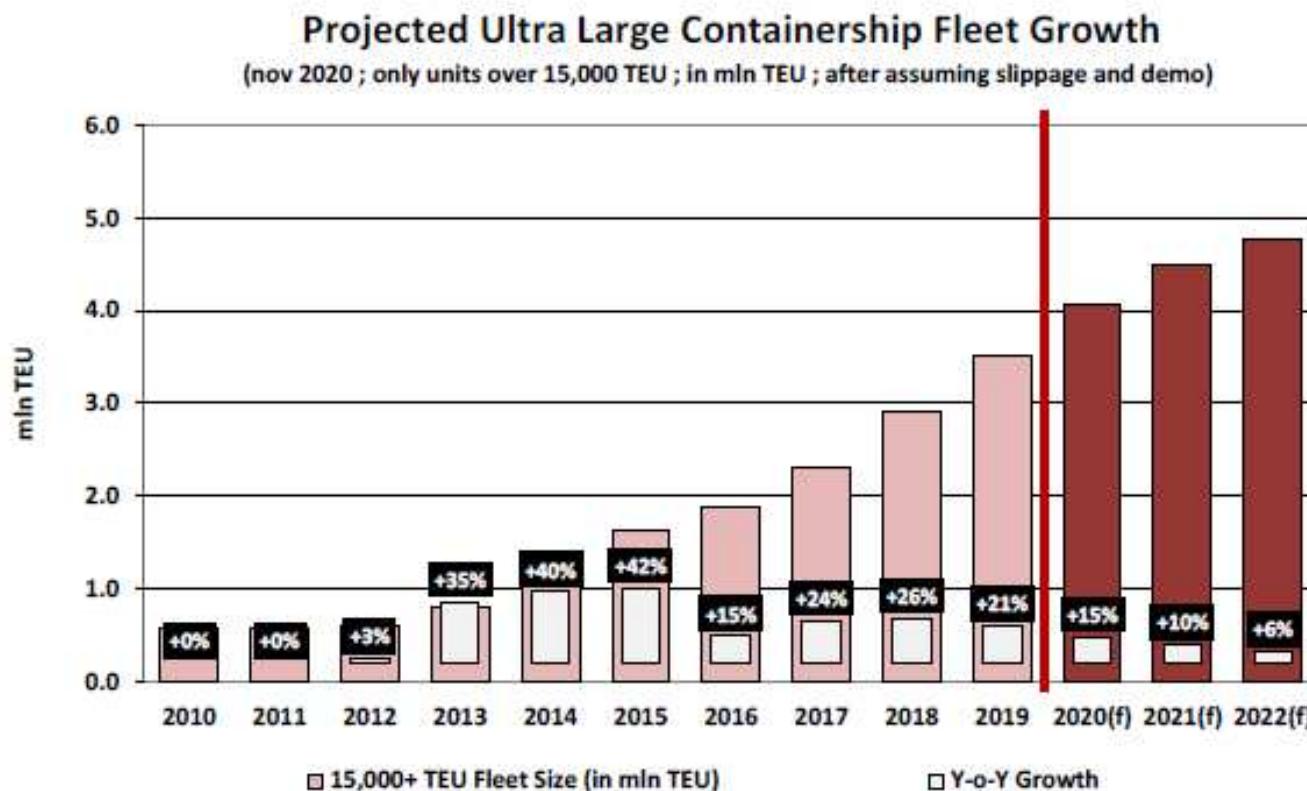
Integrazione verticale

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

SRM su Drewry, OCSE e

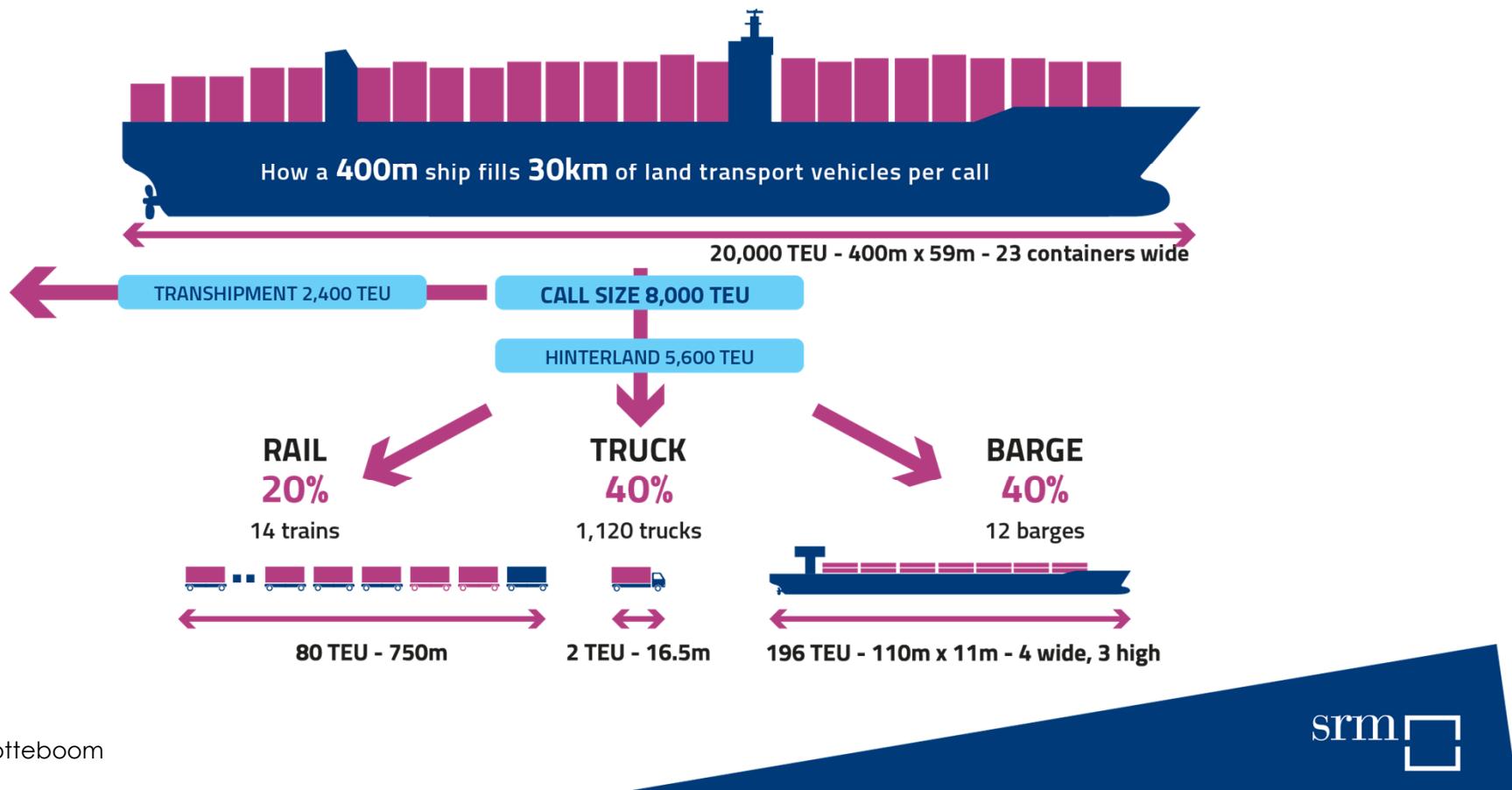
SRM

Uno sguardo alla flotta container



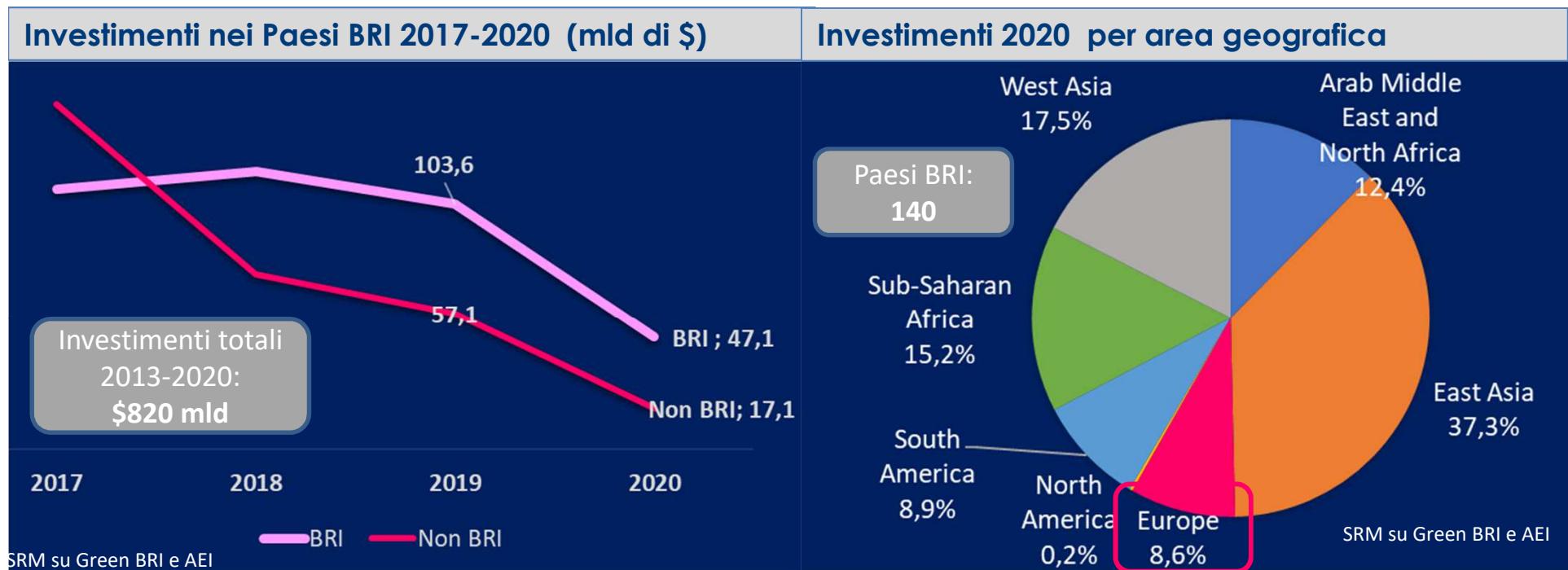
Il gigantismo navale prosegue e proseguirà

L'impatto di una megaship sulla connettività hinterland¹⁹



Si rimodella anche la Via della Seta/1

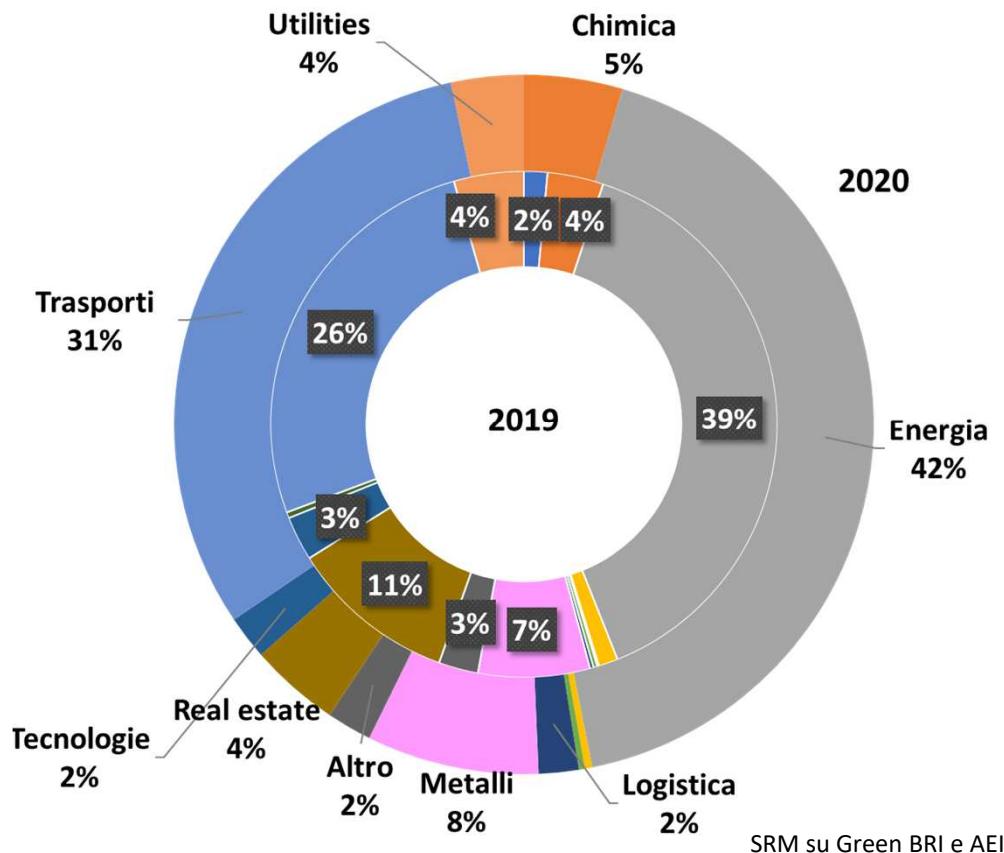
20



- I paesi BRI hanno registrato un **calo degli investimenti** cinesi nel **2020** del **54%** (da \$103 mld nel 2019 a \$47 mld nel 2020).
- Gli investimenti nei paesi **BRI europei** sono pari a circa il **9%** del totale e risultano i meno colpiti dal COVID-19, diminuendo solo del 36%

Si rimodella anche la Via della Seta/2

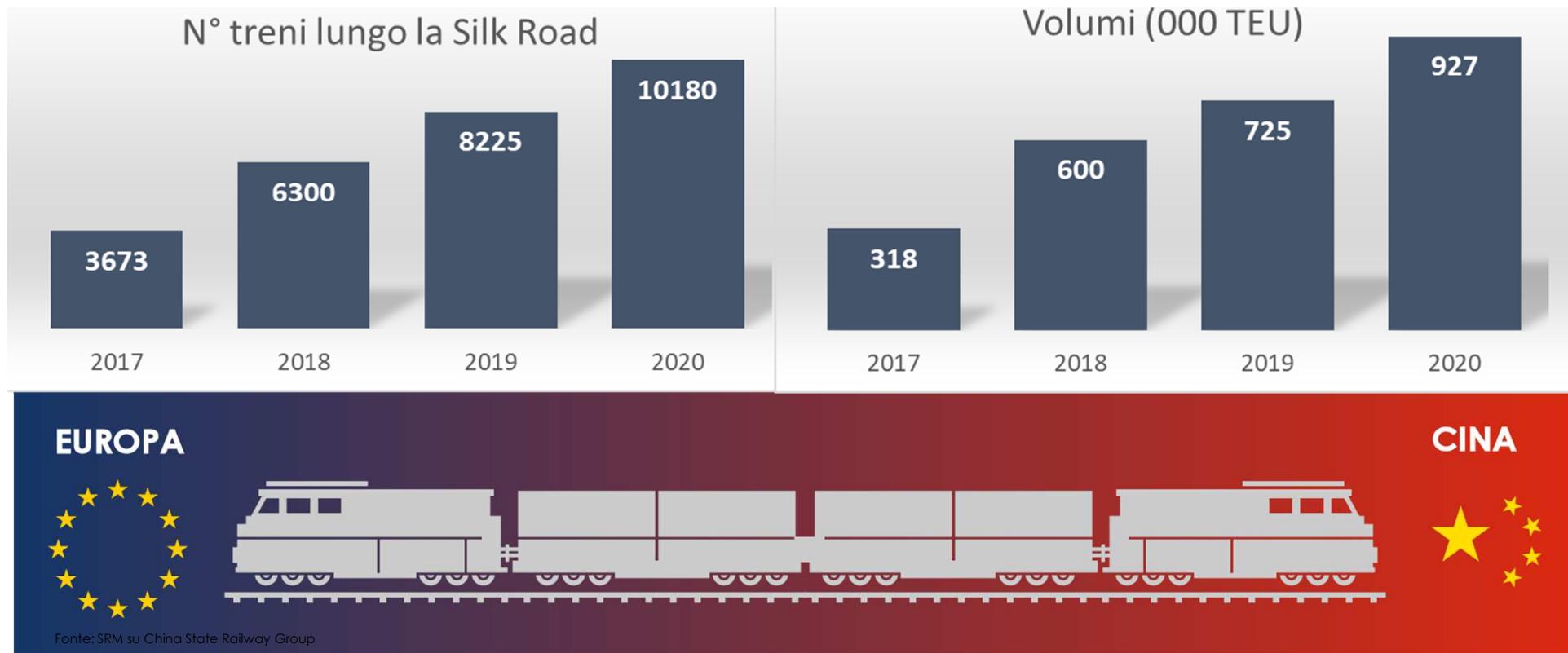
Investimenti per settore 2020 (mld di \$)



- Gli **investimenti BRI** si concentrano sulle **infrastrutture: Trasporto e Energia** che complessivamente coprono oltre il **70% degli investimenti** (circa \$35 mld).
- **la Cina investe nella «transizione energetica»:** la quota delle rinnovabili ha rappresentato il 57% dell'energy (circa \$11 miliardi).
- Si incrementa la quota della **logistica** anche se il suo peso è ancora modesto.
- **Per il 2021,** si prevede che gli **investimenti** BRI si concentreranno su **asset strategici (ad es. Porti)** e infrastrutture di trasporto regionale in particolare nei paesi asiatici per utilizzare il nuovo accordo RCEP.

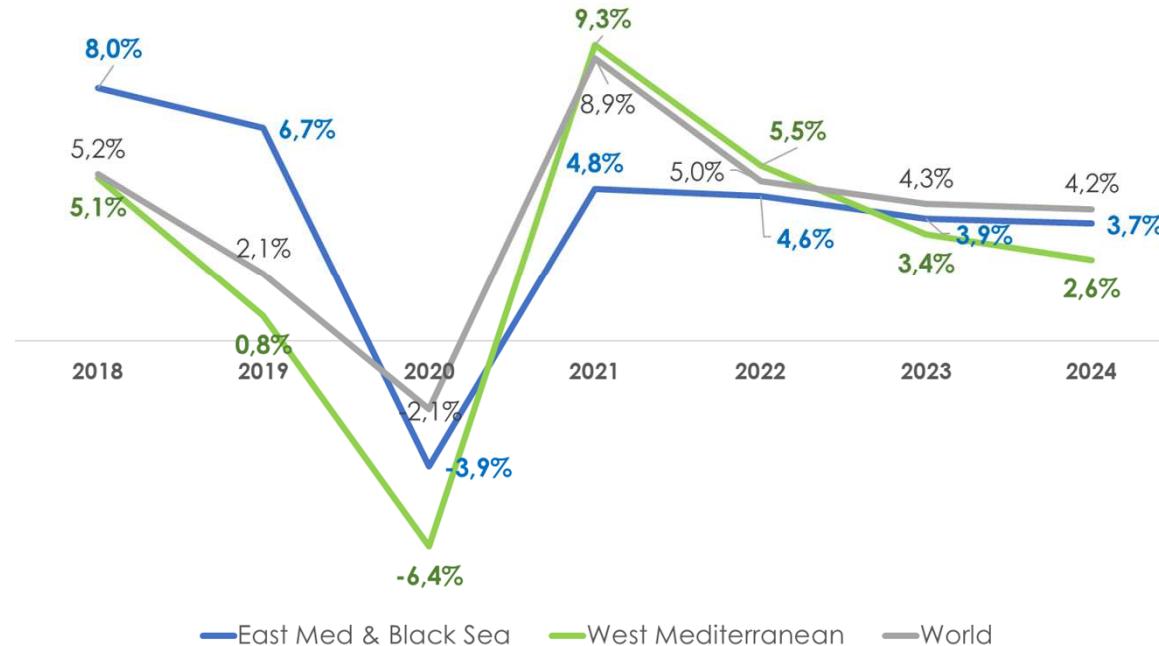
Durante la pandemia cresce il trasporto su ferro sulla rotta Cina Europa e viceversa

- Il numero di treni merci ha toccato il **record di 10.180** convogli complessivi al 2020 per 927mila TEU trasportati, con una crescita dei volumi del 54% su base annua.



Previsioni del trasporto container nel Med

Variazione % su anno precedente della movimentazione di container (TEU)

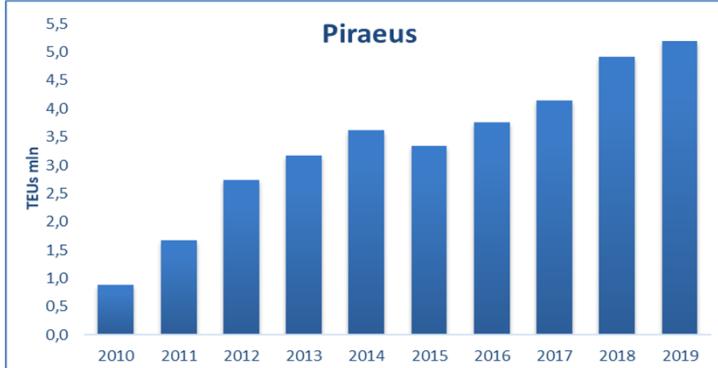


Fonte: SRM su Drewry
Maritime Research

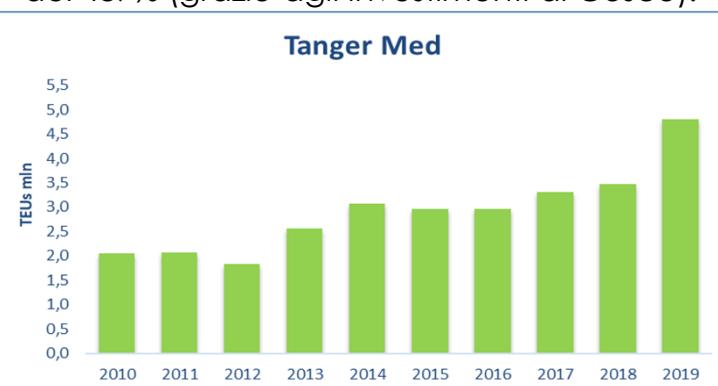
(000 TEU)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
World	784.264	800.913	783.849	853.533	896.517	935.232	974.165
East Med & Black Sea	32.252	34.416	33.073	34.660	36.240	37.638	39.032
West Mediterranean	29.469	29.706	27.798	30.382	32.063	33.142	33.993

I best competitor del Mediterraneo

24



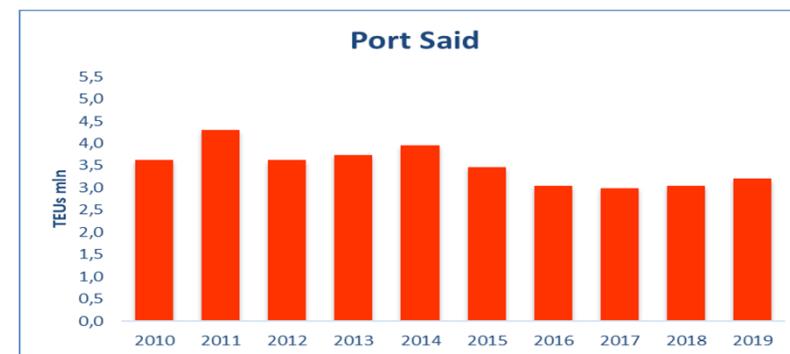
- 1° porto dell'East Med per traffico container.
- Nel periodo 2010-2019 il traffico è aumentato del 487% (grazie agli investimenti di Cosco).



- 1° porto dell'Area Sud Med.
- Perfetta integrazione tra porto e free zone.

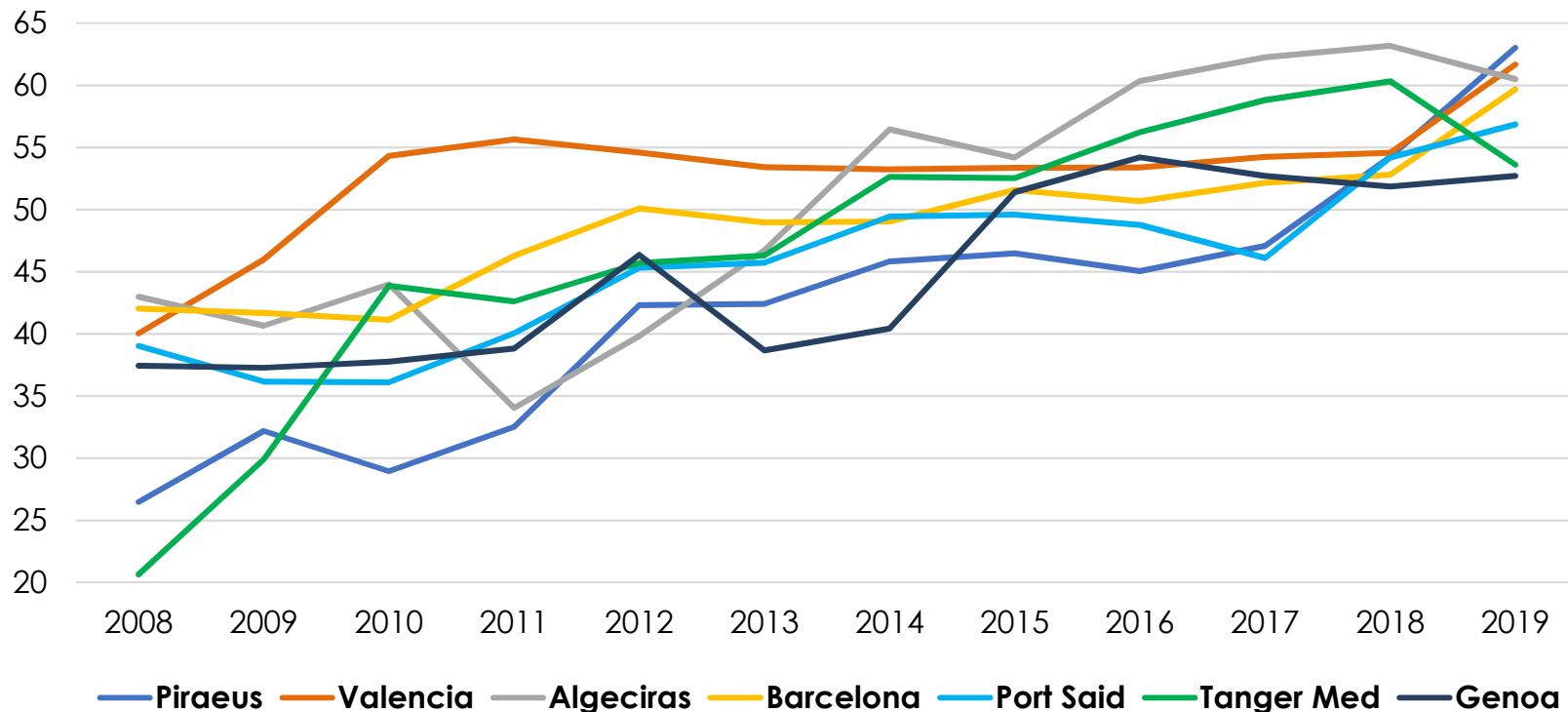


- 1° porto del Mediterraneo per traffico container.
- Valencia è un porto in prevalenza gateway .



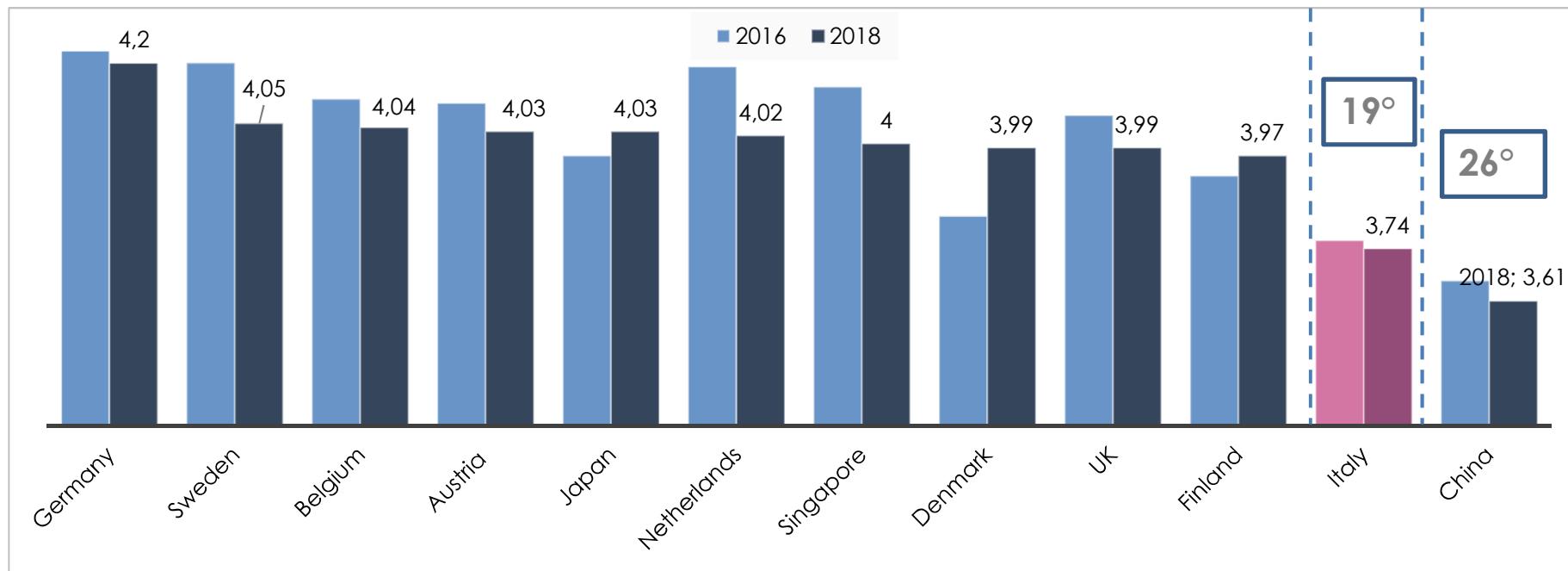
- Porto strategico all'imbocco di Suez che grazie all'ampliamento dovrebbe incrementare il traffico.

Liner Shipping Connectivity Index dell'Unctad



LPI Logistics Performance Index della World Bank

26



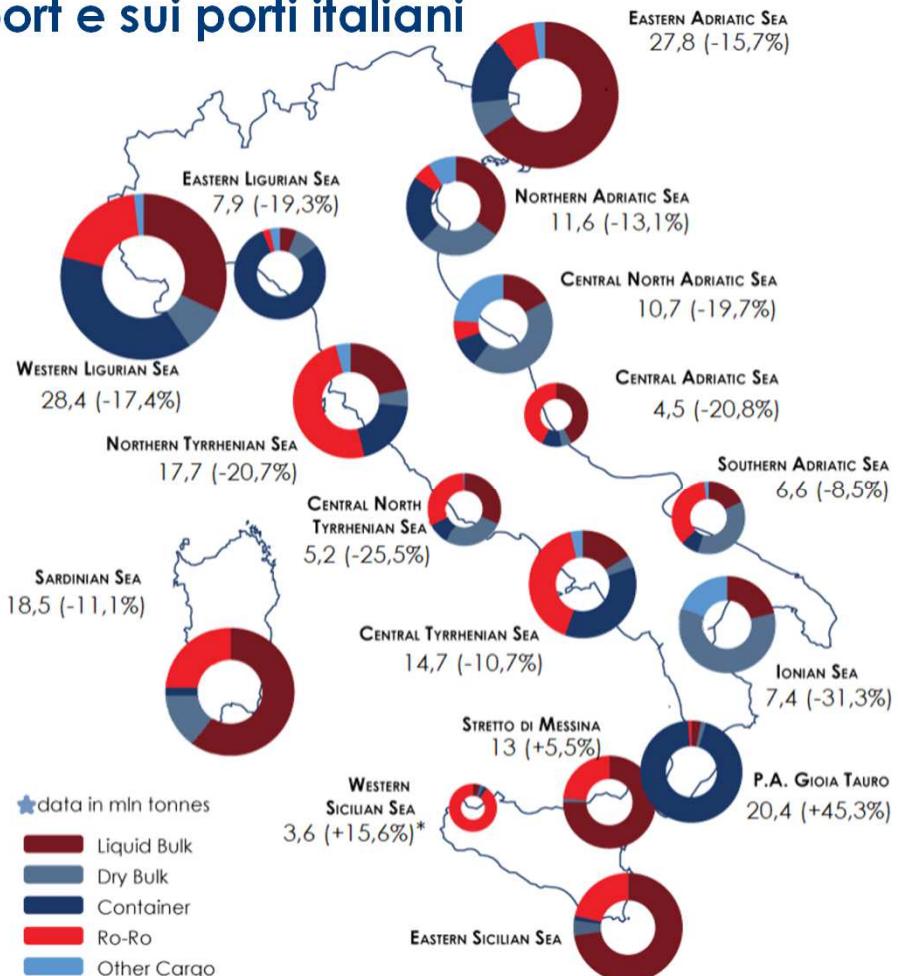
Fonte: SRM su World Bank

Il cammino è molto lungo. L'Italia è 19°; la Cina è 26° al mondo

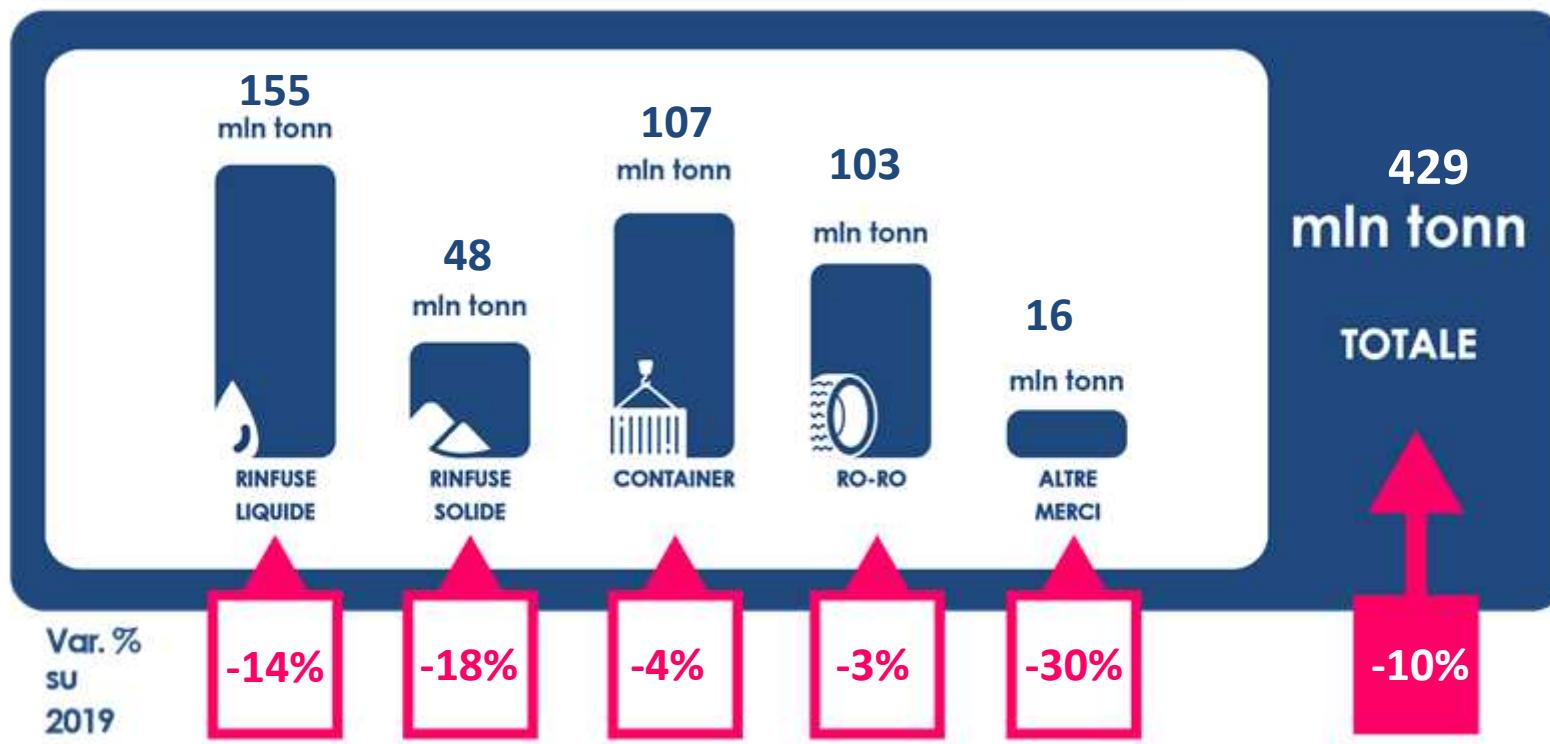
L'impatto del Covid-19 sull'import-export e sui porti italiani

- Secondo i dati del WTO, il **commercio mondiale** ha subito una **contrazione del 14%** nel **primo semestre 2020**
- In **Italia** la **riduzione dell'import-export** è stata del **16%**. Il commercio internazionale **via mare** ha risentito maggiormente dell'effetto Covid-19 registrando **una diminuzione del 21%**
- Quasi tutti i **porti italiani** hanno risentito del rallentamento, rilevando un **-12%** complessivo delle merci movimentate

Dati al 1° semestre 2020
Fonte: Assoporti



L'impatto del Covid-19 sulle movimentazioni commerciali dei porti italiani



Fonte: SRM su Assoporti

Italia una «Repubblica fondata sull'economia marittima»... ma non lo sa!

29

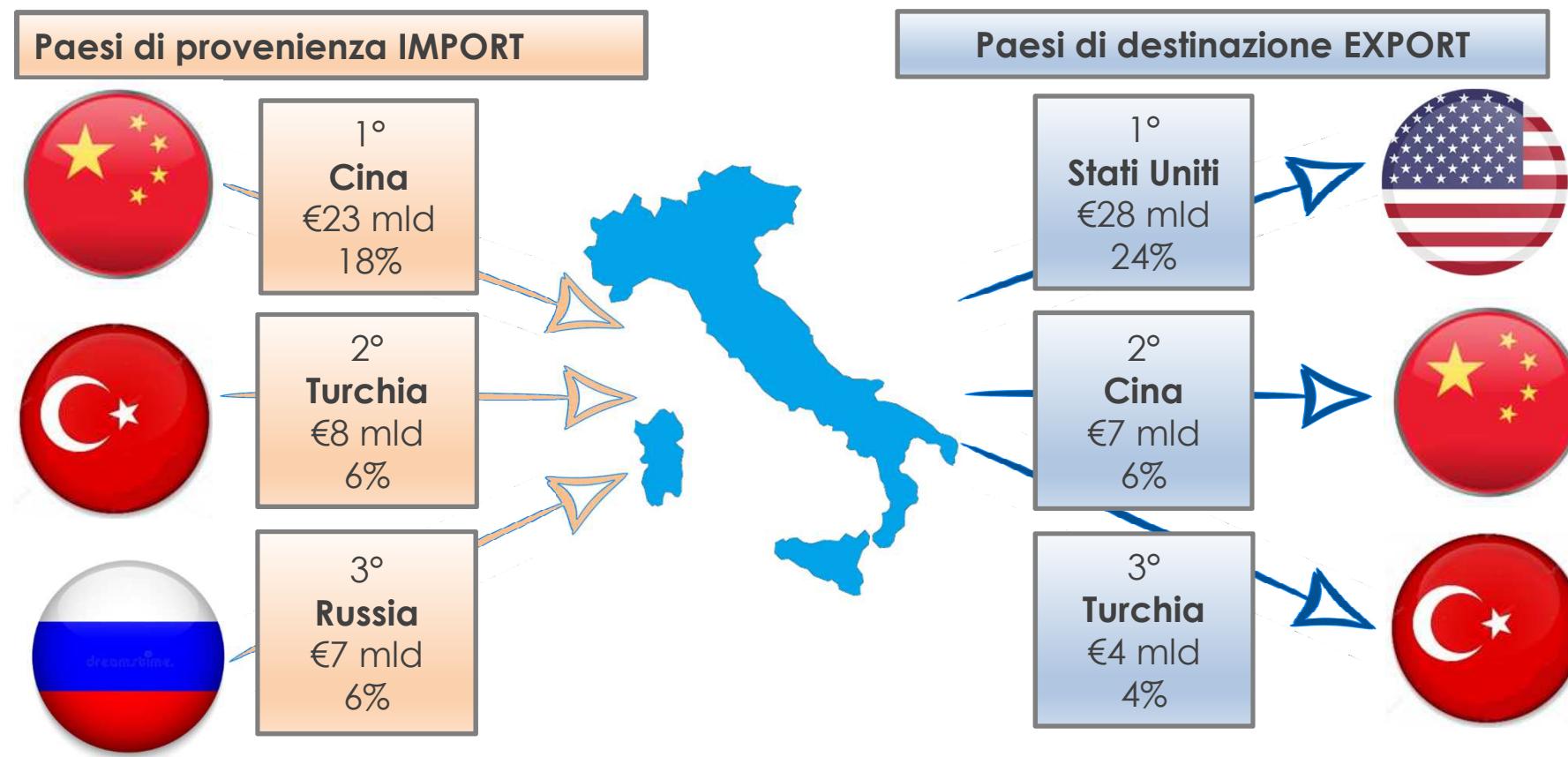
- In Italia l' «Economia del Mare» vale 44 miliardi di euro in termini di V.A.
- Gli scambi commerciali via mare ad ottobre 2020 raggiungono i 168,6 miliardi.
- Un terzo dell'interscambio complessivo avviene via mare percentuale che raggiunge quasi i due terzi nel Mezzogiorno.
- Sono poche le filiere produttive italiane che non dipendono dalle importazioni anche se in piccola parte.
- Anche le supply chain sono fortemente dipendenti dall'economia marittima.



Fonte: SRM su Coeweb Istat
Si considerano le 4 modalità

L'Italia marittima verso paesi sempre più lontani...

30

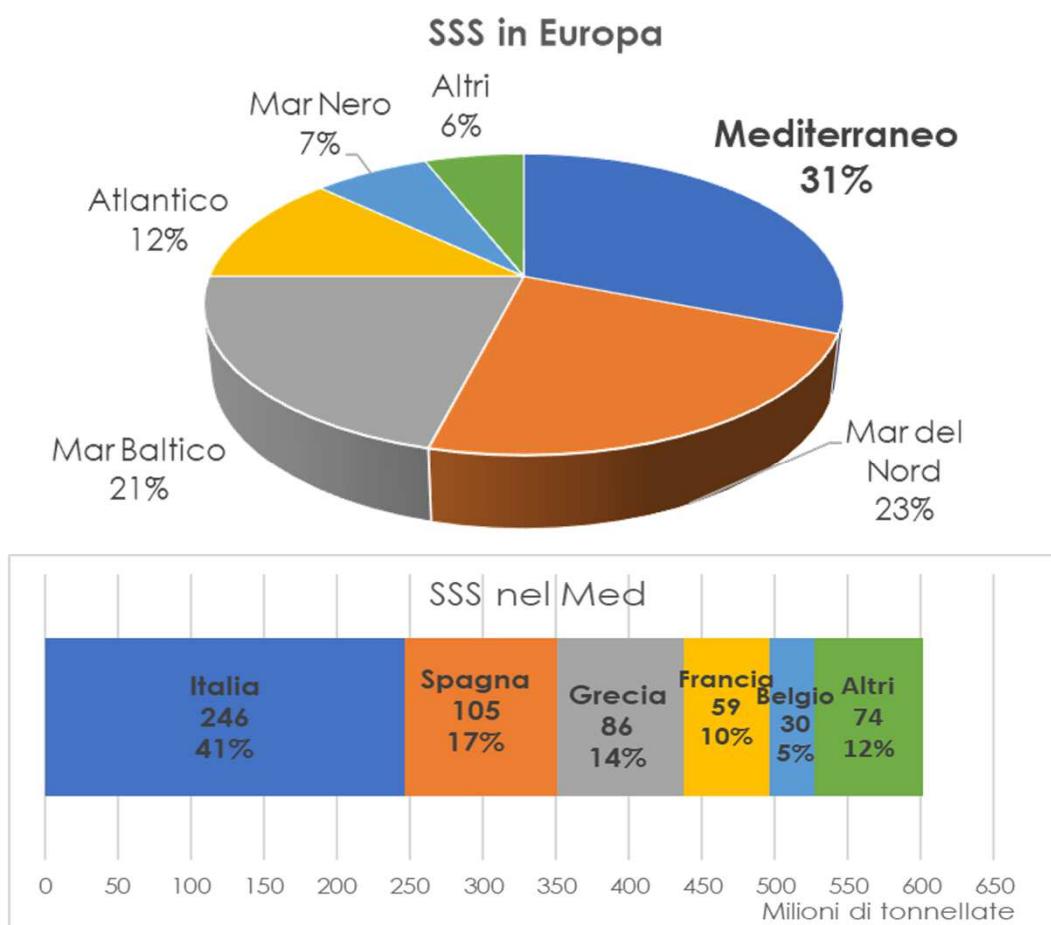


Fonte: SRM su Istat-Coeweb. Dati al 2019

Le rotte marittime strategiche dei container: il servizio AEM6 della Ocean Alliance



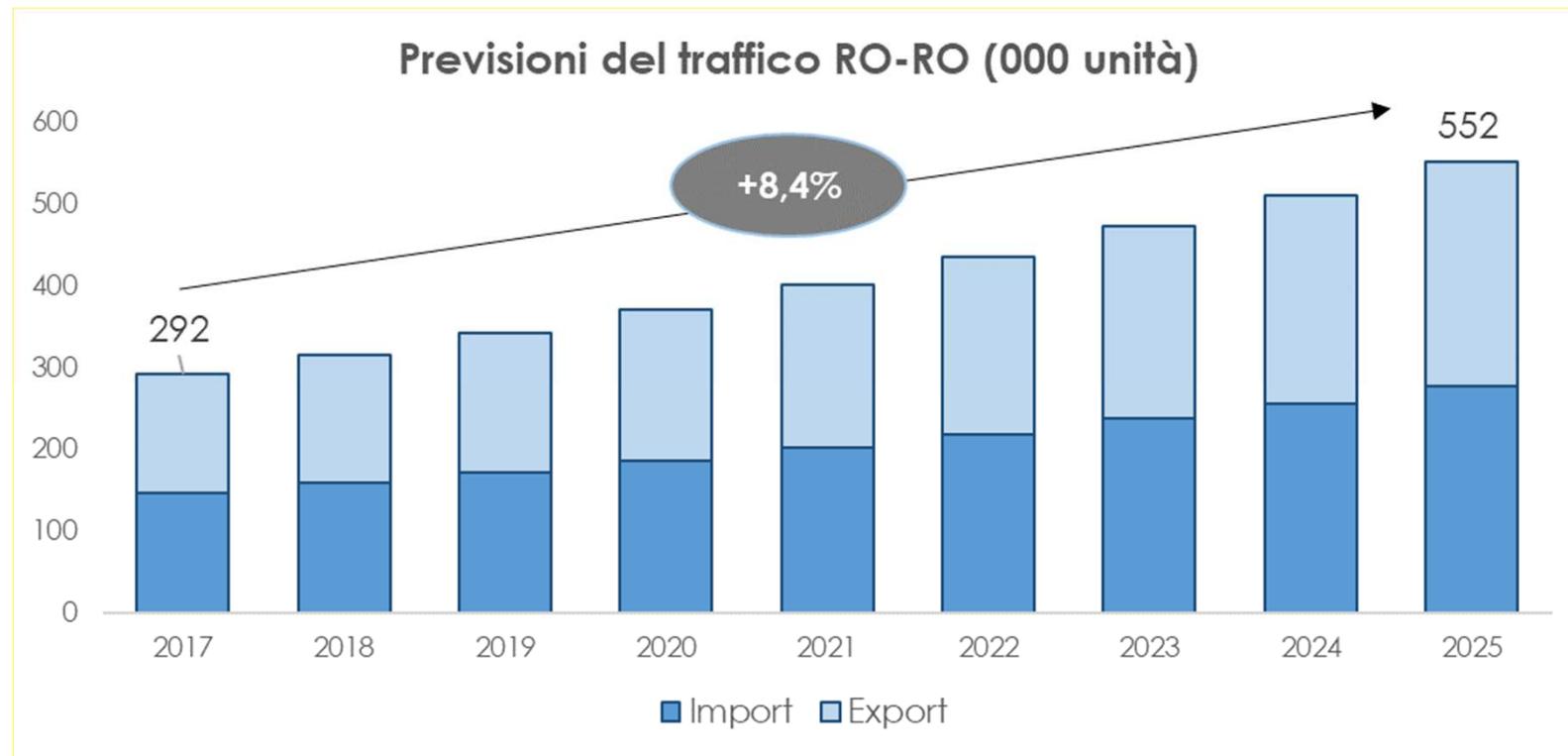
Lo sviluppo del RO-RO. Italia leader nello SSS nel Med



- Le supply chain cambiano a seguito della pandemia e **si accelera il reshoring: a vantaggio dello Short Sea Shipping**
- Il **Mediterraneo** è l'area in cui si concentra la **quota maggiore di SSS** di armatori europei con 601 mln di tonnellate
- Nel **Mediterraneo, l'Italia è leader** tra i Paesi dell'UE (quota di mercato: 41%)

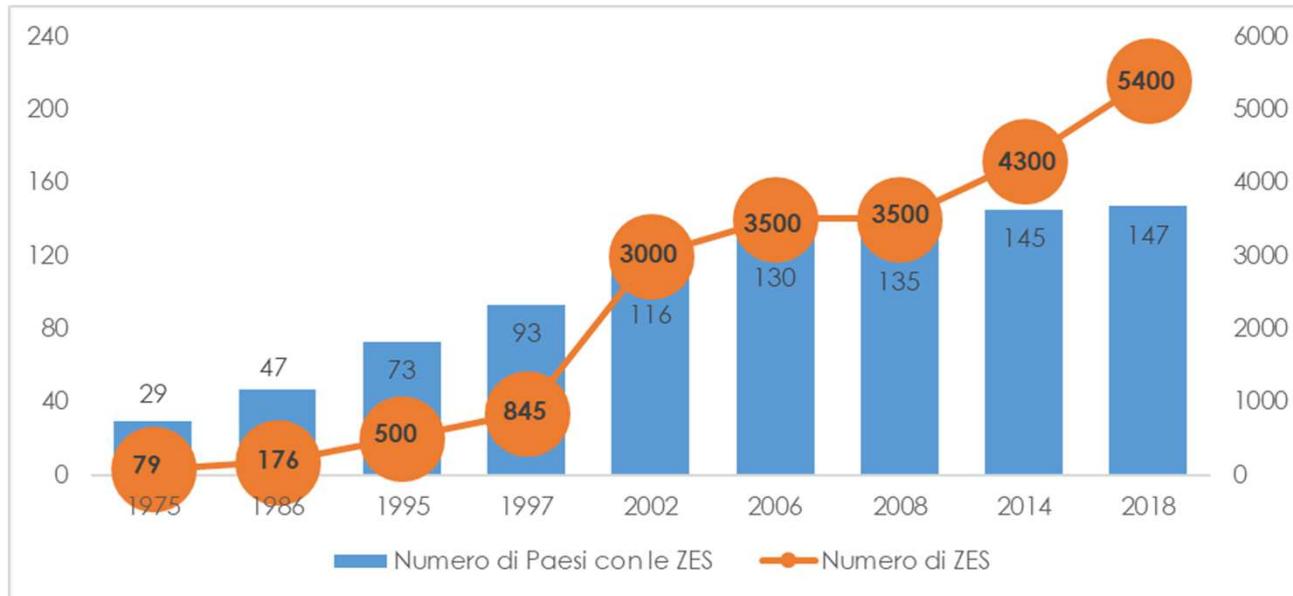
Fonte: SRM su Eurostat

Le previsioni per il RO-RO sono di crescita nel Med



Fonte: SRM su Medports

Le ZES: cambiano le gerarchie dei porti?



Fonte: SRM su UNCTAD, 2019

- La crescita delle Free Zone è stata imponente e ha coinvolto quasi 150 paesi nel mondo
- Le attuali 5.400 Free Zone impiegano tra i **90 e i 100 milioni di lavoratori diretti** 

ZES: opportunità unica per attrarre investimenti industriali

35

- Le ZES sono uno **strumento irripetibile di sviluppo dell'economia del territorio** perché rappresentano un **trait d'union tra il porto e le filiere del manifatturiero high quality**
- Le ZES del Mezzogiorno, una volta a regime, possono diventare **leve per l'attrazione dei flussi provenienti dal Mediterraneo e pivot di uno sviluppo di tutto il Paese**

Elemento chiave
per valorizzare
le connessioni
produttive con il
resto del Paese

100€
di investimenti
al Sud
attivano

54€
domanda nel Centro Nord
46€
domanda nel Mezzogiorno

Fonte: SRM



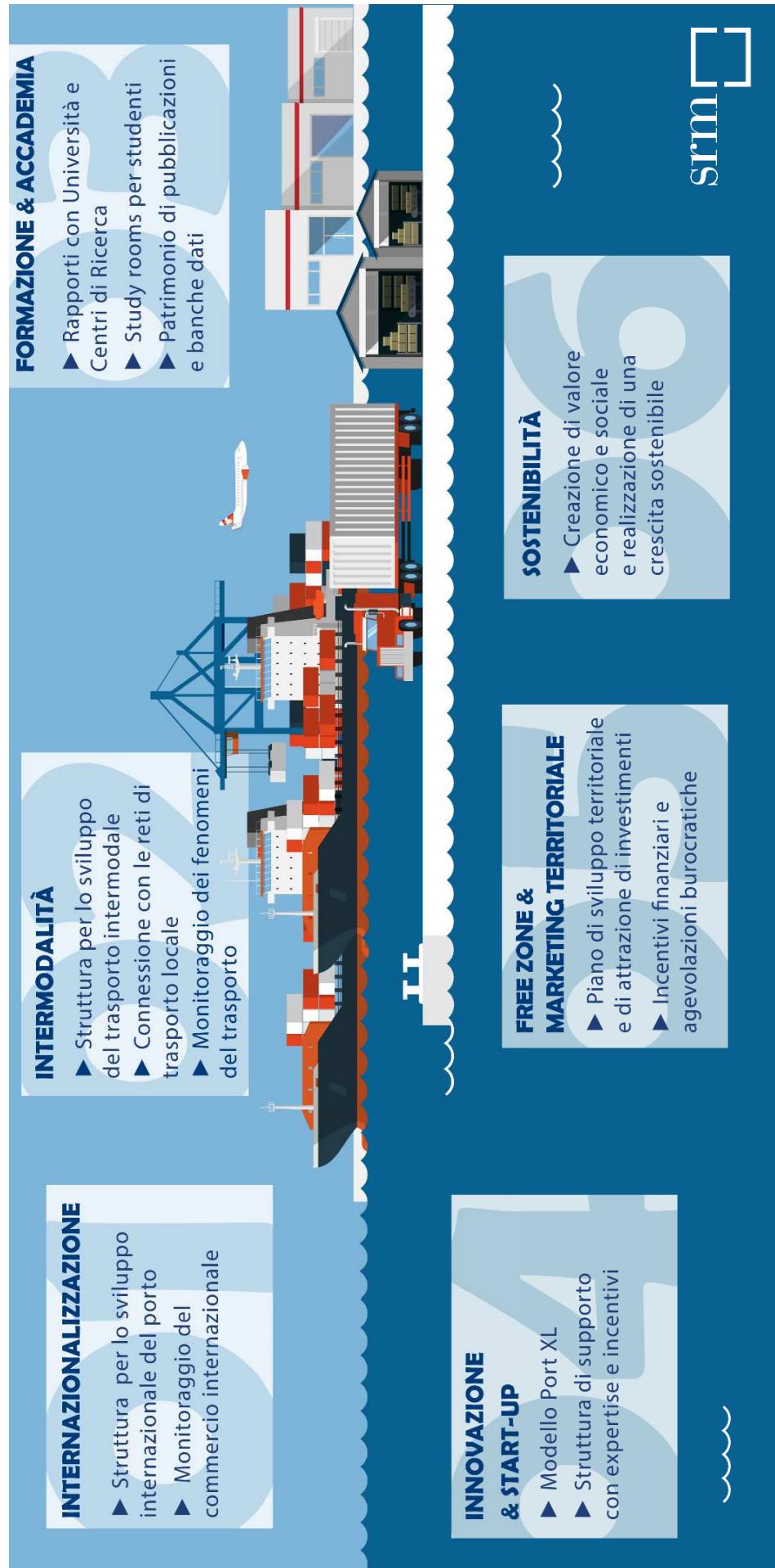
Le Zone Economiche Speciali: recap del modello italiano

36

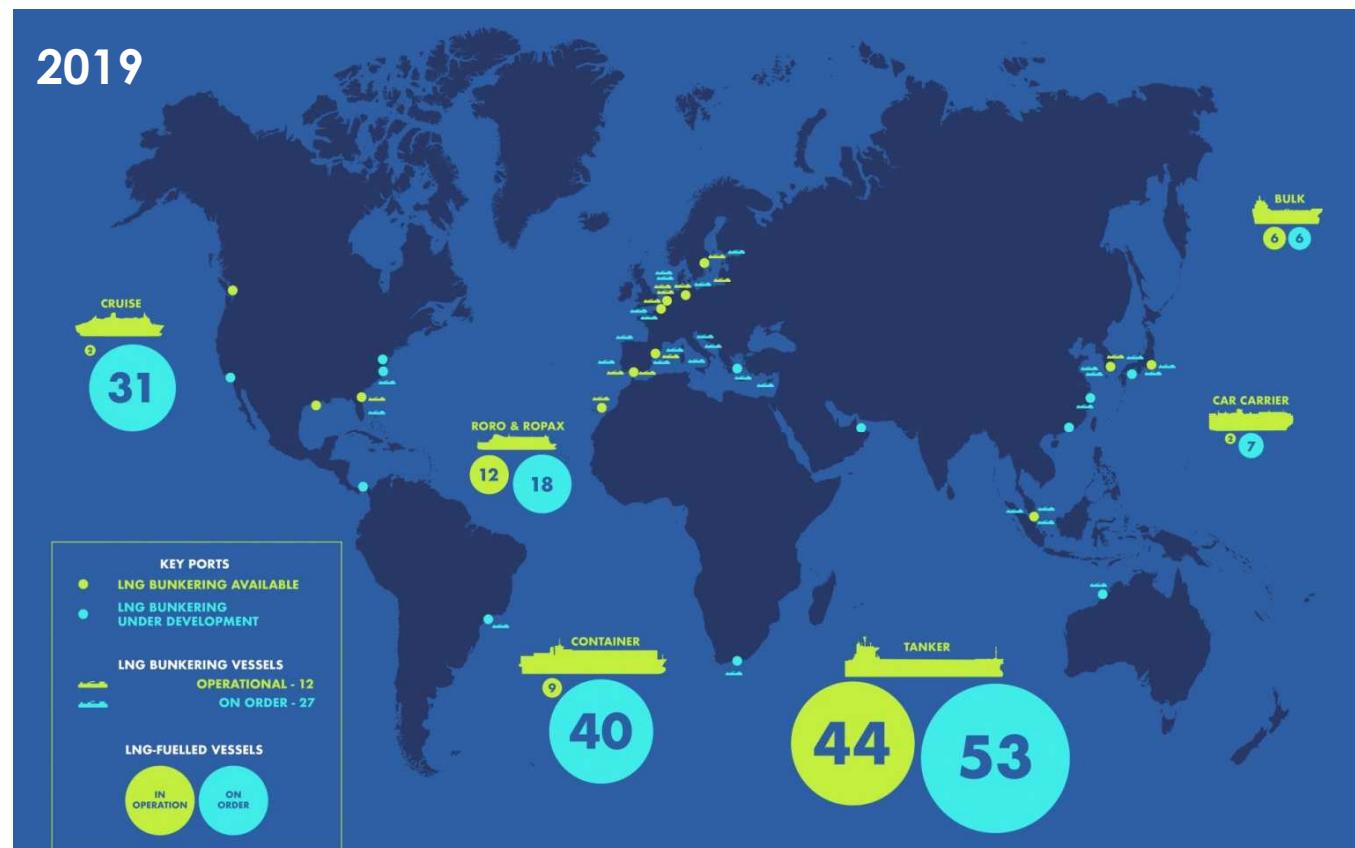
6

- L'impresa che entra nella ZES può potenzialmente fruire di un pacchetto di incentivi:
 - 1. Agevolazioni statali:** rappresentate da un credito di imposta fino a 50 milioni di euro per investimento
 - 2. Agevolazioni regionali:** poiché ogni regione può mettere a disposizione risorse per gli investimenti nelle ZES
 - 3. Semplificazioni amministrative e burocratiche:** statali ed indicate nella Legge "semplicificazione" 12/2019 e regionali che ciascuna regione o comune possono deliberare
 - 4. Zona Franca Interclusa:** che permette di beneficiare dell'esenzione di IVA e dazi per merci importate in Italia da Paesi non UE
 - 5. Condizioni creditizie favorevoli:** la Legge ha previsto la possibilità di stipulare accordi o convenzioni con banche per favorire gli investimenti delle imprese

Il Porto 6.0



La crescita mondiale della flotta e delle infrastrutture GNL ³⁸



■ Nel 2019 il record di **investimenti in impianti di liquefazione di GNL**: quasi **65 miliardi \$** (+ 16% di aumento della capacità globale)

■ Si stima per il **2050** che il **GNL** possa rappresentare **il 41%** dei **combustibili marini** (nel 2015 era inferiore al 3%)



Grazie per l'attenzione

www.srm-maritimeconomy.com

seguici su

