

SINTESI DEL RAPPORTO "ITALIAN MARITIME ECONOMY"

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 PIL mondiale avrà un rimbalzo del 6% nel 2021** e del 4,4% nel 2022, un aumento che riflette le aspettative di un rafforzamento dell'economia alimentato dalla campagna dei vaccini nel corso dell'anno e dall'ulteriore sostegno fiscale in alcune grandi economie.
- Il 2020 è stato caratterizzato a partire dal secondo semestre da un incremento della domanda di beni che ha in parte sostituito quella dei servizi per il cambiamento delle abitudini di consumo dovuto alla pandemia. Questo ha generato un'**impennata dell'e-commerce cresciuto del 30% sul 2019**.
- La riapertura delle economie e la ripresa della domanda rimangono il motore chiave per la crescita del **commercio mondiale** nel 2021 con una previsione dell'8,4% e ancora del 6,5% nel 2022.
- Riguardo al **trasporto marittimo complessivo** si stima **per il 2021 un aumento del 4,2%** per volumi complessivi maggiori di 12 miliardi di tonnellate, superiori quindi ai livelli pre- Covid-19, e per il 2022 un ulteriore incremento del 3,1%.
- Il **segmento container**, che rappresenta la modalità di trasporto privilegiata del commercio globale di beni, a partire da luglio 2020 con la ripresa della domanda soprattutto da parte dell'Europa e del Nord America, ha registrato una crescita costante che lo ha portato a chiudere il 2020 con una riduzione di appena l'1,1%. **Per il 2021 si stima una crescita dell'8,7%** e per il 2022 del 4,7%.
- Allungando **le previsioni al 2025, la movimentazione container dei porti a livello mondiale dovrebbe crescere ad un tasso medio annuo del 4,8%** fino ad oltre 1 miliardo di TEU entro il 2025. (a livello di aree mondiali Europa +3,9%, Africa +4,9%, Far East +5,3%, Middle East +4% e Nord America +3,6%)
- La presenza di 14 porti asiatici nella Top 20 mondiale conferma ancora una volta la rilevanza di questo continente nel segmento del trasporto containerizzato, con una quota del 54,5%.

2) Il ruolo del Mediterraneo e del Canale di Suez è ancora importante e mostra una notevole resilienza.

- 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**, nell'anno della pandemia ha mostrato una notevole resilienza **oltrepassando il miliardo di tonnellate di merci e totalizzando un numero di transiti pari a 18.829 navi**. Anche in un momento economico complesso, Suez è dunque rimasto uno snodo strategico per i traffici nel **Mediterraneo continuando a rappresentare il 12% del traffico mondiale ed il 7-8% di quello petrolifero**.
- Il governo egiziano ha stanziato 16,9 miliardi di sterline egiziane (**1,07 miliardi di \$**) di investimenti per l'esercizio 2020-21, finalizzati alla realizzazione di **progetti di sviluppo del Canale**.
- L'Egitto ha iniziato nel mese di maggio **nuovi lavori di allargamento di Suez**. Si prevede l'ampliamento dell'imbocco meridionale di 40 metri verso la sponda orientale del Sinai e lo scavo dei fondali per portarli da 20 a 22 metri. Sarà allungata di circa 10 chilometri la seconda corsia inaugurata nel 2015, aumentando ancora la capacità del canale e **rendendolo più resiliente ad incidenti come quello della Ever Given**. Questi lavori dovrebbero concludersi entro 24 mesi.

3) L'impennata dei noli, generata direttamente e indirettamente dalla pandemia, non mostra segni di rallentamento.

- Altro fenomeno che ha caratterizzato il periodo del Covid-19 è stata la **congestione dei porti**, in particolare quelli nord americani, dovuta da un lato all'aumento dei volumi di merci dovuto all'incremento della domanda, dall'altro alla minore disponibilità di manodopera portuale dovuta ai contagi e ai protocolli di sicurezza più rigidi e quindi tempi più lunghi.
- La recente **paralisi del terminal cinese di Yantian a Shenzhen**, uno dei più importanti del paese, a causa di una ripresa di casi di Covid, ha accentuato il problema della congestione anche nel Far East. Vi è stato un picco di circa 150 navi in ritardo e una settantina ferme in attesa di entrare in porto per essere "lavorate" con conseguenti disagi per tutte le catene logistiche e di consegna delle merci.
- 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 361mila 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) Ancora dominante la presenza della Grandi Alleanze navali container.

- Sulle grandi rotte, compresa quella del Mediterraneo (Asia-Europa), **dominano le grandi alleanze** tra carrier. Nel complesso, la capacità settimanale lungo la Asia-Europa a gennaio 2021 è il 10% superiore rispetto allo stesso periodo del 2020.
- La capacità della **THE Alliance** e della **OCEAN Alliance** (con la cinese COSCO e la francese CMA CGM) sulla direttrice Asia-Europa è aumentata rispettivamente del 35% e 7%. La **2M (Maersk, MSC) si è ridotta**, invece, appena dell'1%.
- Nel 2020 i carrier hanno conseguito un **profitto operativo** record di 27 miliardi di dollari. Le stime per il 2021 sono di una crescita importante **pari a 35 miliardi di dollari** e per il 2022 di 25 miliardi di dollari.
- Anche l'**orderbook delle containership** è su livelli elevati. A maggio 2021 risultano in ordine 474 nuove navi (su una flotta esistente di 5,482 unità) per 38,9 milioni di GT (pari al **15%** dei 255,8 milioni di GT esistenti).
- Si conferma la **tendenza verso il gigantismo**: si stima un aumento delle navi con portata superiore ai 15mila TEU pari al 14%, 9% e 17% nel 2021-2022 e 2023.

5) L'incertezza nelle operazioni di molte catene del valore globali dovuta alla pandemia può generare una spinta verso la regionalizzazione delle supply chain, che accelera il reshoring e il near-shoring verso le economie avanzate e verso i paesi limitrofi. Ciò può rappresentare una grande opportunità per il Mediterraneo.

- L'episodio della mega-nave portacontainer **Ever Given** incagliata nel Canale di Suez, che ha paralizzato per quasi una settimana il traffico navale, e la parziale interruzione delle attività del terminal di Yantian, che si ripercuote sul traffico container mondiale, hanno mostrato con chiarezza la vulnerabilità delle dinamiche del commercio internazionale ed i punti deboli delle catene di fornitura globali.
- Per lo stop ai transiti di Suez si è stimata una **perdita giornaliera pari a 9,6 miliardi di \$**; nel dettaglio 4,5 miliardi di \$ sulla rotta verso sud che va dal Mediterraneo verso l'Oceano Indiano e 5,1 miliardi di \$ sulla direzione opposta.
- Anche lo sviluppo e l'attuazione continui di accordi commerciali regionali (ad esempio NAFTA, RCEP e AfCFTA) e le tensioni commerciali in corso tra le principali economie potrebbero contribuire ai **cambiamenti nei modelli di produzione delle catene del valore globali**. Inoltre, la persistente carenza di container e l'aumento

dei noli potrebbero fornire ulteriore impulso alle tendenze di reshoring e nearshoring.

- 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, **nel primo trimestre 2021, il numero di treni merci ha toccato il record di 3.345 convogli che hanno trasportato 317.000 TEU, con una crescita del 79% sullo stesso periodo del 2020**. Secondo le ferrovie cinesi il trasporto via treno ha avuto un peso determinante nello stabilizzare la catena della logistica internazionale interrotta dalla pandemia.
- La **ridefinizione di alcune supply chain su scala regionale** riporterà in Europa alcune filiere e ciò potrà **favorire ulteriormente la crescita del trasporto marittimo a corto raggio** per il quale il Mediterraneo ha già una **posizione di leadership in ambito europeo**.

6) I porti italiani stabili, l'import export marittimo sempre rilevante per il nostro Paese. Shortsea eccellenza italiana.

- Per la portualità italiana, il Rapporto conferma un **impatto sul traffico commerciale pari al -10%**, ma **le merci in container**, in controtendenza, **hanno fatto rilevare un +3%** dovuto principalmente alla performance di Gioia Tauro.
- **In Italia la componente internazionale del trasporto marittimo è sempre rilevante**. Nel 2020 il valore degli scambi commerciali via mare dell'Italia è stato pari a **206,3 mld€**, registrando un -17% sull'anno precedente. Di questi 99,8 mld€ sono in import (-23%) e 106,5 in export (-10%).
- **Nel primo trimestre 2021** l'import export via mare ha registrato **un incremento del 3%**.
- **Il mare assorbe il 33% dell'interscambio italiano mentre il trasporto su strada assorbe ancora il 52% del traffico merci**.
- **La Cina è il nostro principale Paese fornitore**: con 20,5 mld€ rappresenta il 21% di tutto l'import via mare italiano. **Il primo Paese cliente per modalità marittima sono gli USA** che con 27,2 mld€ concentra il 26% del nostro export.
- **Ro-Ro elemento di pregio del nostro traffico**. Nel 2020 ha registrato 105 milioni di tonnellate rilevando un -7% sul 2019. Il 35% del traffico di rotabili in transito nei porti italiani è internazionale, proviene o è diretto all'estero.
- Uno studio effettuato da SRM ha evidenziato che **per ogni tonnellata movimentata nei porti mediante Ro-Ro vengono eliminati 44 KG di CO₂**.
- **Le rinfuse liquide** per l'Italia, importante proxy della **componente energetica dei porti**, rappresentano la categoria merceologica più significativa in termini di volumi e pertanto strategica (significativi introiti per le attività portuali). Nel 2020, con netta prevalenza dell'import, sono state movimentate circa 157 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, Augusta, Cagliari, Milazzo e Genova) rappresentano il 69% dell'intero traffico liquido nazionale e **Trieste**, con 37,6 milioni di tonnellate, si conferma lo scalo italiano che movimentata i volumi più elevati. Seguono Augusta e Cagliari.
- 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. Il 2020 ha segnato comunque un cambiamento perché, per l'ottima performance di Gioia Tauro (+26,6% sul 2019), l'andamento del transshipment ha compensato la riduzione registrata dai porti gateway (-8,3%).
- **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 244 mln di tonnellate di merci trasportate (quota di mercato 37%).
- **Aspettative legate al PNRR che prevede, a favore dei porti, della logistica e dei trasporti marittimi oltre 3,8 miliardi** per interventi per l'ammodernamento e il potenziamento dei porti, la realizzazione del Piano nazionale del Cold ironing che permette alle navi di sostare al porto eliminando le emissioni inquinanti, l'efficientamento energetico (green ports), e per agevolare l'intermodalità con la realizzazione dell'ultimo miglio ferroviario nei porti di Venezia, Ancona, Civitavecchia, Napoli, Salerno.

7) I porti del Mezzogiorno si confermano una risorsa strategica per il Paese

- **I porti del Mezzogiorno con 207 milioni di tonnellate di merci** gestite nel 2020 incidono per il **47%** del totale sul traffico italiano.
- Il Mezzogiorno ha mostrato una maggiore resilienza durante la pandemia; **il calo dei porti meridionali è stato del -3,4% contro il -10% circa dell'Italia.**
- **Le imprese del Mezzogiorno utilizzano**, nei loro rapporti internazionali (import-export) **la via marittima in modo più intenso del Paese.** Infatti, **il 57% dell'interscambio del Sud avviene via mare** (per un valore pari a circa 42 miliardi di euro) contro il 33% del dato Italia.
- Specificatamente nell'**attività di shipping che abbraccia la filiera** dalla cantieristica, ai trasporti ai servizi connessi, **il Mezzogiorno conta il numero di imprese attive maggiore registrando oltre 4.400 imprese nel settore** (Nord Ovest: 2.396; Nord Est: 2.515; Centro: 2.877).
- **Il peso dei porti del Mezzogiorno è rilevante anche sul comparto "Energy"** (petrolio greggio e raffinato) **rappresentando il 47% dei rifornimenti e delle esportazioni petrolifere via mare del Paese ed essendo il terminale di importanti pipeline** dal Nord Africa e dall'Asia.
- Il Sud ha una presenza importante **del settore Ro-Ro e delle autostrade del mare** (incide per il 53% sul totale Italia), comparto che ha saputo ben resistere alla

pandemia in quanto deputato anche al trasporto di autoveicoli pesanti che hanno continuato a circolare.

- In chiave di grande rilancio dell'economia del mare nel Mezzogiorno, è strategica la **candidatura di Napoli come sede del Centro Regionale del Mediterraneo dell'EMSA**, l'Agenzia europea per la sicurezza marittima

8) Le ZES come leva di sviluppo con il compito fondamentale di mettere "a sistema" l'industria manifatturiera di un territorio con il porto/i porti di riferimento.

Il nuovo governo ha dato un forte impulso alle **ZES con il nuovo decreto 77/2021 in materia di semplificazione**; sono stati introdotti nuovi poteri sui commissari e disposizioni sull'autorizzazione unica.

Inoltre, il **PNRR prevede Interventi per le Zone Economiche Speciali (ZES) con l'allocazione di 630 milioni di euro.**

Viene menzionato che gli investimenti infrastrutturali proposti per il finanziamento del PNRR mirano ad assicurare un adeguato sviluppo dei collegamenti delle aree ZES con la rete nazionale dei trasporti, ed in particolare con le reti Trans Europee (TEN-T), al fine di rendere efficace l'attuazione delle ZES.

Nell'ambito dei Piani strategici di sviluppo delle otto ZES coinvolte sono previste diverse progettualità infrastrutturali:

- Collegamento "ultimo miglio": realizzare efficaci collegamenti ferroviari tra le aree industriali e la rete SNIT e TEN-T, che consentano ai distretti produttivi tempi e costi ridotti nella logistica;
- Urbanizzazioni primarie: in alcune aree produttive i tavoli regionali hanno accordi con operatori economici pronti ad investire, che pongono però come condizione la dotazione di infrastrutture delle aree individuate, così come negli altri strumenti di regolazione (piani regolatori comunali, piani paesistici regionali, etc.);
- Reti di trasporto resilienti ed efficienti con interventi locali mirati a rafforzare il livello di sicurezza delle opere serventi (spesso vetuste), relativamente all'accesso alle strutture principali (porti, aeroporti, aree produttive) e comunque secondo le regole dettate dalle vigenti normative tecniche e linee guida dedicate.

Per ulteriori informazioni

Ufficio Stampa
Intesa Sanpaolo
stampa@intesasanpaolo.com