

10° Rapporto  
Annuale  
**Italian  
Maritime  
Economy  
2023**



**Sintesi**

## **Pandemia, invasione russa dell'Ucraina, eventi climatici sempre più dirompenti, crescenti tendenze protezionistiche ridefiniscono gli scenari geopolitici e marittimi, e accelerano i processi di cambiamento in corso. Il commercio via mare resta l'ossatura degli scambi internazionali.**

- Secondo le ultime previsioni, l'**economia mondiale è ancora in crescita**. Si prevede, infatti, un aumento del prodotto interno lordo mondiale del 3,4% nel 2022 e del 2,8% nel 2023 ed un commercio globale che vede le sue stime al +5,1% nel 2022 e al +2,4% nel 2023 (Fondo Monetario Internazionale, aprile 2023). L'economia globale, però, è messa a dura prova; pandemia, invasione russa dell'Ucraina, eventi climatici sempre più dirompenti e crescenti tendenze protezionistiche si sono tradotti in una crescente volatilità e imprevedibilità delle dinamiche dei mercati e delle principali variabili economiche, una inflazione in aumento e il permanere di una generale incertezza geo-politica.
- Nonostante tutto, le **prospettive** di crescita del commercio marittimo globale **restano positive** a mostrare ancora una volta la resilienza del comparto. Si prevede che il **commercio marittimo globale aumenterà dell'1,8%** a 12,2 miliardi di tonnellate **nel 2023** per poi crescere del **3,1% al 2024**.
- Il **commercio marittimo globale**, consolidando il dato, continua a rappresentare l'ossatura del trade internazionale per un **valore di oltre 14 trilioni di dollari**. I trasporti marittimi e la logistica valgono circa il **12% del PIL globale**.
- L'**Asia** resta l'**indiscusso attore sia nel segmento container che nel settore dello shipping in generale**. Dei primi 20 porti container mondiali, che nel 2022 hanno movimentato 383 milioni di TEU (il 44% del throughput globale che è stato di 862 milioni di TEU), 8 sono cinesi e altri 6 asiatici.
- Negli anni la **Cina** è diventata il **più grande costruttore navale del mondo**, rappresentando circa il 41% della produzione globale e il suo traffico portuale esprime il 32% del totale del mondo. Vanta anche **la seconda flotta mondiale di navi mercantili**, controllando il 18% della capacità delle linee di container, circa il 13% della capacità di trasporto di GNL e il 12% della capacità di petrolio greggio.
- I **noli**, che nel periodo 2020-2021 sono stati protagonisti di una vera e propria impennata, **sono tornati quasi in linea con i valori pre-pandemia**. Lo Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) – uno degli indicatori più usati al mondo per valutare l'andamento dei noli – **dopo aver sfondato il picco storico dei 5.000 punti a gennaio 2022** ha cominciato a scendere per poi **arrivare a quota 964 nel giugno 2023**. Le ragioni principali del calo dei noli sembrano essere il riassorbimento importante delle interruzioni logistiche dovute allo shock pandemico, il calo del costo degli energetici e l'intervenuta debolezza della domanda di merci legata all'aumento dei prezzi per i consumatori.

- Ad aggiungere ulteriore pressione al ribasso dei noli, le **imminenti modifiche alle alleanze tra i carrier** che potrebbero incoraggiare una crescente concorrenza tra i vettori.
- **Profitti in riduzione per i carrier.** Dopo un 2021 e un 2022 in cui i global carrier, per effetto del rincaro dei noli, hanno maturato guadagni record, per il 2023 si prevedono profitti per 15 miliardi di dollari (nel 2022 sono stati 296,2 miliardi) e per il 2024 addirittura una perdita di 20 miliardi di dollari.
- **Condizioni di mercato eccezionalmente solide invece per il segmento del RO-RO e per le Car Carrier.** Il commercio mondiale di autoveicoli via mare crescerà dell'8% nel 2023 (+3% sul 2019), per effetto del continuo attenuarsi delle significative interruzioni della catena di approvvigionamento post-Covid, consentendo di soddisfare la domanda "repressa". La Cina è il secondo esportatore di automobili via mare dopo il Giappone.
- **Il trasporto marittimo**, specialmente nel segmento dei container, si conferma un settore che presenta un alto livello di **integrazione orizzontale**. I primi 10 top carrier del mondo realizzano una quota di mercato dell'84% (nel 2012 tale quota era pari al 64%); i primi 4 controllano più della metà della capacità di trasporto globale di container (58%). Le tre grandi alleanze mondiali (2M, Ocean Alliance e The Alliance) hanno una quota di mercato sulla rotta Asia-Europe del 99% e sulla Asia- East Coast Nord-America del 90%.
- Proseguono anche **i processi di integrazione verticale**. Nel 2022 ci sono stati **20 accordi a livello mondiale** (grandi vettori marittimi che entrano in attività terminalistiche e logistiche) **relativi a infrastrutture portuali**, per un valore totale rivelato di **15,3 miliardi di dollari** (rispetto agli **11,7 miliardi di dollari** registrati nei 24 accordi del 2021).
- Continua la **corsa del gigantismo**, per tutte le tipologie di navi, ma particolarmente spinta nel segmento dei container. Una nave con una capacità maggiore può trasportare più container e ridurre il costo unitario, ma ciò comporta investimenti più elevati. La flotta di containership di dimensioni superiori ai 15mila TEU, si stima aumenterà del 26%, del 22% e del 12% rispettivamente nel 2023, 2024 e 2025.
- **Cresce ancora la flotta mondiale.** Forti delle brillanti performance finanziarie i grandi carrier negli ultimi 2 anni hanno ordinato tante nuove navi. Nel 2023 l'orderbook containership, in termini di capacità, è pari al 29,11% della flotta esistente.

## La supply chain disruption è stata la diretta conseguenza di Pandemia e Guerra e le tendenze del reshoring/friendshoring ridefiniscono le geografie produttive

- **Guerra e pandemia hanno effetto sulle supply chain modificandole e accorciandole: la globalizzazione è ora in una fase di regionalizzazione.**

- Le code in entrata/uscita dai grandi porti, i tempi di consegna fuori controllo ed i costi di trasporto in crescita esponenziale causati dall'improvviso incremento della domanda globale che ha seguito i lockdown generalizzati, hanno contribuito a determinare una enorme pressione sulle catene del valore globali. **Subentra una nuova necessità, ovvero conservare il controllo sui cicli di produzione per meglio affrontare rischi, costi organizzativi e aumentarne la sicurezza almeno per alcuni beni ritenuti essenziali.**
- Nel corso del 2023 tali pressioni sono rientrate ma **la ridefinizione delle supply chain ha generato un cambio di paradigma per la logistica con nuovi trend:**
  - **Diversificazione dei fornitori e sub-fornitori (il reshoring e la regionalizzazione di filiere strategiche** procede e potrebbe portare vantaggi in termini di costi/tempi). Alcune aziende hanno diversificato i propri fornitori e li hanno cercati in zone più vicine alla sede dell'azienda e ai mercati finali. Molti hanno spostato la produzione dalla Cina e da altri paesi asiatici verso l'area mediterranea quali Turchia, Marocco, Serbia, Egitto e Tunisia. L'accorciamento delle catene logistiche ha protetto le aziende da molte interruzioni, tra cui scali in porti congestionati e tariffe di trasporto esorbitanti.
  - La **crescita** nel primo semestre del 2023, delle **rotte intraregionali** del 5,6% in confronto allo stesso periodo del 2022, rispetto alla riduzione delle rotte deep-sea Est-West del 3%, conferma **la tendenza della regionalizzazione dello shipping che asseconda la tendenza alla regionalizzazione produttiva.**
  - In tale direzione va rilevata l'importanza delle rotte **Short Sea**, più funzionali all'implementazione delle filiere regionali e al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità consentendo, ove possibile, la sostituzione del trasporto su gomma con quello su nave. L'Italia rafforza la sua leadership europea in questo segmento con oltre **314 milioni di tonnellate** movimentate (nel 2013 erano 272 milioni), pari al **18% dell'UE27. Nel Mediterraneo la leadership italiana è ancora più spinta** coprendo il **40% del totale** con **252 milioni di tonnellate** di merci trasportate.
  - **Crisi del modello just-in-time e incremento delle scorte**, con spinte alla crescita del mercato della logistica immobiliare per il magazzinaggio. C'è stato un **passaggio da un approccio just-in-time a quello just-in-case**, in cui le scorte sono state aumentate per far fronte alle consegne irregolari e all'inaffidabilità delle catene logistiche.
- **Contrariamente a quanto inizialmente ipotizzato i traffici ferroviari Europa-Asia non si sono interrotti con il conflitto in Ucraina.** La compagnia ferroviaria cinese (China State Railway Group) ha comunicato che nel 2022 sono stati 16mila i treni che hanno collegato Cina ed Europa, trasportando 1,6 milioni di TEU, riportando sul 2021 un +9% e un +10% rispettivamente. Oltre al numero dei treni crescono anche i collegamenti, che finora raggiungono 170 città in 23 Paesi usando 73 rotte. Nel 2013 i treni che collegavano l'Europa alla Cina erano appena 80.

## Il Mediterraneo rafforza ulteriormente la sua centralità nel contesto geoeconomico

- Gli anni successivi alla pandemia hanno segnato record su record per il Canale di Suez, in termini di navi e di merci transitate nonché di ricavi per l'Egitto. Con oltre **23.400 navi** passate nel **2022**, le entrate del Canale pari a **8 miliardi di dollari (+ 25%** rispetto al 2021).
- **Le tendenze inflazionistiche hanno spinto anche il Canale a rivedere le tariffe da Gennaio 2023:** +15% per tutte le tipologie di navi ad esclusione delle rinfusiere e delle navi da crociera per le quali il rincaro è del +10%. Gli aumenti dei diritti di transito sono conseguenza anche della strategicità del canale di Suez rispetto alle rotte marittime alternative di più lunga percorrenza e con maggior consumo di carburante. Proprio nel momento economico più complesso a livello globale, **Suez si attesta quale snodo strategico per i traffici nel Mediterraneo continuando a rappresentare il 12% del traffico mondiale e circa il 5% del traffico di greggio, il 10% dei raffinati e l'8% del GNL.**
- Il Canale di Suez è anche un importante chokepoint nel **commercio alimentare mondiale:** il 14,6% delle importazioni mondiali di cereali e il 14,5% delle importazioni mondiali di fertilizzanti dipendono dalla navigazione attraverso di esso.
- Tra il 2001 e il 2022 il **traffico container tra Europa e Asia** (che passa dal Canale di Suez) è **creciuto a un tasso medio annuo del 4,4%**, mentre la rotta transatlantica "solo" del 2% e quella transpacificca (la principale in termini di volumi) del 4%.
- **I porti del Mediterraneo stanno migliorando la loro competitività e capacità attrattiva;** al 2° trimestre 2023, l'indice dell'UNCTAD, Port Liner Shipping Connectivity Index (PLSCI) dei porti Med è aumentato mediamente di oltre 10 punti rispetto al 2006. Il divario con i porti del Nord Europa è in costante diminuzione.
- La rilevanza del Mediterraneo è testimoniata anche dall'interesse da parte degli investitori esteri. **Dal 2013 la Cina ha investito circa 75 miliardi nella sponda meridionale del Mediterraneo e 16 miliardi in Turchia.** Il 30% degli investimenti cinesi si è concentrato su trasporti e logistica e il 24% sull'energia. La Cina ha investito nei principali porti dell'area, come Sokhna e Port Said in Egitto, il Payport Terminal di Haifa in Israele e sta investendo nella costruzione del porto di El Hamdania in Algeria.

## Sempre più spinta la svolta verso la sostenibilità... non è chiara la direzione... si provano vie alternative

- **I grandi paesi del mondo stanno modificando le loro strategie passando da una leadership tecnologica ad una leadership green:** le normative internazionali sulla sostenibilità e gli ancor più ambiziosi obiettivi europei, impongono una trasformazione

radicale nella fruizione dei servizi energetici e dei trasporti. **Il segmento energy (Petrolio, Gas e Chimici) via mare copre il 34% del totale movimentato via mare.** La consistente domanda globale di prodotti energetici spinge su infrastrutture di nuova tipologia e più sostenibili.

- Il **trasporto marittimo produce il 2,19% di CO<sub>2</sub>**. Un valore che non sembra particolarmente elevato... se non fosse per tre elementi essenziali, che hanno la capacità di condizionare il mercato e trasformarlo: lo shipping a livello mondiale trasporta il 90% delle merci, è un settore capital intensive i cui investimenti di lungo periodo condizionano il futuro ed è fortemente concentrato, per cui le azioni dei big player hanno la possibilità di orientare i mercati.
- Gli investimenti sostenibili nello shipping stanno mantenendo un buon ritmo:
  - L'adozione di carburanti alternativi ha continuato a progredire, con il **5,5%** della **flotta in navigazione** in grado di utilizzare carburanti o propulsioni alternative.
  - Attualmente il **25,4% del tonnellaggio globale è dotato** di scrubber.
  - **il 47,7% di tutti gli ordini (in termini di stazza GT) a luglio 2023 è relativo a navi che utilizzano combustibili alternativi** (nel 2017 questa quota era solo del 10,7%)
  - **Non è ancora definita la scelta del carburante alternativo del futuro. Il settore sta facendo comunque importanti sforzi nella direzione della decarbonizzazione. Le navi in ordine** (in termini di GT) con carburante **GNL** rappresentano **il 39% del portafoglio ordini**; quelle a **metanolo** il **5,4%**; a **LPG** il **2,1%**; ad **altri carburanti alternativi** (idrogeno, etano, biofuel, batterie), il **2,8%**. Inoltre il **7,7%** dell'orderbook riguarda navi **ammonia ready** (pronte cioè ad utilizzare l'ammoniaca non appena la tecnologia lo consentirà).
  - L'individuazione del carburante alternativo è determinante anche per i **porti** che già stanno realizzando investimenti in infrastrutture che potranno consentire il bunkeraggio. Diventa questo un vantaggio strategico perché in tal modo i porti saranno in grado di attrarre nuovi traffici. Attualmente sono 169 i porti attivi per il bunkeraggio di GNL (e 95 le strutture in progetto).
- I tempi per la transizione green, però, possono essere lunghi e sono necessari enormi investimenti... **si stima che siano necessari più di 3 trilioni di dollari per ottenere la totale decarbonizzazione del trasporto marittimo.**
- Nel medio termine si può prevedere **una progressiva sostituzione del GNL con il bio-metano, ammoniaca ed a lungo termine l'idrogeno perché più sostenibili e dal minor impatto ambientale.**
- Un altro strumento essenziale per il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità è la **digitalizzazione** del settore. Il World Economic Forum ha stimato l'impatto nei prossimi 10 anni dell'applicazione della tecnologia digitale nell'industria logistica che si può

quantificare nella creazione di 2 milioni di occupati e nella riduzione delle emissioni di carbonio pari a 10 milioni di tonnellate. Il mercato globale della **digitalizzazione marittima** è stato valutato in 157,4 miliardi di dollari nel 2021 e si prevede che raggiungerà i 423,4 miliardi di dollari entro il 2031, con una crescita del 10,7% dal 2022 al 2031. È questo lo strumento per ottimizzare i risparmi e migliorare tempi e qualità.

## I dieci anni del sistema marittimo italiano... dall'essere area di passaggio al crescente ruolo di hub euro-mediterraneo. Verso la sfida della sostenibilità

- **Nel 2021, la Blue economy in Italia ha superato i 52,4 miliardi di euro crescendo di oltre dieci miliardi in 10 anni** ed è una volta e mezzo quello dell'agricoltura e quasi l'80% del valore aggiunto dell'edilizia, con una base imprenditoriale di oltre **228 mila aziende e una occupazione di 914 mila addetti**.
- I porti svolgono un ruolo fondamentale di supporto all'internazionalizzazione dato che **in Italia circa il 40% degli scambi di import-export avviene via mare per 377 miliardi di euro** a fine 2022 con un aumento del 66% nel decennio. L'Italia **importa** via mare prevalentemente **dalla Cina** ed **esporta** soprattutto verso gli **USA**.
- L'**industria** italiana è posizionata **via mare sui mercati esteri** soprattutto nei settori **macchinari, raffinati, prodotti chimici e mezzi di trasporto**, che valgono circa il 60% del import-export marittimo totale.
- I porti italiani nel **2022** hanno movimentato **oltre 490 milioni di tonnellate** di merci, con un incremento dell'1,9% sul 2021 e +0,2% sul 2019. Nel corso degli ultimi 10 anni la movimentazione dei porti italiani si è mantenuta grossomodo costante. **L'aumento decennale complessivo è stato infatti di circa il 7%**.
- Ad essere cambiata nel corso dei 10 anni è, però, soprattutto la composizione della tipologia di merce che viaggia sul mare attraverso i porti italiani. Nel corso di questi 10 anni si assiste anche, dal 2019 in poi, al sorpasso del segmento Ro-Ro sui container.
- In particolare, il **segmento Ro-Ro è stato durante gli ultimi anni il settore più resiliente e vitale**. A **partire dal 2013, il settore è cresciuto di circa il 55%** (contro una crescita del totale delle merci di circa il 7%).
- Tale traffico, soprattutto quando si configura come autostrade del mare, ha permesso inoltre di **garantire sostenibilità al paese attraverso il connubio intelligente con la strada e il ferro**. Tant'è che il risparmio in termini di CO2 eliminate- solo nel trasferire traffico dalla strada al mare - è stato nel 2022 di circa 2,2 milioni tonnellate su un percorso medio di 800 km e se ne stimano 2,4 milioni abbattuti nel 2023 (stime ALIS).
- Inoltre, il **56% del Ro-Ro avviene nell'ambito dei porti italiani mentre il restante 44% è scambiato con l'estero e prevalentemente con Grecia, Turchia e Spagna**; si tratta di un **traffico di corto raggio** che asseconda le esigenze di consumo delle famiglie e **favorisce** e asseconda le esigenze di **reshoring**.

- Il **segmento containerizzato** ha mostrato la sua resilienza in Italia soprattutto nel periodo pandemico. Nel 2022 sono stati movimentati circa 11,6 milioni di TEU. Il trend **degli ultimi 10 anni del containerizzato** evidenzia come l'Italia sia comunque cresciuta nel periodo raggiungendo un **+15%** complessivo rispetto al 2013...ma si mantiene sempre su valori complessivi tra i 10 e gli oltre 11 milioni di TEU al di sotto dei best-competitor euro-mediterranei. Nel decennio, la quota di traffico gateway resta preponderante in Italia (pari al 64%).
- Nel fare il bilancio dei 10 anni, è interessante distinguere la performance dei due segmenti gateway e transshipment. **La crescita del gateway italiano nel periodo è stata di oltre il 20% frenata solo dall'impatto del Covid.** Il **transshipment italiano**, invece, ha **mostrato** la sua **resilienza** proprio nel periodo del Covid e implementatosi nel biennio successivo.
- Per quanto riguarda l'area quantitativamente meno rilevante ma strategica delle rinfuse solide...la sua caratteristica principale è quella di essere fortemente connessa con le produzioni distrettuali. Le dry bulk alimentano difatti le filiere industriali del paese. Il trend decennale mostra una decelerazione costante pari al 18% circa per raggiungere 61 milioni di tonnellate. In particolare, durante il periodo pandemico i settori più colpiti sono stati proprio quelli delle rinfuse solide e del general cargo, in relazione al calo delle attività produttive industriali.

*La spinta verso la sostenibilità impone un cambio di passo anche nelle liquide... primo settore italiano*

- Nel **2022 le rinfuse liquide hanno superato i 169 milioni di tonnellate con un aumento del 3,2%** anche se ancora lontano dai livelli 2019 (-7,5%). Nella composizione di tale spaccato la movimentazione di petrolio greggio copre oltre la metà del totale e la raffinazione oltre un terzo.
- **La sicurezza e la diversità dell'approvvigionamento energetico sono ora una priorità per l'Italia.** Il nostro paese, dunque, è stato spinto a trovare nuovi fornitori di Oil&Gas nell'area del Mediterraneo allargato (dall'Algeria ai Paesi Arabi) e nelle Americhe (Venezuela) e quindi vi è stato un maggior trasporto soprattutto di gas via mare. Sui due spaccati maggiori greggio e raffinato si è assistito, nel pieno del conflitto, ad un aumento dei flussi di greggio via mare del 2,7% e del raffinato dell'1,3%. **L'incremento notevole si è, invece, registrato nel trasporto di GNL (34,7%).** Dunque, seppure con un contributo minore al trasporto complessivo, parte del gas si è spostato su nave.



## La nuova sfida dei porti italiani: diventare hub della transizione energetica, integrati con le aree produttive

- La spinta verso la transizione ecologica e l'utilizzo di fonti alternative, contribuirà in futuro a ridurre la domanda di prodotti petroliferi a vantaggio di forme green. Per il nostro paese molte delle iniziative devono tener conto dell'attività dei **porti** che possono diventare dei veri e propri "**hub energetici**" per lo stoccaggio e/o produzione di GNL, biocarburanti, idrogeno.
- Si stimano 5 anni per fare dell'**Italia il ponte Mediterraneo del gas** attraverso 7 rigassificatori in prossimità dei porti e 5 gasdotti da sud volti a far transitare circa 50 miliardi di metri cubi di GNL e fino a 90 miliardi di gas (a pieno regime) per un totale di 140 mld.
- Tra Italia e Algeria, ad esempio, sono stati firmati accordi per dare concreta attuazione al progetto. Tra i due Paesi gli accordi proseguono coinvolgendo anche altri attori. Nel luglio 2022, la compagnia petrolifera italiana Eni, l'americana Occidental e la francese Total hanno firmato un contratto di condivisione della produzione di petrolio e gas da 4 miliardi di dollari con l'algerina Sonatrach, di proprietà statale, che fornirà a Paesi come l'Italia volumi significativi di gas naturale.
- Si va però anche oltre l'estrazione del gas e del petrolio... ad esempio la pipeline tra Italia (Sardegna) e Algeria (quella di GALSI) sarà del tutto nuova rispetto a quelle esistenti e permetterà di trasportare gas naturale ma anche idrogeno e/o ammoniacca.

## I porti del Mezzogiorno si confermano leva strategica per la crescita del territorio

- Con un **contributo al traffico merci del 46% anche nel 2022 (invariato rispetto al 2013) pari a 226milioni di tonnellate** il **Mezzogiorno** esprime in tutti i comparti del marittimo valori di peso percentuale molto superiori a quelli di PIL (22%), di numero di imprese e di addetti.
- **Il traffico via mare nel Mezzogiorno ha più valore per il territorio: l'import-export via mare su totale del traffico è pari al 69%** contro una quota quasi del **40% dell'Italia**.
- L'**import-export via mare del Mezzogiorno nel 2022 ha raggiunto 84,4 miliardi** di euro con un balzo del **41% sull'anno precedente**; si tratta di una **performance anche superiore all'Italia (37,6%)**.
- I dati del 2022, segnano poi "**una conferma degli scali meridionali**" sempre presenti tra i primi posti in classifica nelle diverse tipologie merceologiche; Cagliari, Augusta e Milazzo rispettivamente 2°, 3° e 4° porto in Italia nel segmento energy, Taranto 2° nelle solide e nel general cargo, Brindisi 4° nelle solide, Salerno e Catania 4° e 5° per il Ro-Ro, e benissimo Gioia Tauro che con le performance del segmento container, 1° in Italia, tiene in alto i numeri del Paese.

- **I porti del Mezzogiorno** giocano un ruolo chiave sul comparto “**Energy**” (petrolio greggio e raffinato) **rappresentando il 48% 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 nel 2022 per il **51% sul totale Italia**), comparto che ha svolto e sta svolgendo un ruolo chiave in fase pandemica e di conflitto in quanto cinghia di trasmissione di un trade di prossimità e trasporto di veicoli pesanti sottratti alla strada.
- Le 8 **ZES** (Zone Economiche Speciali) del Mezzogiorno per le quali il PNRR ha previsto **630 milioni di risorse stanno iniziando ad attirare i primi investimenti**. Le recenti stime mostrano nel Mezzogiorno un dato pari a **240 domande di investimento e 55 autorizzazioni uniche** rilasciate ai Commissari di Governo (aggiornamento a Marzo 2023).



sr-m.it

