



**LO SVILUPPO INFRASTRUTTURALE DEL PAESE.  
LE SCELTE DEL MONDO ECONOMICO.**



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

The image features a decorative border at the top and bottom. The top border shows a road with a cloud icon, a road with a building icon, and a road with a globe icon. The bottom border shows a road with a globe icon, a road with a cloud icon, a road with a building icon, and a road with a ship icon. The main content is centered on a white background.

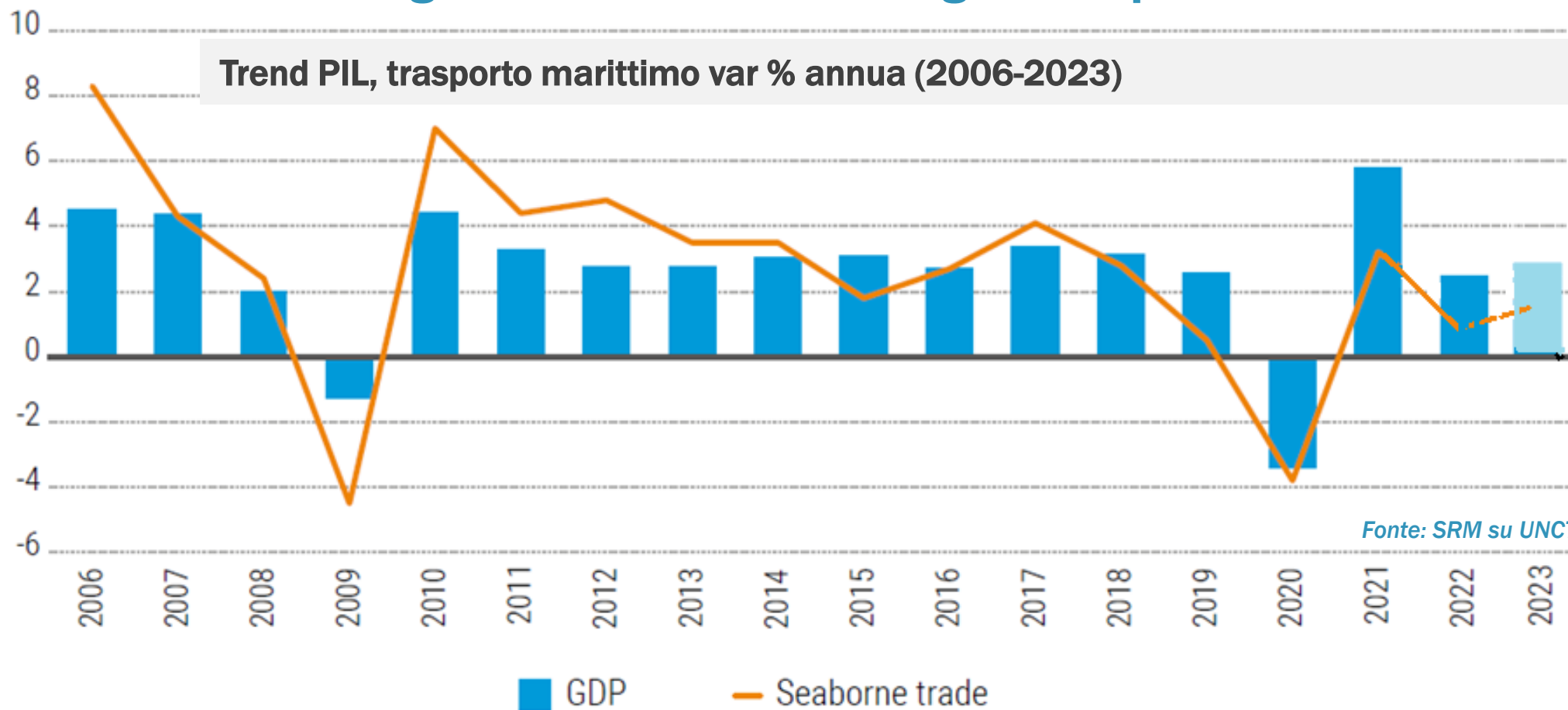
# **Infrastrutture e logistica al centro delle dinamiche dell'economia internazionale: il ruolo dell'Italia**

**Massimo DEANDREIS**

**General Manager – SRM  
Intesa Sanpaolo**

**Roma, 19 Gennaio 2023**

## I trend dell'economia globale: incidono ancora guerra e pandemia



- L'economia mondiale è in crescita anche se è messa a dura prova.
- Previsioni: il **commercio marittimo globale** aumenterà dello 0,4% (a 12,1 miliardi di tonnellate) nel 2022 e dell'1,5% al 2023 (inferiore al PIL 2,7%).

## Suez in crescita è espressione della resilienza del Med

**Obiettivo di Green  
Maritime Shipping Canal  
al 2030**

**24 mila**  
navi in transito per  
Suez (+15,4%)  
2022  
anno dei record

**Circa 8 miliardi di \$** di  
entrate da tariffe  
(+25% sul 2021)

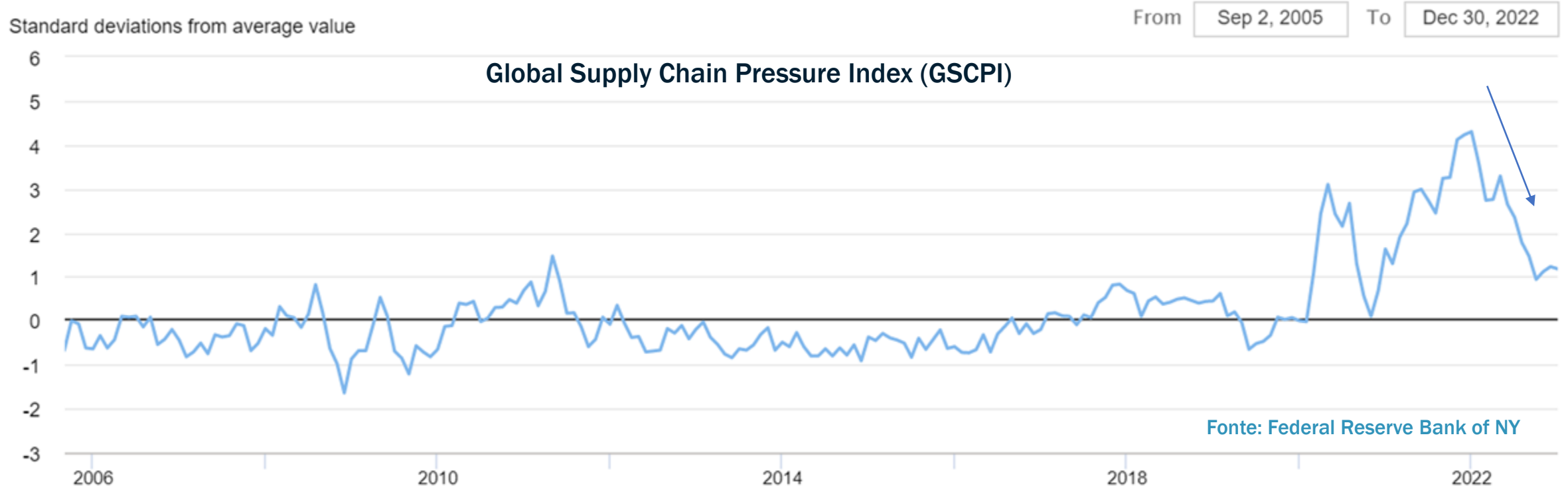


Ulteriori lavori di  
espansione per **191**  
milioni di \$ da  
completare nel 2023

Attraverso il  
Canale passa il  
**12%** del traffico  
mondiale

**4° chokepoint**  
**energetico** mondiale  
Concentra tra il 7% e l'8% del  
traffico marittimo oil globale

## Cala la pressione sulle global Value Chain...**ma dietro l'angolo il rischio Cina**

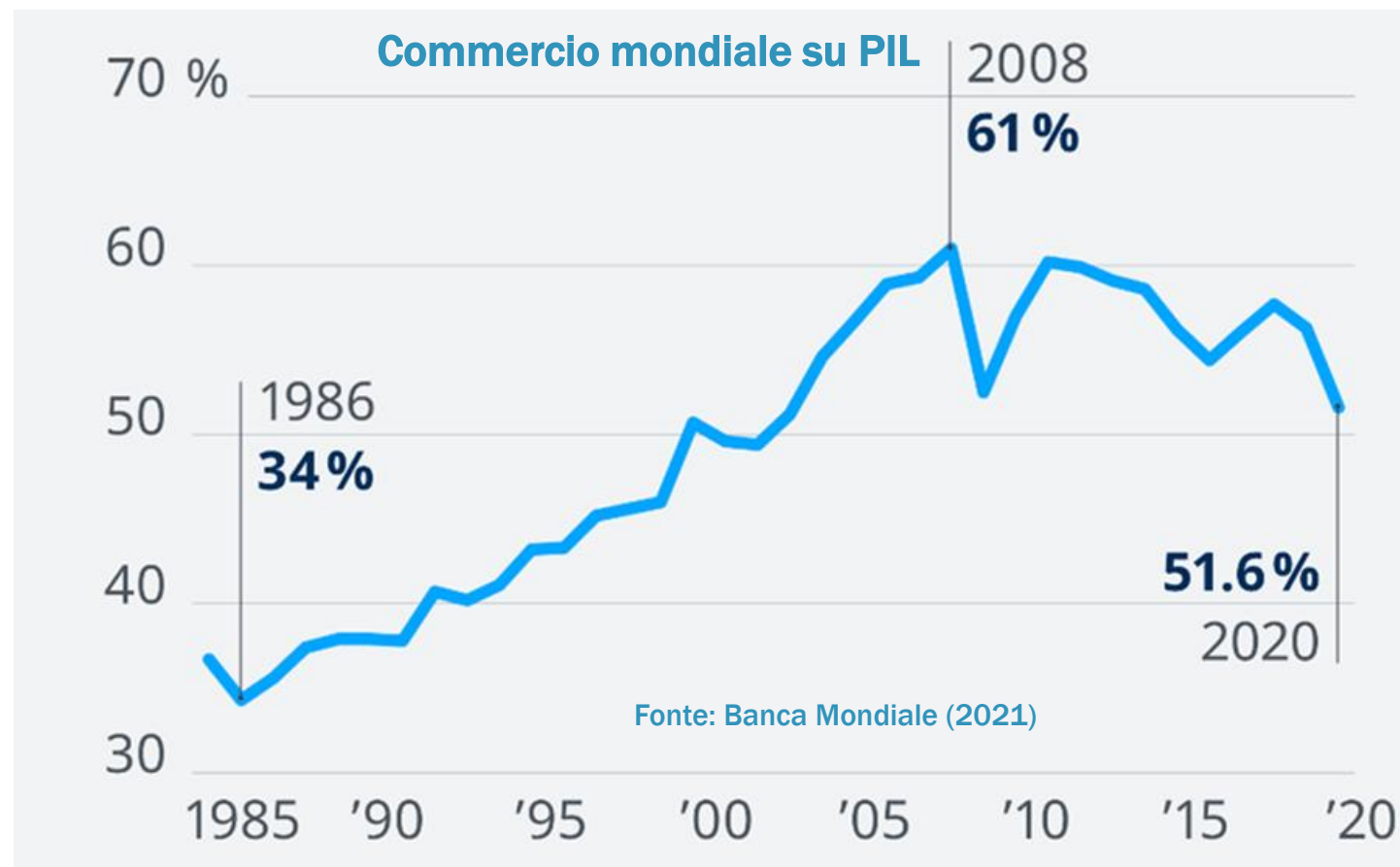


- **Le pressioni sulla catena di approvvigionamento globale sono allentate a dicembre, interrompendo la tendenza al rialzo osservata nei due mesi precedenti. Questo è segnale di un calo della domanda.**
- **I segnali di nuovi casi di Covid-19 in Cina preoccupano...soprattutto per i possibili ritardi e congestioni nei porti.**

## La sfida globale cambia

Il rapporto import export su PIL che era andato aumentando tra il 1986 e il 2008 - quando era il commercio che trainava la crescita - si riduce ... c'è più attenzione all'attività interna.

Nel corso dell'ultimo decennio Il contributo degli scambi commerciali al PIL mondiale è diminuito progressivamente.



Questo andamento riflette:

- 1.** l'accorciamento strutturale delle catene internazionali di fornitura, (PRENDO MENO DALL'ESTERO E DO' MENO ALL'ESTERO) dopo oltre due decenni di espansione progressiva fuori dai confini dell'Occidente;
- 2.** il ritorno del mercato domestico come fonte di traino della crescita economica

## Lo shipping continua con le strategie di M/A e di integrazione verticale

2° semestre 2022

**Logistica e trasporti guidano la classifica delle M/A con il 50% degli accordi.**

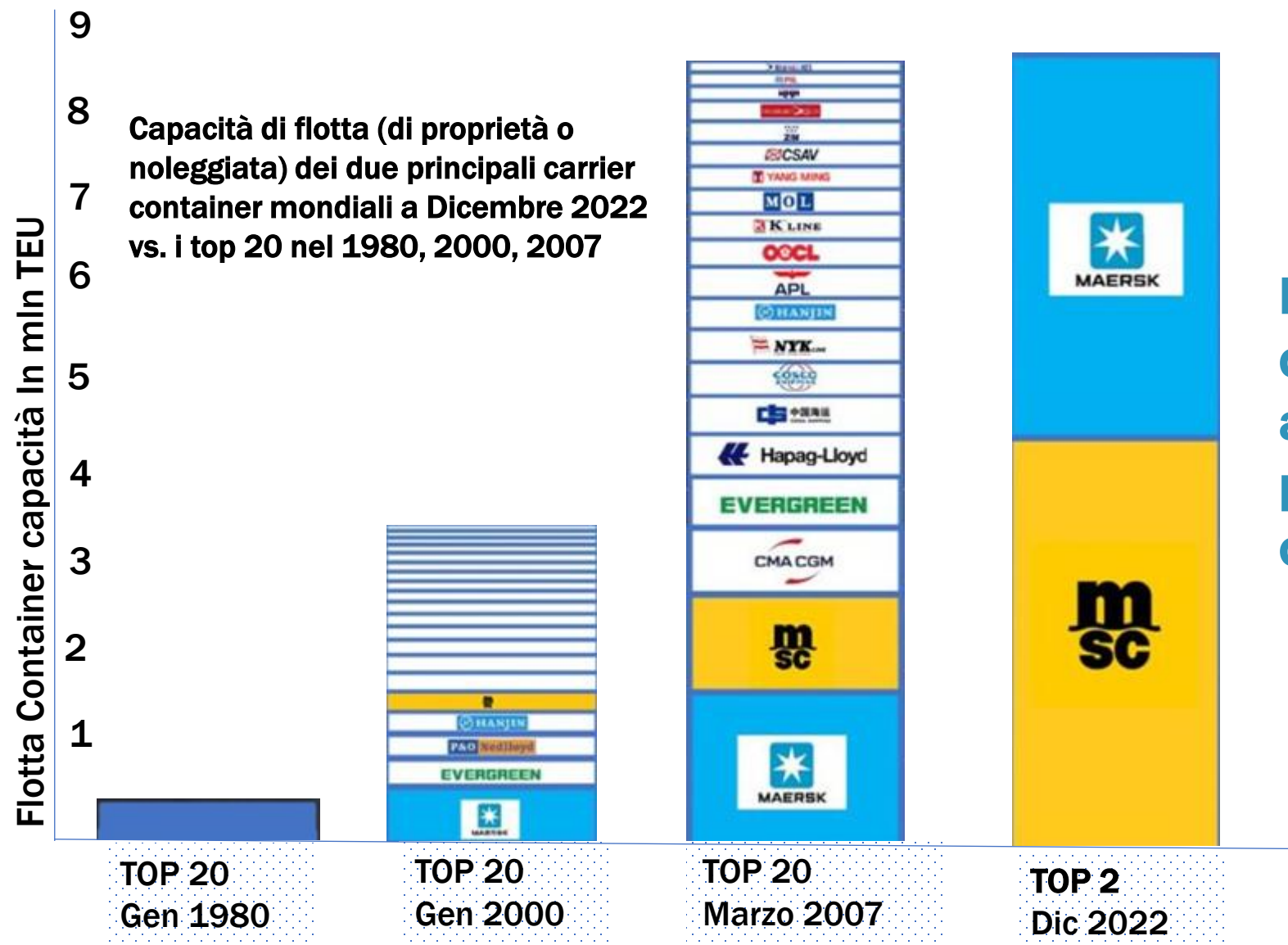
**Al 2° posto lo shipping con 20 accordi con 9 accordi relativi ai porti e...dove carrier quali MSC, Maersk, CMA-CGM continuano i loro sforzi di integrazione.**

All deals (incl. infrastructure)	1H2020		2H2020		1H2021		2H2021		1H2022	
	No. of deals	Total value	No. of deals	Total value	No. of deals	Total value	No. of deals	Total value	No. of deals	Total value
<b>Total value (\$bn)</b>										
Passenger Air	13	7.3	14	8.9	20	17.6	16	31.7	14	9.8
Passenger Ground	13	4.6	22	19.0	13	9.0	20	13.9	17	60.1
Rail	2	1.2	5	1.3	4	36.2	4	3.2	2	0.2
Logistics and Trucking	52	10.5	73	19.5	73	25.1	98	53.3	65	36.9
Shipping	22	13.2	26	6.1	27	6.3	32	13.4	20	11.5
Other	2	0.3	12	7.9	12	4.8	5	4.4	11	7.4
<b>Total</b>	<b>104</b>	<b>37.1</b>	<b>152</b>	<b>62.7</b>	<b>149</b>	<b>99.1</b>	<b>175</b>	<b>119.8</b>	<b>129</b>	<b>125.9</b>

Infrastructure	1H2020		2H2020		1H2021		2H2021		1H2022	
	No. of deals	Total value	No. of deals	Total value	No. of deals	Total value	No. of deals	Total value	No. of deals	Total value
<b>Total value (\$bn)</b>										
Infrastructure (Airports)	5	2.1	1	0.4	8	8.2	6	27.2	6	2.7
Infrastructure (Road)	6	4.0	19	18.3	10	4.2	8	9.8	9	56.6
Infrastructure (Ports)	10	8.6	12	2.3	11	3.1	13	8.6	9	6.8
<b>Total (infrastructure)</b>	<b>21</b>	<b>14.7</b>	<b>32</b>	<b>21.0</b>	<b>29</b>	<b>15.5</b>	<b>27</b>	<b>45.6</b>	<b>24</b>	<b>66.1</b>

Fonte: PWC

## Capacità di flotta: confronto tra i principali carrier container

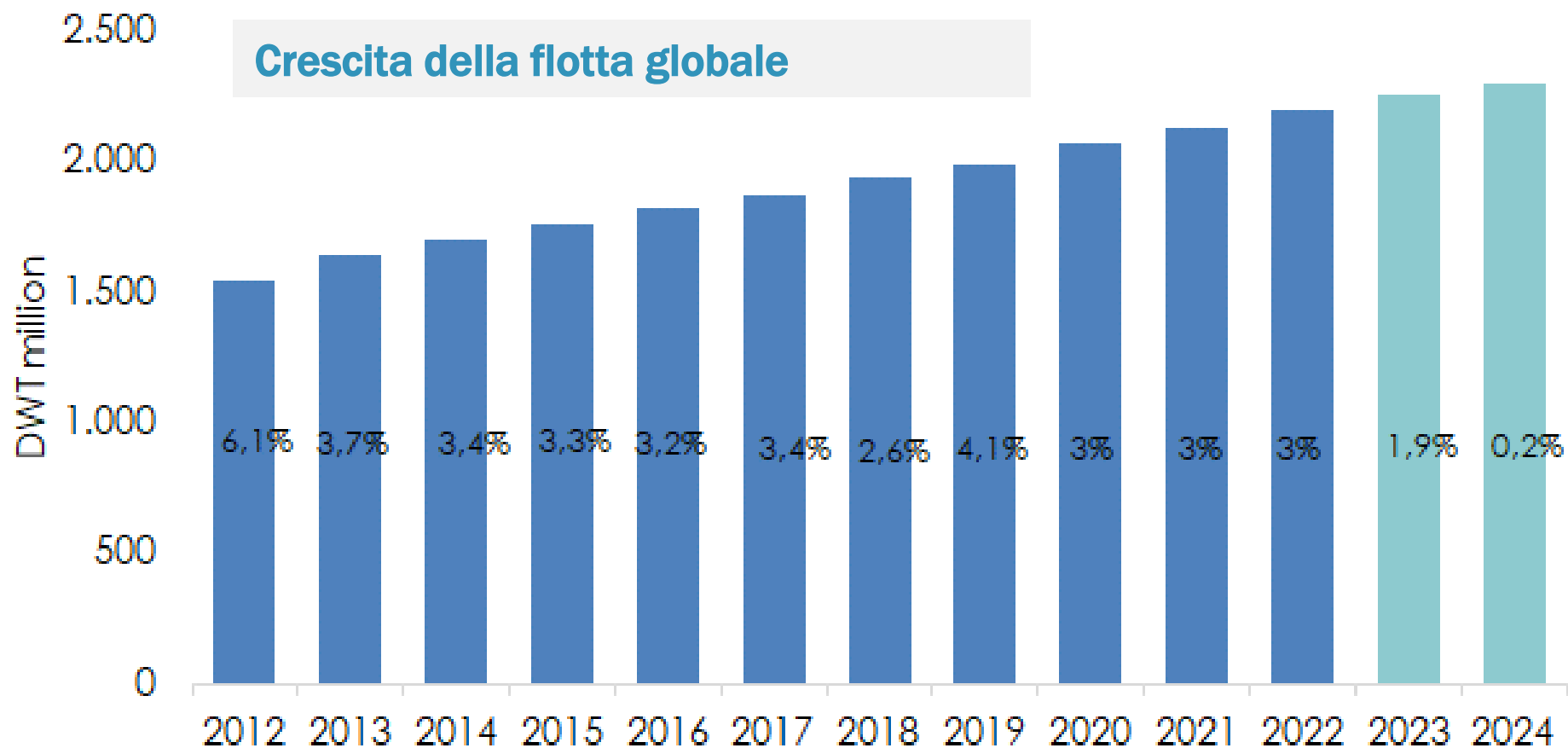


Proseguono i processi di controllo di mercato attraverso la flotta e i processi di integrazione orizzontale

Fonte: PortEconomics



## La flotta globale, trascinata dalle containership, investe anche in sostenibilità

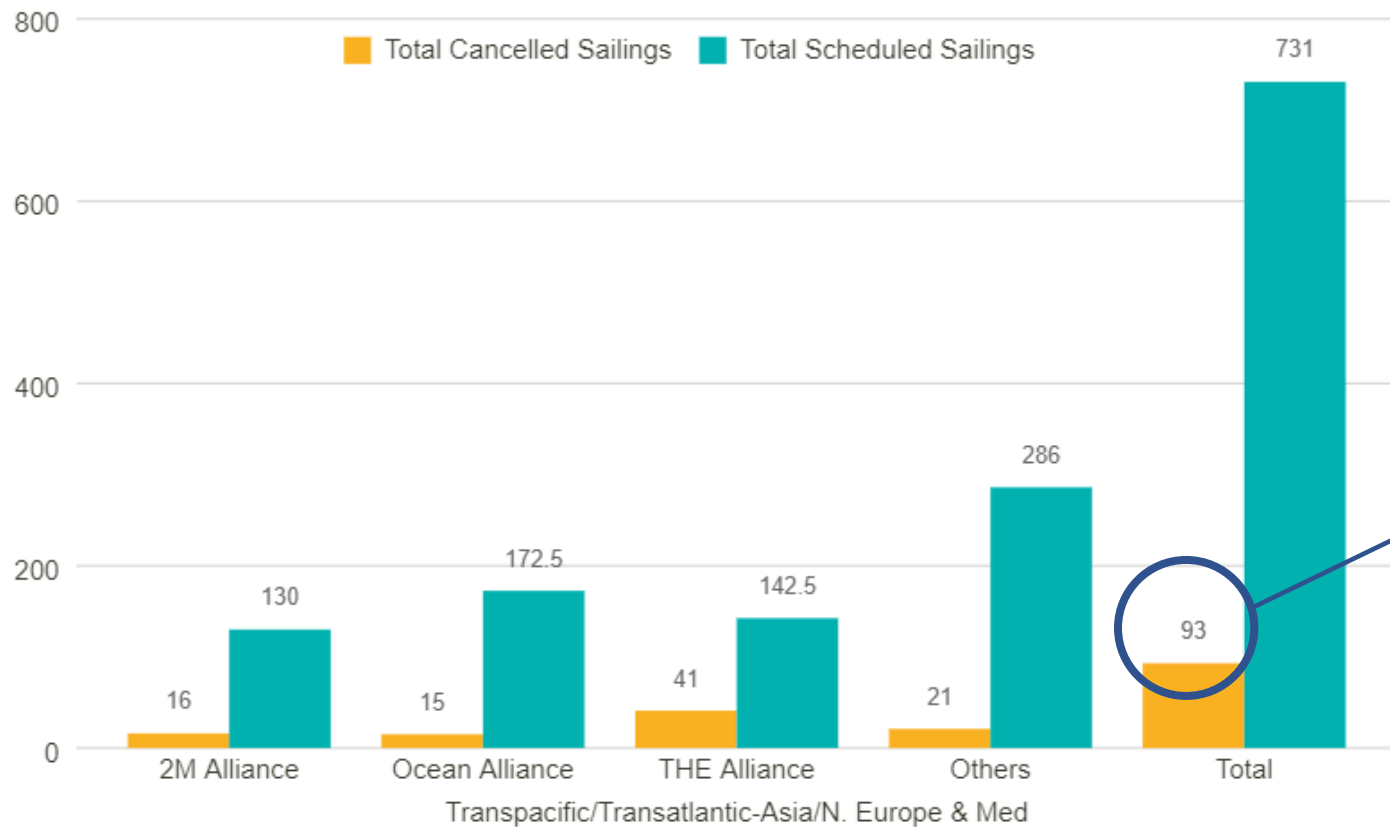


Fonte: SRM su Clarksons

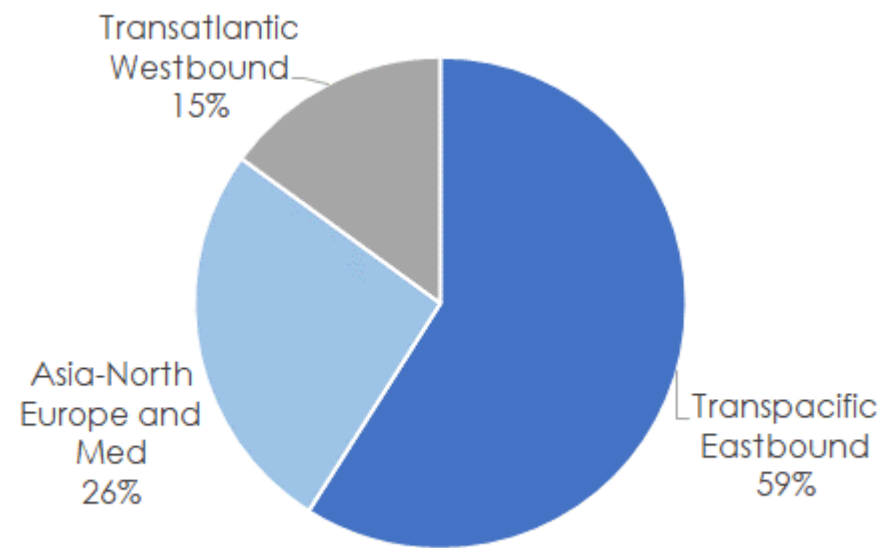
- La flotta globale continuerà a crescere ma ad un tasso più basso per l'incertezza dei carrier legata alla scelta della tipologia di alimentazione per le navi in relazione alla normativa sulla sostenibilità (GNL, Metanolo, Idrogeno, Litio, Ammoniaca...).

# La domanda registra tensioni: gli armatori cancellano partenze

Partenze cancellate per numero - (dal 14 Novembre al 18 Dicembre 2022)



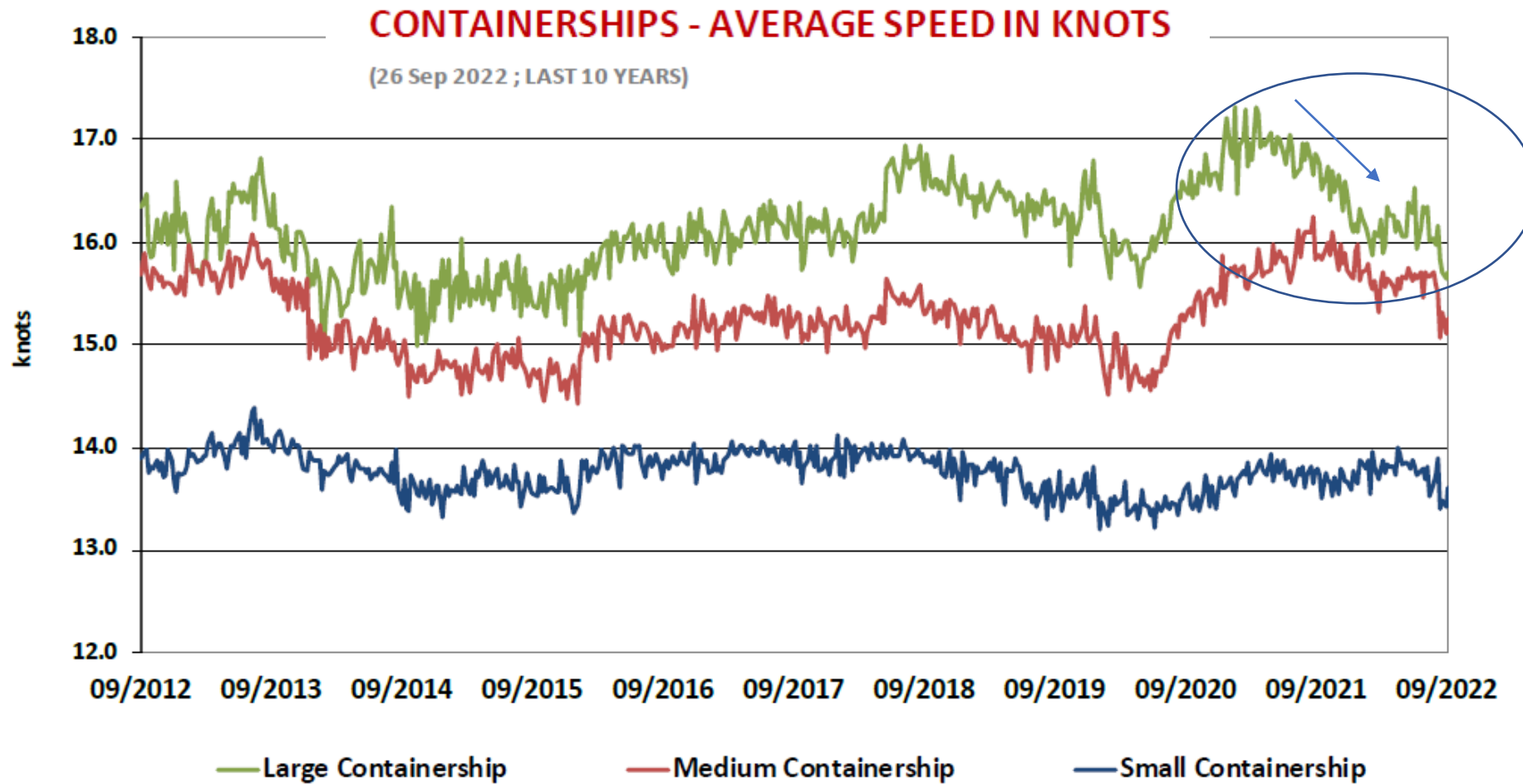
Partenze cancellate per principale rotta est-ovest



Fonte: SRM su Drewry

I carrier effettuano tagli alla capacità cancellando rotte nel tentativo di rallentare le pressioni al ribasso sulle tariffe dei noli. Ancora dominante la rotta transpacific.

# Le Mega containership abbassano la velocità per far fronte ai costi dell'energia



Fonte: Banchemo Costa

## Come impatta il cambiamento sull'Italia?

 L'Italia può trarre vantaggio dalla ritrovata centralità del Med

 Il Paese può essere favorito da **Supply Chain** più «corte» incoraggiate dall'emergere di fattori di **competitività** anche tra Stati

 **Porti e logistica** sono imprescindibili per l'Italia e giocano un ruolo chiave nella competizione con gli altri paesi

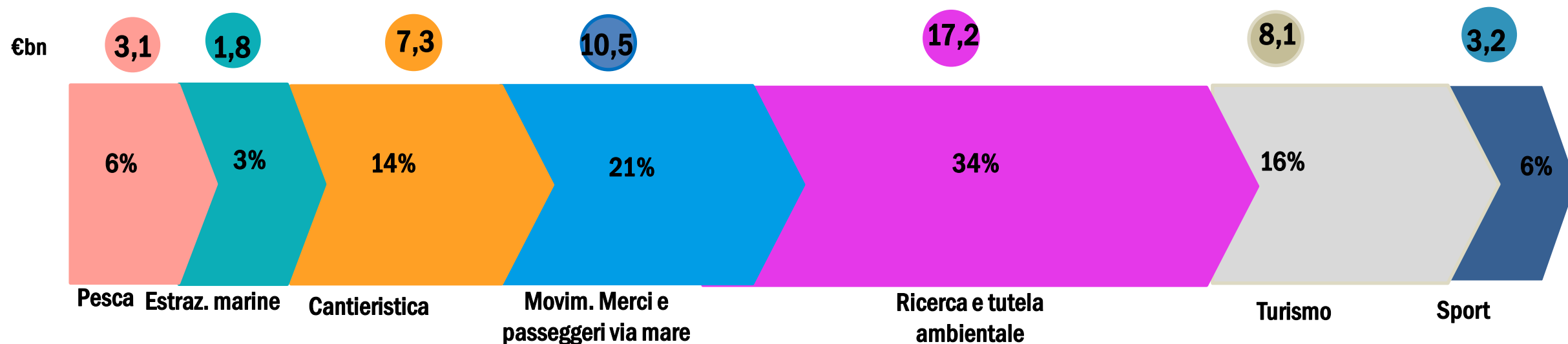
 Il Paese può beneficiare dei processi di **reshoring/nearshoring/ friendshoring**

 In Italia **ZES e ZLS** incentivano gli insediamenti produttivi

 I porti italiani sempre più **hub energetici**

## In questi scenari si colloca la nostra Blue Economy con la sua filiera

Blue economy Italia 2020. Valore Aggiunto €51,2 Bn



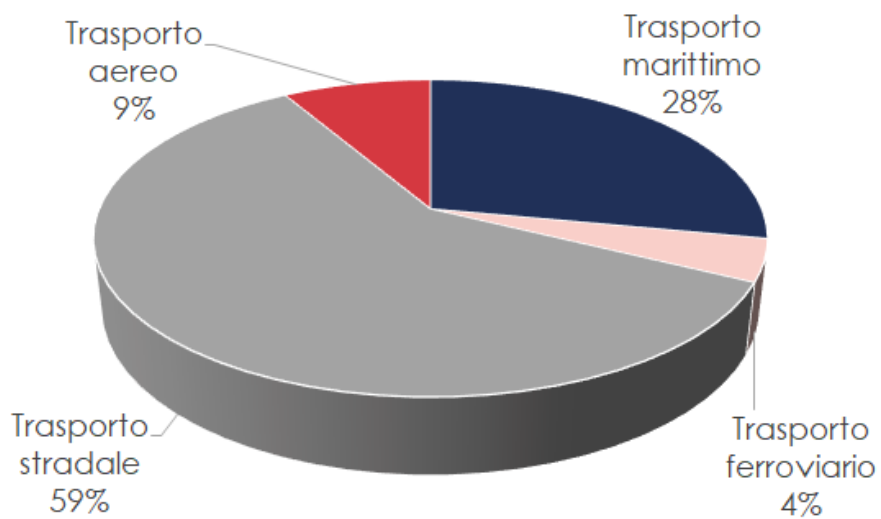
Fonte: SRM su Unioncamere 2022

Il valore diretto della Blue economy in Italia, pari nel 2020 a circa **51 miliardi di euro**, è una volta e mezzo quello dell'agricoltura e quasi l'80% del valore aggiunto dell'edilizia.

Solo per il trasporto marittimo, l'Italia produce il **16%** del Valore Aggiunto del settore dell'UE.

# Il nostro sistema internazionale dipende sempre di più dal mare

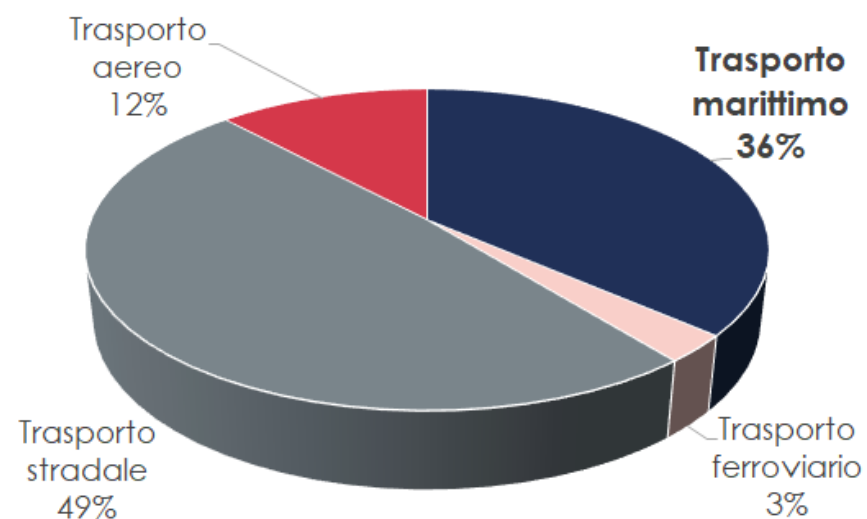
La situazione al 2003



-10%

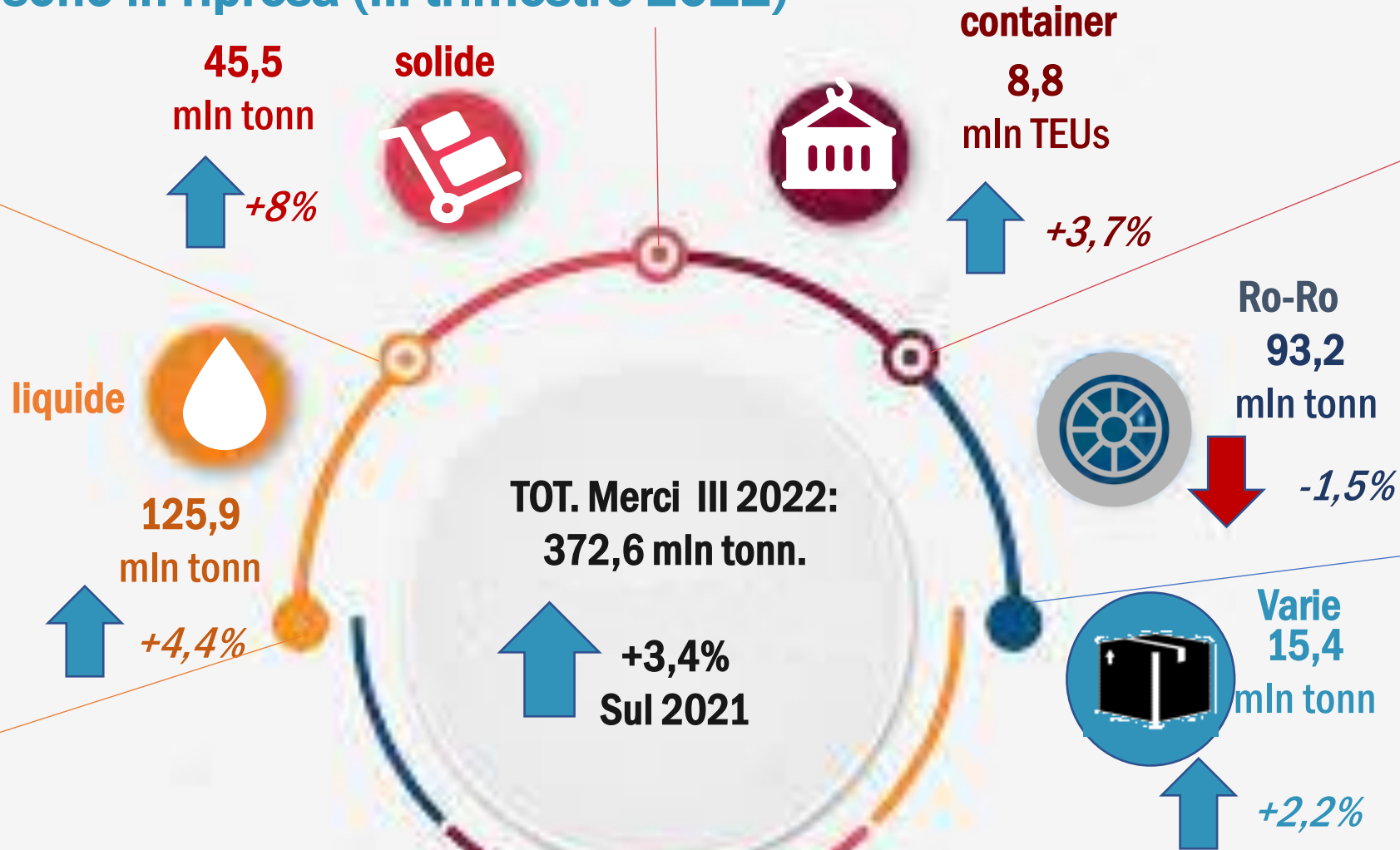
Come è cambiata nel 2021

+8%



Fonte: ISTAT - Coeweb

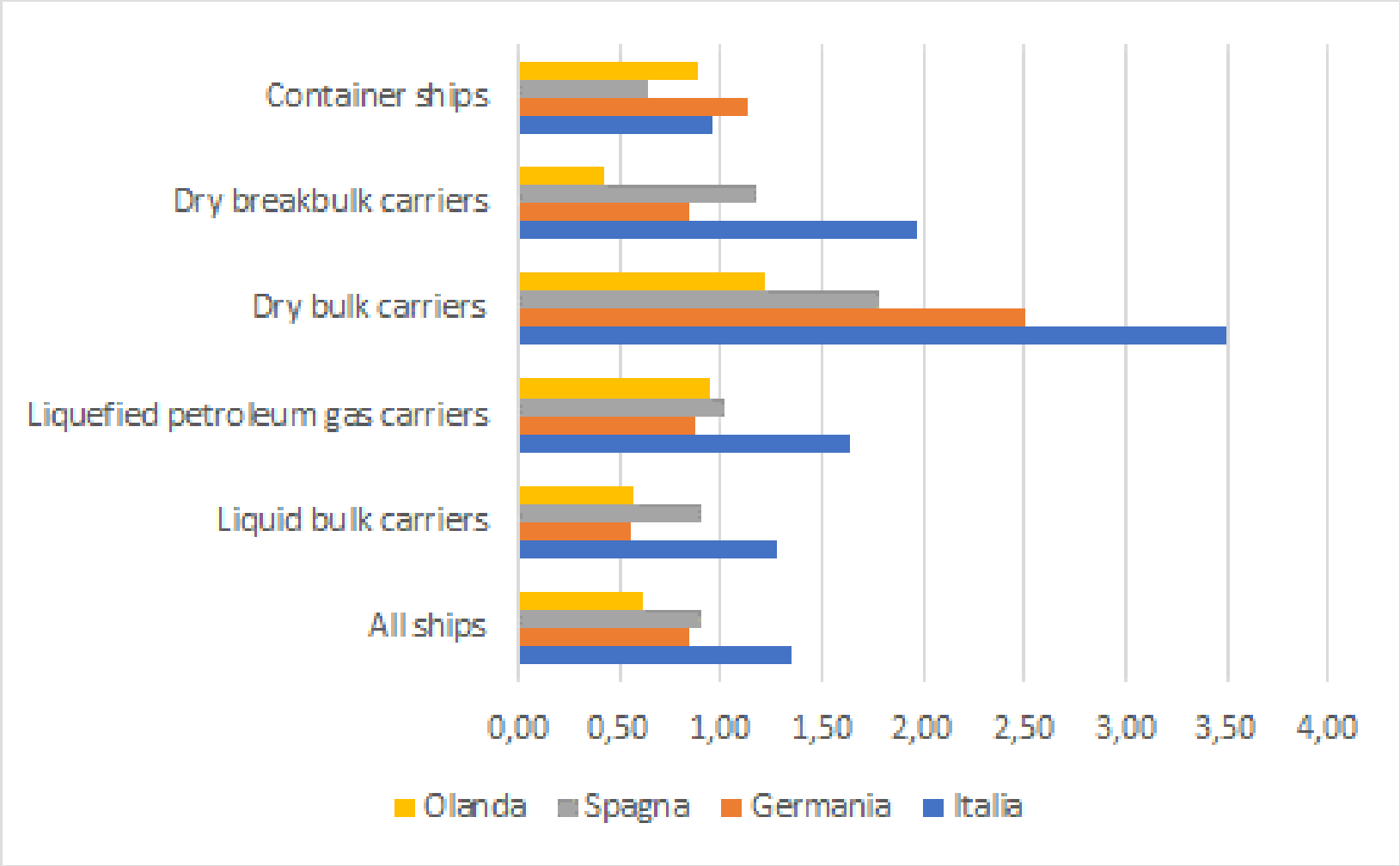
# I Porti italiani sono in ripresa (III trimestre 2022)



Fonte: SRM su Assoporti 2022

Movimentazione portuale III trimestre 2022 - dati in mln tonn e var % sul 2021

# Bisogna puntare anche sui fattori di competitività di tipo classico: tempo medio di attesa delle navi in porto (giorni)



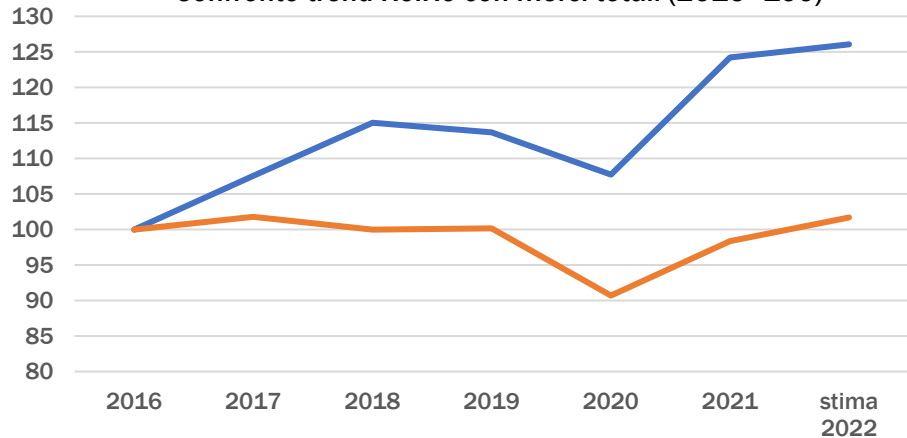
Fonte: SRM on UNCTAD

Sui tempi medi di stazionamento in porto dobbiamo migliorare



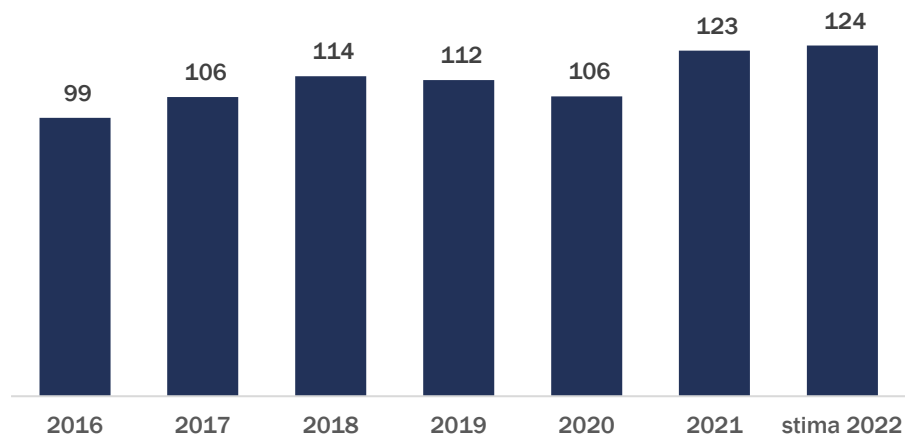
# Puntare sullo Shortsea e quindi sul Ro-Ro: Italia dominante in questo settore nel Med

Confronto trend Ro.Ro con merci totali (2016=100)



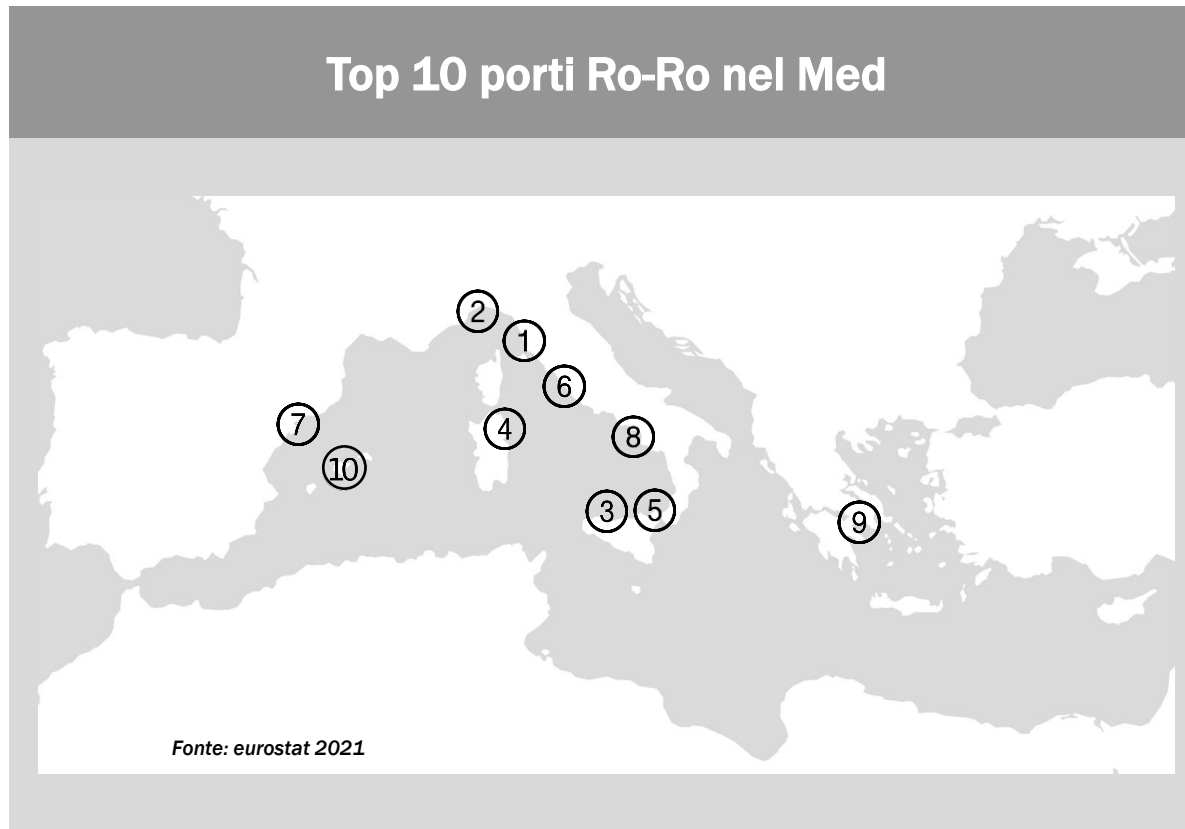
— RO-RO — Merci totali

Ro-Ro (milioni di tonnellate)

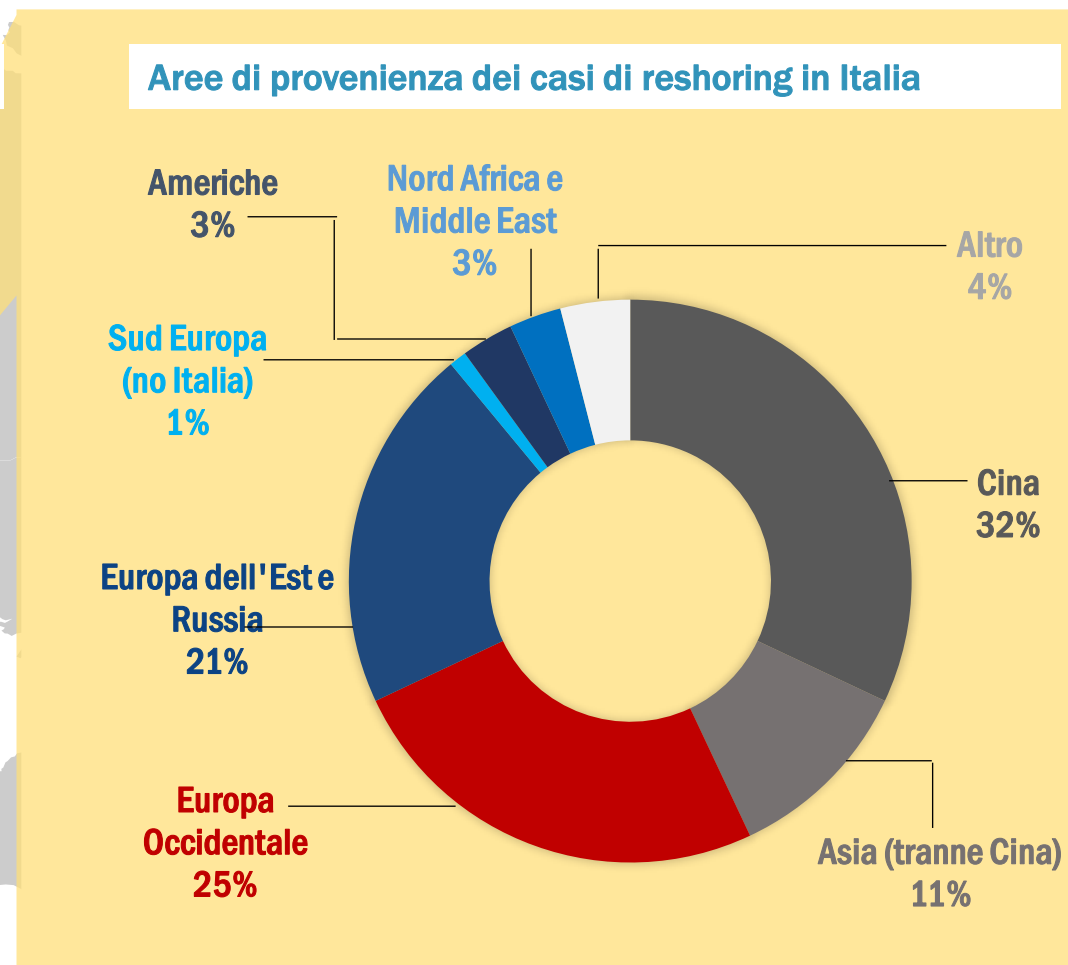
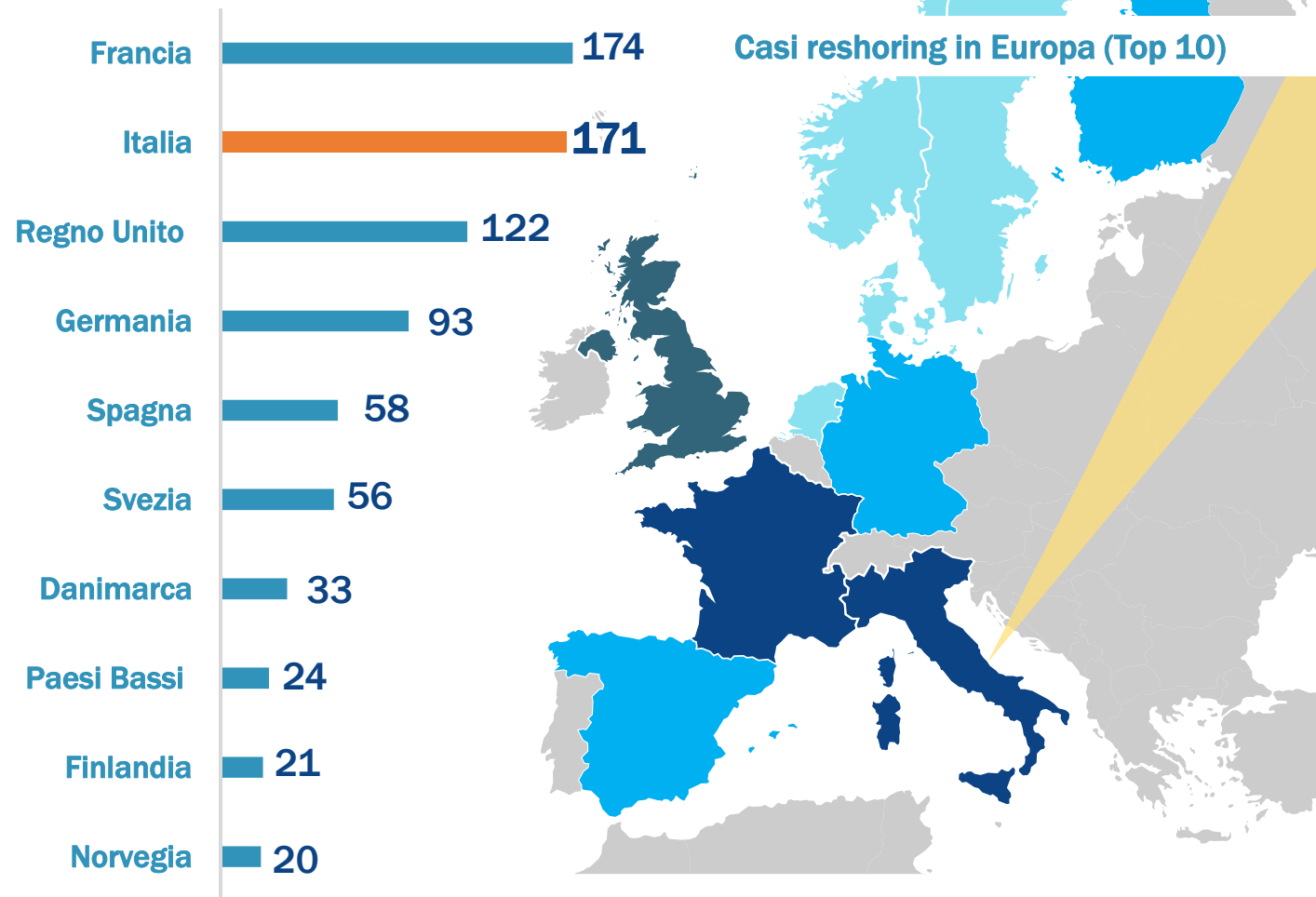


Dati al III 2022  
Fonte: SRM su Assoport e Eurostat 2021

Top 10 porti Ro-Ro nel Med



## Italia al 2° posto per reshoring in Europa



Fonte: SRM su Polimi 2022

- L'Italia al secondo posto in Europa per casi di reshoring.
- Il 43% del reshoring in Italia proviene da imprese localizzate nel Far East (Cina 32%).

# Un importante contributo per favorire il reshoring può venire dalle ZES/ZLS

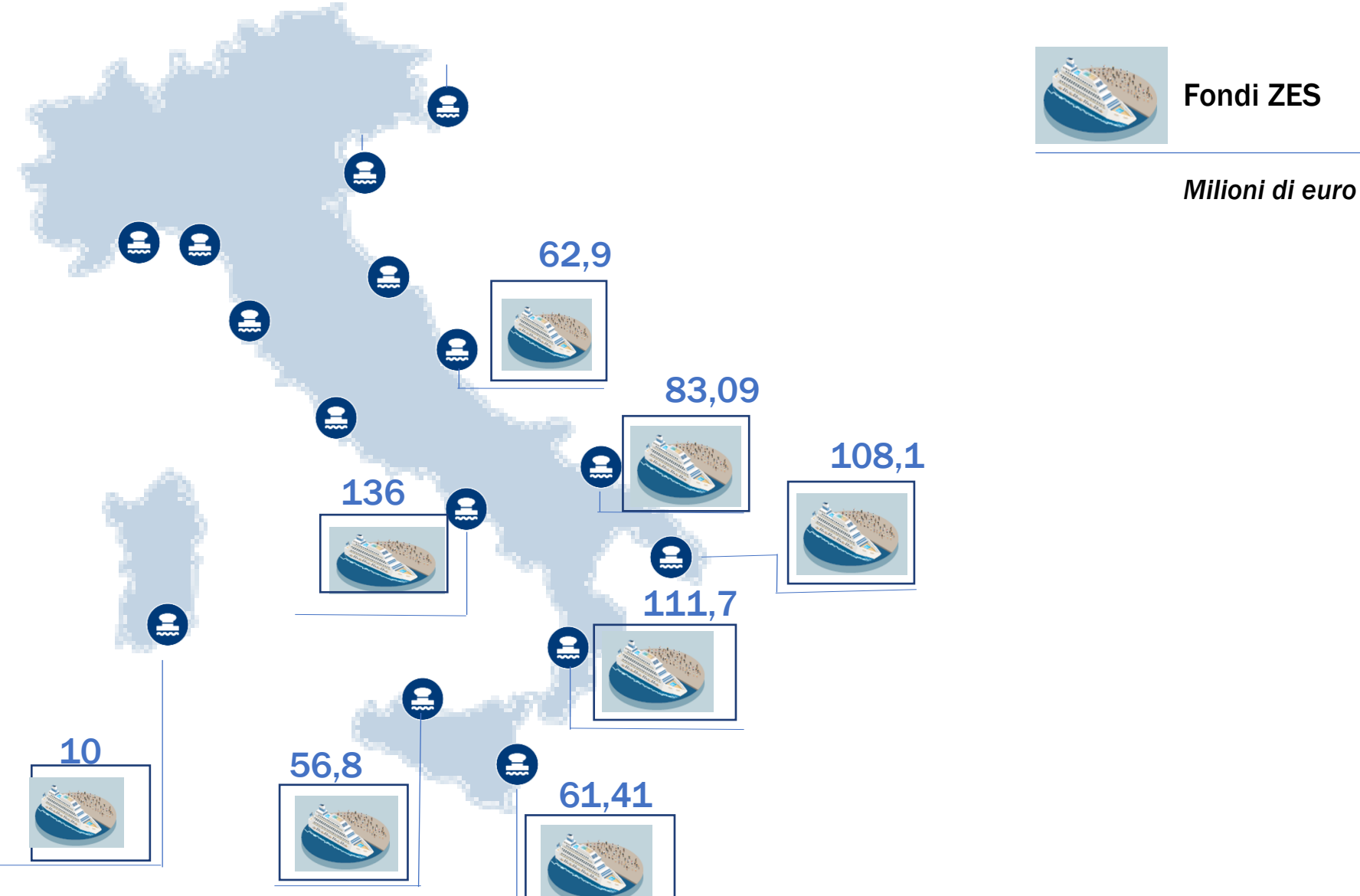
■ Il PNRR ha destinato alle ZES 630 mln di investimenti



 ZES

 ZLS

# Le ZES supportate dagli interventi finanziati con fondi PNRR



Fonte: SRM su MIMS

# I porti italiani sono chiamati ad un grande cambiamento. Non più solo nodi logistici ma anche hub energetici strategici

Italia:  
Un energy gateway  
per il Med

- Il sistema portuale italiano ha un'importante caratterizzazione energetica: il 34% è costituito da rinfuse liquide.
- I primi 5 porti energetici italiani concentrano circa il 70% del traffico e sono: Trieste, Cagliari, Augusta, Milazzo e Genova.
- Il Sud concentra la maggiore capacità di raffinazione.
- L'Italia è una porta d'accesso per i nuovi flussi energetici dal Nord Africa e dall'area del Caspio verso l'Europa. L'80% delle importazioni di gas nel 2022 (gennaio-ottobre) avviene via gasdotto. Il 64% del gas importato via gasdotto arriva al Sud.
- Le interconnessioni di rete con l'UE sono fondamentali per un futuro a basse emissioni di carbonio (energie rinnovabili e idrogeno); sfida per capitalizzare le energie rinnovabili prodotte nei Paesi dell'area MENA.



Fonte: elaborazioni SRM su Assoporti e UNEM, 2022



GRAZIE



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI