

11° Rapporto
Annuale
**Italian
Maritime
Economy
2024**



Sintesi

Questioni geopolitiche ed eventi climatici disruptive disegnano uno scenario marittimo complesso e in continua evoluzione. A guidarlo nuove alleanze, nuovi processi di integrazione logistica e una ricerca di strategie rivolte verso la sostenibilità

- L'**economia mondiale è ancora in crescita**. Si prevede, infatti, un aumento del prodotto interno lordo mondiale del **3,2% stabile** ogni anno per **tutto il triennio 2023-2025** con un **commercio globale** che vede le sue stime al +0,3% nel 2023 per poi **progressivamente crescere** del 3% nel 2024 e del 3,3% nel 2025 (Fondo Monetario Internazionale, aprile 2024).
- L'**inflazione globale** dal 6,8% del 2023 **scenderà** a una media annua del 5,9% nel 2024 e del 4,5% nel 2025. L'economia globale che dunque si mantiene resiliente è messa, però, costantemente a dura prova; dopo anni di shock (pandemia e conflitti), i Paesi stanno rivalutando i loro partner commerciali legandosi a quelli più affini per fronteggiare le incertezze economiche e garantire la sicurezza nazionale. Nuovi paesi attori entrano in gioco come intermediari (dal Vietnam, al Messico), tuttavia nel lungo periodo questo accorciamento delle catene di produzione e logistica potrebbe però comportare un livello complessivo di commercio più basso.
- In linea con il commercio globale, le **prospettive di crescita** del *trade* marittimo globale restano positive **nonostante siano frenate** dagli attacchi degli **Houthi alle navi sul Mar Rosso** che costringono in parte le navi a circumnavigare l'Africa invece di attraversare Suez **nonché per la** siccità che sta creando non pochi disagi al canale di **Panama**.
- Si prevede difatti che il **commercio via mare globale è aumentato del 2,2%** a 12,3 miliardi di tonnellate **nel 2023** e crescerà del **2,4% al 2024 e del 2,6% al 2025**. **In termini di tonnellate-miglia il commercio marittimo cresce ancora di più** (4,1% nel 2023 e 5% nel 2024) per effetto del cosiddetto fenomeno del re-routing (circumnavigazione dell'Africa) per poi calare allo 0,5% nel 2025.
- Mentre **Suez cala... Buona Speranza aumenta**. Tra gennaio e giugno 2024 i transiti medi giornalieri di Suez si sono ridotti a 37 passaggi dai 71 dell'anno precedente comportando un allungamento delle distanze, aumento dei noli, aumento di navi in circolazione, ed anche di emissioni. Ad essere le più colpite sono le navi Container (-69% dei passaggi), le Car Carrier (-84%) e le LNG (-93%). Attraverso Buona Speranza invece tra Gennaio e Giugno 2024 sono passate in media 99 navi al giorno.
- Il **commercio marittimo globale**, consolidando il dato, continua a rappresentare la cinghia di trasmissione del trade internazionale per un **valore di oltre 14mila miliardi di dollari**. I trasporti marittimi e la logistica valgono circa il **12% del PIL globale**.
- L'**Asia** resta protagonista del **segmento container**. Dei primi 15 porti container mondiali, che nel 2023 hanno movimentato 345 milioni di TEU (circa il 40% del throughput globale che è stato di 881 milioni di TEU), 12 sono in Asia di cui 8 in Cina.

- **Dopo un periodo di riduzione, i noli tornano a crescere.** Il Drewry World Container Index (DWCI) – uno degli indicatori più usati al mondo per valutare l'andamento dei noli – **supera i 5.100 dollari il 20 Giugno 2024** in aumento di oltre il 233% in un anno conseguente effetto sui guadagni dei carrier.
- Si assiste ad un **incremento di domanda di mercato** che si riflette su una maggiore richiesta di stiva. La mancanza di container (container shortage) torna a farsi sentire a causa del re-routing che determina una necessità di maggiore capacità del 7%. Il container shortage è presente in molti porti dell'Asia con tutti i nuovi container prenotati fino ad agosto. La carenza di capacità potrebbe durare fino ad ottobre 2024.
- Ad aggiungere un po' pressione sui traffici il **calo dell'affidabilità nei servizi di linea** sceso a maggio 2024 al 55,8% (dal 66,8% di Maggio 2023) e il contemporaneo aumento dei **giorni di ritardo** che a Maggio 2024 arrivano a 5,10 giorni contro i 4,37 dell'anno precedente.
- Si segnala il persistere del fenomeno dell'aumento dei treni provenienti dalla Cina verso l'Europa considerati, per alcune tipologie di merci, una scelta adeguata e conveniente anche se consente il trasporto di minori quantità di merci. **Nel 2023 su questa rotta hanno viaggiato 17.000 convogli (dai 8.225 del 2019) e nel periodo gennaio-aprile 2024 siamo già a quota 6.184.**
- I nuovi impatti *disruptive* della geopolitica incidono anche sulle imminenti modifiche alle **alleanze tra i carrier** che potrebbero incoraggiare una crescente concorrenza tra i vettori. Alcuni si separeranno come Maersk ed MSC che a gennaio 2025 scioglieranno la 2M per perseguire proprie strategie di business che non sono più solo le economie di scala sulle grandi rotte. Nascerà la **Gemini** dall'alleanza europea Maersk e Hapag Lloyd che a partire dal febbraio 2025 creerà una rete "hub and spoke" con **scali** soprattutto **"regionali"**. L'obiettivo è quello di raggiungere un'affidabilità degli orari superiore al 90%.
- Continuano i processi di **integrazione orizzontale**. i primi 20 vettori hanno quasi raddoppiato la loro quota di mercato, passando dal 48% 2012 al 91% del 2024. Nel 2012, le prime 10 compagnie di navigazione rappresentavano il 62% del mercato e nel 2024, questa quota di mercato è aumentata all'84%. I quattro maggiori vettori controllano ora più della metà della capacità di trasporto globale di container.
- Proseguono anche i **processi di integrazione verticale**. Nel 2023 ci sono stati **16 accordi a livello mondiale** (grandi vettori marittimi che entrano in attività terministiche e logistiche) **relativi a infrastrutture portuali**, per un valore totale rivelato di **circa 5 miliardi di dollari**.
- **Gigantismo** strategia comune per tutte le tipologie di navi. Le navi di dimensioni maggiori restano le petroliere ma a crescere di più negli ultimi 15 anni sono le containership (la cui portata aumenta di oltre l'80%) e le navi da crociera (oltre il 70%).

- **Non si ferma la flotta mondiale container con nuovi ordinativi e navi sempre più grandi.** Questa strategia impone investimenti elevati ed è funzionale alla concentrazione del settore e dell'integrazione orizzontale. Le navi Ultra Large cresceranno nel 2025 del 14% a fronte di una crescita della flotta complessiva di portacontainer del 6%.

L'imperativo strategico è diventare "Green"...

Prosegue la grande sfida dei carburanti alternativi.

Il sistema ETS (Emission Trade System) influenzerà, se non rettificato, il mercato europeo dello shipping e le rotte.

- Nell'ultimo decennio l'attenzione relativa alla **sostenibilità è aumentata vertiginosamente nell'agenda dello shipping con questioni** ambientali, sociali e di governance (**ESG**) che **influenzano finanziamenti, rinnovamento delle flotte, infrastrutture portuali e normativa in tutto il settore.**
- Il trasporto marittimo nel 2024 produrrà **833milioni di tonnellate e il 2,2% della CO₂** globale, con emissioni in riduzione dal 2022. Il trasporto marittimo rimane la modalità di trasporto più efficiente in termini di emissioni di carbonio. Gli investimenti sostenibili nello shipping stanno mantenendo un buon ritmo:
 - L'adozione di carburanti alternativi ha continuato a progredire, con il **6,5%** della **flotta in navigazione** in grado di utilizzare carburanti o propulsioni alternative. Percentuale che **raggiungerà il 25% al 2030.**
 - Il **50,3% di tutti gli ordini (in termini di stazza GT) a luglio 2024 è relativo a navi che utilizzano combustibili alternativi** (nel 2017 questa quota era solo del 10,7%).
 - Il **GNL è rimasto la scelta più diffusa, ma c'è stato anche un crescente interesse per il metanolo. Le navi in ordine** (in termini di GT) con carburante **GNL** rappresentano il **35,9% del portafoglio ordini**; quelle a **metanolo** il **9,1%**; a **LPG** il **2%**; l'**ammoniaca** l'**1%**. **La restante parte l'1,5%.**
 - 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 **190 i porti** attivi per il bunkeraggio di **GNL** (e **83 le strutture in progetto**).
- Notevoli gli investimenti per la transizione green:
 - per **dimezzare le emissioni** del trasporto **marittimo entro il 2050** saranno necessari **investimenti per 1,4 trilioni di dollari**;
 - per **decarbonizzare le navi entro il 2050** sono necessari **investimenti** aggiuntivi compresi tra **8 e 28 miliardi di dollari all'anno**;

- **lato inland** sono necessari circa **28-90 miliardi di dollari all'anno per il bunkeraggio a zero emissioni entro il 2050**;
- le fonti energetiche più **costose e gli investimenti a terra** potrebbero far aumentare **i costi annuali del carburante di oltre 100-150 miliardi di dollari** in caso di **decarbonizzazione completa** o di un **aumento del 70-100% rispetto a oggi**.
- Le politiche di riduzione delle emissioni di gas serra del trasporto marittimo internazionale hanno fissato obiettivi molto ambiziosi sia a livello globale che di UE.
- Nel luglio 2023, l'**IMO** ha rivisto la sua strategia di riduzione delle emissioni di gas serra stabilendo un obiettivo "**Net-zero**" da parte delle navi "entro o intorno **al 2050**". (Gli obiettivi intermedi sono riduzione al 2030 di riduzione di gas serra del 20% puntando al 30% e del 70% puntando all'80%).
- In ambito europeo la normativa più stringente ha previsto intanto di estendere il sistema Emission Trade System (ETS) anche al marittimo per coprire le emissioni di CO2 delle navi oltre le 5000 tonnellate di stazza lorda. Un sistema di pagamento di quote volto a stabilire e adottare il principio che chi inquina paga.
- Gli obblighi di restituzione si applicano al:
 - **50%** delle **emissioni di CO2** dei viaggi **tra un porto UE e un porto non UE**;
 - **100%** delle emissioni di CO2 dei viaggi **tra i porti dell'UE**;
 - **100%** delle emissioni di CO2 **durante l'ormeggio nei porti dell'UE**.
- Le emissioni così conteggiate (100% o 50%), sono poi soggette ad obbligo di restituzione secondo calendario (40% al 2024-70% al 2026-100% dal 2027 in poi).
- Un altro strumento essenziale per il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità è il **Fuel EU Maritime**, per l'adozione di carburanti sostenibili. Il regolamento fa parte del pacchetto legislativo "Fit for 55". Questa misura contribuirà a ridurre le emissioni di gas serra passando dal 2% nel 2025 fino ad un calo dell'80% entro il 2050.
- Tali stringenti misure possono avere **effetti disruptive sui porti italiani**. In primo luogo, sui **porti container** perché taluni scali nordafricani di transhipment (dove, cioè, la merce non viene scaricata ma passa da grandi navi a navi più piccole) potrebbero essere favoriti dalla scelta delle navi che in tali porti non sono soggette al pagamento delle quote.
- In secondo luogo, **c'è il rischio che nel 2025, più del 63% dei traghetti** (23 rating E, 40% rating D) siano soggetti a radicale rinnovo di modalità di alimentazione carburante. Inoltre, secondo stime, l'Energy Taxation Directive, avrebbe un **impatto sulla flotta italiana superiore ai 380 milioni l'anno**. Di questi, **300 milioni a carico delle navi RO-RO e RO-PAX** impegnate nei collegamenti con le isole maggiori e **oltre 40 milioni** sulle navi impegnate nei collegamenti con le **isole minori**.

- Uno studio dell'ESPO (European Sea Port Organisation) ha mostrato come la sostenibilità nel prossimo decennio diventerà un asset dal valore competitivo per i porti: sono stati censiti infatti progetti in tutta l'intero panorama degli scali europei **80 miliardi di euro di investimenti nelle infrastrutture**; rilevante è l'aumento della quota di investimenti legati alla transizione energetica ed alla transizione dei porti e del trasporto marittimo verso la sostenibilità. Mentre questa categoria rappresentava meno del 10% nel 2018 (data della rilevazione precedente), la quota è aumentata fino a quasi il 25% nel 2023.
- Per quanto riguarda gli investimenti per l'energia pulita e la decarbonizzazione, oltre il 70% dei porti prevede di investire nella fornitura di elettricità alle navi.
- Circa un terzo dei porti prevede di investire nella produzione di energia rinnovabile e circa il 30% prevede di investire in sistemi di gestione dell'energia.

Il Mediterraneo mantiene la sua centralità nel contesto geoeconomico

- Autorevoli stime prevedono, nonostante i conflitti, una crescita media annua al **2028** dei traffici container del **Mediterraneo di poco più del 3%** contro il **2,5% della media Mondo**.
- La tendenza che si sta manifestando riguarda il **crescente interesse verso la regionalizzazione** dei flussi di commercio anche se **l'Asia, con la Cina, in testa resta protagonista della Manifattura mondiale**. Mentre il commercio Usa-Cina si riduce quello UE-Cina aumenta (nell'import la quota del dragone passa dal 15,8% al 20,5% e quella dell'export dall'8% all'8,7%) **consolidando la rotta via mare Asia/Euro-Mediterranea**.
- Il progressivo rafforzamento delle rotte a corto raggio si manifesta con la crescita dell'offerta di servizi regolari e di una flotta dedicata, che asseconda la scelta di **nearshoring** di diverse imprese, dall'Asia, all'area mediterranea, soprattutto in **Turchia, Egitto e Tunisia**, anche per ridurre il rischio di futuri shock globali.
- I porti Mediterranei vivono dunque il combinato vantaggio di una rotta **Asia/Euro-Mediterranea in aumento e un progressivo processo di regionalizzazione che potrebbe avvantaggiarli**.
- Negli ultimi anni l'area del Mediterraneo ha assistito allo sviluppo di importanti porti, in particolare con nuovi hub di trasbordo. I **porti container del Mediterraneo** hanno migliorato la loro efficienza e attrattiva, con una **crescita media annua del 3,2% tra il 2008 e il 2023**, ed il divario con i porti del **Nord Europa è in costante diminuzione**.
- **La Sponda Sud Est del Mediterraneo si rafforza**. Sino ad oggi a beneficiare maggiormente di un rafforzamento del bacino sono stati i sistemi portuali della **costa orientale**, cioè **Grecia e Turchia** e della **sponda sud, Egitto e Marocco**. **Tanger MED** con la sua **Free-Zone** (specializzata in automotive) sta guidando la corsa tra i porti del Mediterraneo, confermandosi il **porto più grande con un aumento annuale del 13%** dei container movimentati **nel 2023**, seguito dal **Pireo, Valencia, Algeciras e Port Said**.

- Oltre ad assumere rilevanza in relazione ai grandi flussi transoceanici (deep sea), il Mediterraneo è un'area privilegiata anche per lo **Short Sea Shipping (SSS)** ovvero il traffico marittimo a corto raggio, **registrando il dato più intenso di sempre a livello europeo con quasi 600 milioni di tonnellate movimentate**. Lo SSS, per le sue caratteristiche di struttura e di flessibilità, asseconda le esigenze del commercio regionale.
- Complessivamente, la capacità di servizio container **intra-Med** è cresciuta del **17,6% nell'ultimo anno**, ovvero di oltre **75.000 TEU rispetto al dicembre 2022**, grazie all'impiego di un **maggior numero di navi** da parte dei vettori (**345 contro 296**).
- La rinnovata centralità del Mare Mediterraneo è comunque mantenuta anche grazie alla spinta del Canale di **Suez**, vero e proprio **chokepoint per il commercio mondiale**, che prima della crisi del Mar Rosso aveva superato ogni **record di traffico nel 2023 con 26mila navi transitate (+10,5%)**.
- È da segnalare la forte crescita dei porti spagnoli e di Tanger Med a seguito della crisi nel Mar Rosso; il fenomeno è dovuto alla localizzazione geografica di questi scali che si trovano in prossimità di Gibilterra. Incentivando le compagnie a fare transhipment nelle loro banchine: nel primo trimestre 2024 Valencia +12%, Barcellona + 23%, Tanger Med +26%.

Italia hub logistico tra Nord Africa ed Europa continentale per effetto dei nuovi equilibri commerciali sviluppatisi in ottica Mediterranea

- L'**Italia** è tra i **maggiori esportatori a livello mondiale**; è sesta in classifica dopo **Cina, Stati Uniti, Germania, Olanda e Giappone**. Tra questi grandi Paesi presenta inoltre una elevata incidenza del rapporto **Export+Import/Pil** (terzo al Mondo dopo Olanda e Germania).
- I **porti italiani** rappresentano uno **strumento a sostegno del sistema industriale**, ne supportano l'internazionalizzazione dato che il **28% dell'import/export in valore e il 50% in quantità utilizza la nave** (dati al 2023). L'Italia **importa** via mare prevalentemente **dalla Cina** ed **esporta** soprattutto verso gli **USA**.
- L'**Italia** può far leva sulla sua **leadership indiscussa nello Short Sea Shipping: è il primo Paese in Europa** per volume di merci movimentate, pari a **305 milioni di tonnellate, con una quota di mercato superiore al 17% del totale**, davanti a Paesi Bassi (16%), Spagna (13%) e Germania (9%).
- Il **valore della Blue Economy in Italia** è stato pari a **59 miliardi di euro** e le **228 mila imprese** del cluster marittimo, pari al 3,8% del tessuto imprenditoriale italiano, danno lavoro a **914 mila occupati**, il 3,6% del totale.

- La **portualità italiana** - *multipurpose* variegata e strutturata - svolge un ruolo prioritario, con un valore prodotto pari a **8,1 miliardi di euro**, il **17,5%** del totale dell'economia del mare.
- I **porti italiani nel 2023** hanno **movimentato oltre 474 milioni di tonnellate di merci**, con una **riduzione del 3,2% sul 2022**, che riflette il rallentamento del ciclo economico.
- Gli **scali italiani gestiscono prevalentemente liquide, container e Ro-Ro**, ed è quest'ultima tipologia che si sta confermando **la principale tra le merci solide e l'unica**, nel 2023, a riportare una **variazione positiva (+0,4%)**.
- La **flotta italiana traghetti** ovvero le navi che meglio si prestano al **servizio RO-RO**, è **leader mondiale**.
- Dei primi **10 porti RO-RO europei del Mediterraneo**, **7 sono in Italia**. Il settore è cresciuto del 56% negli ultimi 10 anni.
- Il Paese dispone di una portualità molto articolata e diffusa che- come mostrano i dati sulle 16 Autorità di Sistema Portuale (AdSP)- si presenta molto variegata si va **dall'attività maggiormente concentrata sul liquid bulk dell'AdSP del Mar Adriatico Orientale e delle isole**, a quella più spinta sui **container dell'AdSP del Mar Tirreno Meridionale e Ionico, del Mar Ligure Orientale e Occidentale**, la vocazione al **Ro-Ro del Mar Tirreno settentrionale e della Sicilia Orientale**, delle **altre merci (solide e general cargo) dell'AdSP dello Ionio e del Mar Adriatico Centro Settentrionale**.
- I porti italiani per i quali il **segmento energy è preponderante (35% del totale)** stanno affrontando e sempre più saranno protagonisti di una rivoluzione energetica. I dovranno impegnarsi a rendere più ecologiche le proprie attività divenendo dei **veri e propri hub energetici**. Inoltre, potranno ricoprire un **ruolo importante nel percorso verso la transizione "green"** contribuendo a generare **sinergie tra le due sponde del Mediterraneo, valorizzando la presenza in Nord Africa di grandi fonti di energia rinnovabile**. In questo contesto **il Mezzogiorno con un peso specifico di circa il 50% della movimentazione portuale italiana ha un ruolo chiave**.

Le sfide del paese in quattro passi...

- Nonostante il suo valore intrinseco il sistema è chiamato sempre a nuovi confronti e per **vincere la sfida della competitività del sistema portuale italiano**, pertanto, occorre **agire** in particolare, **su quattro fronti** indirizzati in parte anche dal **PNRR**:
 - **Migliorare l'efficienza logistica**, riducendo i **tempi di stazionamento delle navi** che risultano decisamente elevati rispetto ai principali concorrenti (il tempo medio di attesa nei porti italiani si attesta a **1,28 giorni contro 0,54 nei Paesi Bassi e 0,86 in Spagna**).

- o **Potenziare** servizi e infrastrutture per l'**intermodalità**, cruciali per il rilancio e lo smistamento dei carichi portuali. Come risulta da una survey SRM **il 20% delle imprese manifatturiere ricorre all'intermodale**.
- o **Sviluppare** le **aree retroportuali**, attraverso la piena implementazione della Zona Economica Speciale del Mezzogiorno (**ZES**) e delle Zone Logistiche Speciali (**ZLS**), due strumenti cruciali per incoraggiare gli investimenti e l'insediamento di nuove imprese.
- o Promuovere l'efficientamento degli scali in **ottica green**, puntando in particolare sul **cold ironing**, sullo sviluppo di infrastrutture per l'accosto di navi **GNL/dualfuel** o alimentate da combustibili alternativi (**ammoniaca, metanolo, idrogeno**) e sull'abilitazione all'uso di **energie rinnovabili in porto**.



sr-m.it

