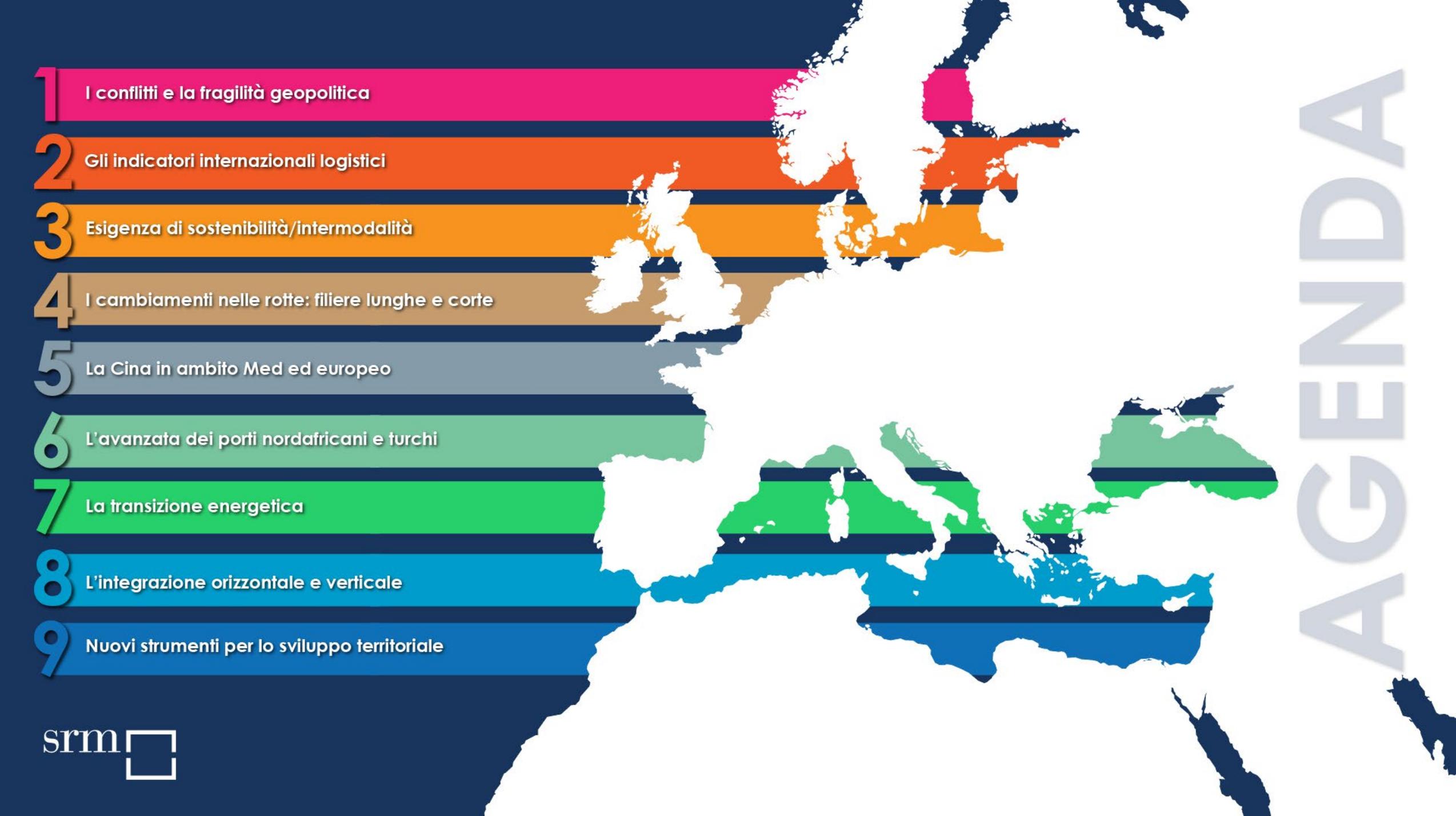




Le nuove sfide della competitività logistica dell'area Euro-Mediterranea

Alessandro Panaro
Head of Maritime & Energy Dept., SRM

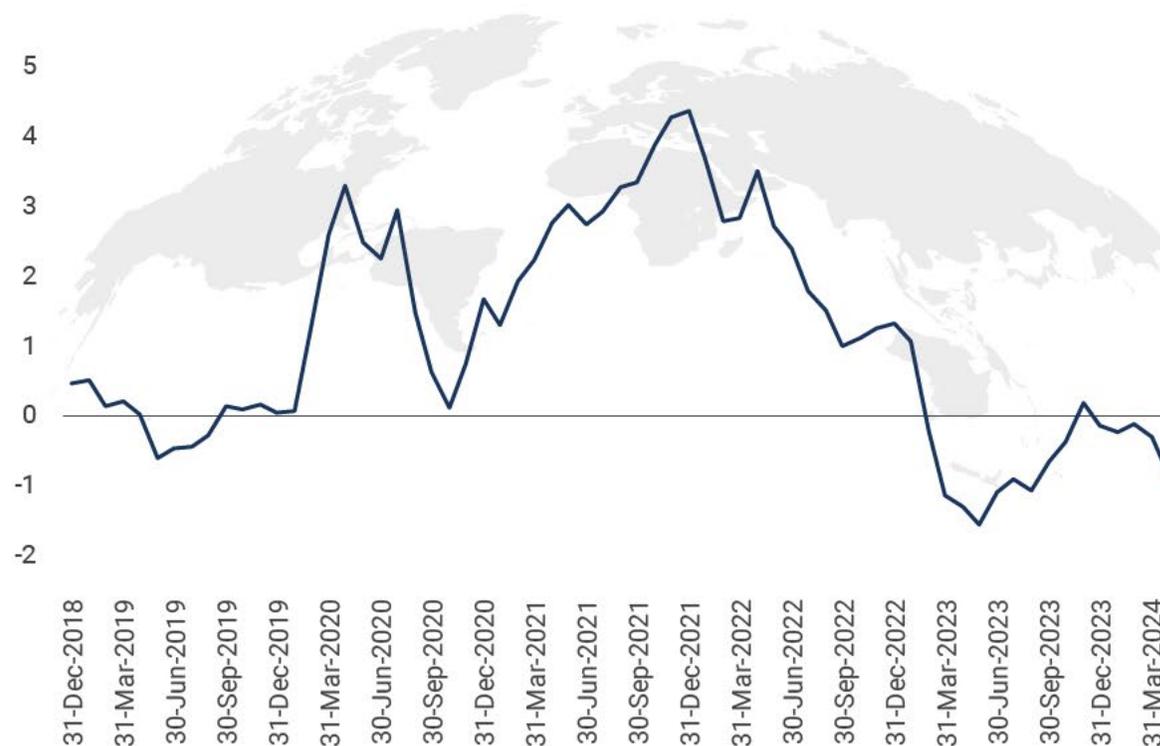
Venezia, 30 Maggio 2024

- 
- 1 I conflitti e la fragilità geopolitica
 - 2 Gli indicatori internazionali logistici
 - 3 Esigenza di sostenibilità/intermodalità
 - 4 I cambiamenti nelle rotte: filiere lunghe e corte
 - 5 La Cina in ambito Med ed europeo
 - 6 L'avanzata dei porti nordafricani e turchi
 - 7 La transizione energetica
 - 8 L'integrazione orizzontale e verticale
 - 9 Nuovi strumenti per lo sviluppo territoriale

- 1 I conflitti e la fragilità geopolitica
- 2 Gli indicatori internazionali logistici
- 3 Esigenza di sostenibilità/intermodalità
- 4 I cambiamenti nelle rotte: filiere lunghe e corte
- 5 La Cina in ambito Med ed europeo
- 6 L'avanzata dei porti nordafricani e turchi
- 7 La transizione energetica
- 8 L'integrazione orizzontale e verticale
- 9 Nuovi strumenti per lo sviluppo territoriale

I fattori che incidono sulla competitività logistica dell'area Euro-Mediterranea

Global Supply Chain Pressure Index



L'impatto dei conflitti sui trasporti marittimi e sulla logistica

1 I conflitti e la fragilità geopolitica

2 Gli indicatori internazionali logistici

3 Esigenza di sostenibilità/intermodalità

4 I cambiamenti nelle rotte

5 La Cina in ambito Med ed europeo

6 L'avanzata dei porti nordafricani e turchi

7 La transizione energetica

8 L'integrazione orizzontale e verticale

9 Nuovi strumenti per lo sviluppo territoriale

Conflitto Russia-Ucraina

- Cambiamento **pattern commerciali** per la ricerca di nuovi fornitori

Prodotti agricoli

Mais
Orzo
Grano

Metalli di base

Alluminio
Nichel

GNL

La "sicurezza energetica" guida l'aumento degli investimenti

Petrolio



IMPATTO SU TRASPORTO MARITTIMO E LOGISTICA

TRAFFICO RINFUSE

- Aumentano le **distanze**
- Aumenta il costo dell'**energia**

Conflitto in Medio Oriente Crisi del Mar Rosso

- Re-routing sul **Capo di Buona Speranza**
- Media transiti attraverso **Suez**:

Gen 23-24 Mag 23 **71**

Gen 24- 24 Mag 24 **38**

IMPATTO SU TRASPORTO MARITTIMO E LOGISTICA

TUTTO IL TRAFFICO

- Aumentano le **distanze**
- Aumentano **noli** e **tempi** di consegna
- Aumenta la domanda di **navi**
- Aumentano le **emissioni**

Gli indicatori internazionali di competitività

- 1 I conflitti e la fragilità geopolitica
- 2 Gli indicatori internazionali logistici**
- 3 Esigenza di sostenibilità/intermodalità
- 4 I cambiamenti nelle rotte
- 5 La Cina in ambito Med ed europeo
- 6 L'avanzata dei porti nordafricani e turchi
- 7 La transizione energetica
- 8 L'integrazione orizzontale e verticale
- 9 Nuovi strumenti per lo sviluppo territoriale



LSCI Liner Shipping Connectivity Index

L'Italia perde una posizione sul 2023



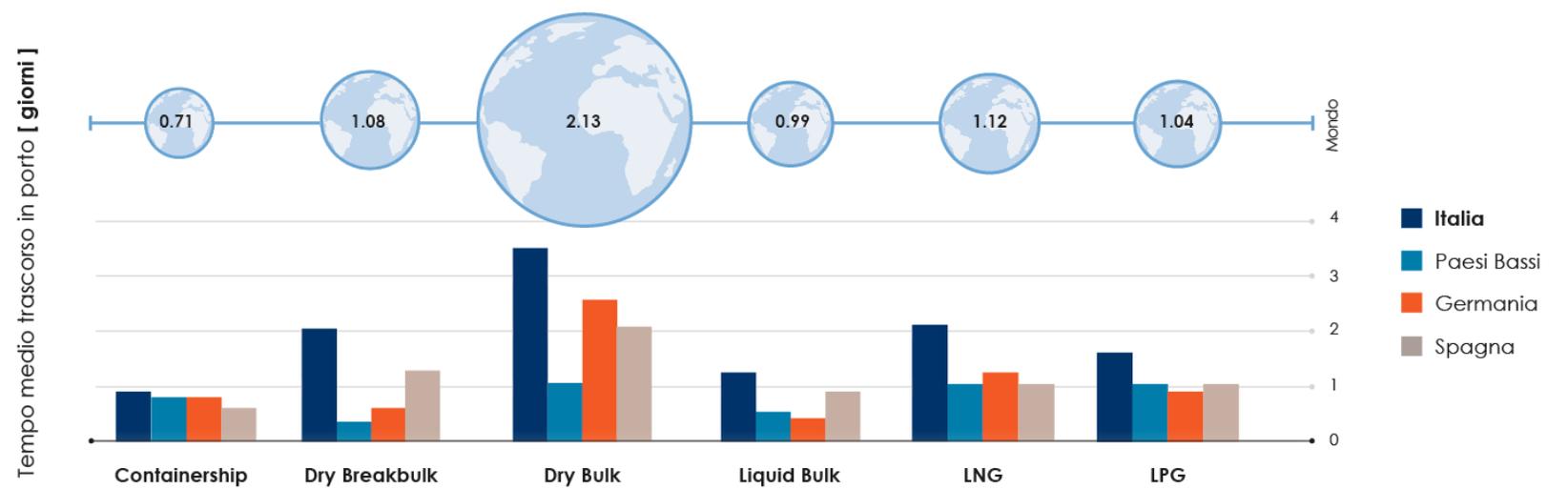
LPI Logistics Performance Index

L'Italia resta nella stessa posizione del 2018



	ITALIA	SINGAPORE
Dogana	3,4	4,2
Infrastrutture	3,8	4,6
Spedizioni internazionali	3,4	4,0
Competenza logistica	3,8	4,4
Tracking & Tracing	3,9	4,4
Puntualità	3,9	4,3

Tempo trascorso in porto per tipo di nave (2023)



Fonte: SRM su UNCTAD e World Bank

I nuovi modelli logistici e la transizione energetica driver di intermodalità dei porti

Green port. Un nuovo modello di porto basato su:

Cold Ironing



Modal shift



Attrazione di investimenti sostenibili



Rinnovabili ed efficienza energetica



Innovazione



Riduzione di emissioni CO2



Infrastrutture resistenti ai cambiamenti climatici



1 I conflitti e la fragilità geopolitica

2 Gli indicatori internazionali logistici

3 Esigenza di sostenibilità/intermodalità

4 I cambiamenti nelle rotte

5 La Cina in ambito Med ed europeo

6 L'avanzata dei porti nordafricani e turchi

7 La transizione energetica

8 L'integrazione orizzontale e verticale

9 Nuovi strumenti per lo sviluppo territoriale

- 1 I conflitti e la fragilità geopolitica
- 2 Gli indicatori internazionali logistici
- 3 **Esigenza di sostenibilità/intermodalità**
- 4 I cambiamenti nelle rotte
- 5 La Cina in ambito Med ed europeo
- 6 L'avanzata dei porti nordafricani e turchi
- 7 **La transizione energetica**
- 8 L'integrazione orizzontale e verticale
- 9 Nuovi strumenti per lo sviluppo territoriale

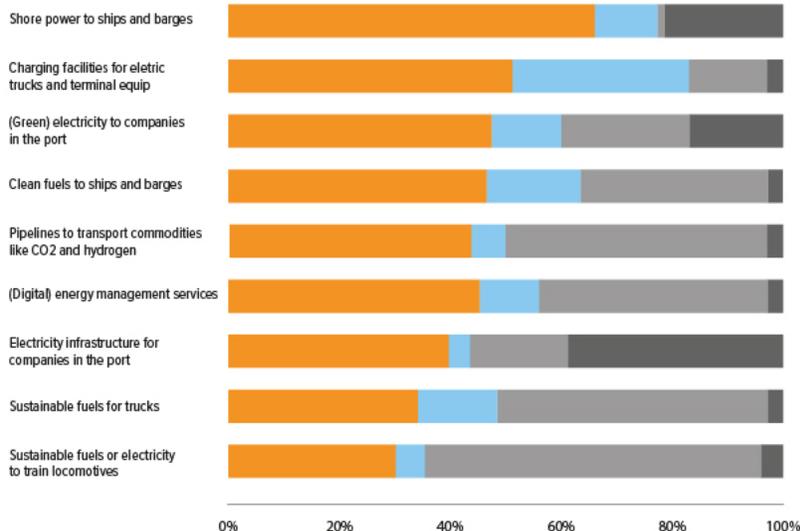
Il modello 'Green Port' richiede investimenti in infrastrutture

€80 bn
investimenti totali al 2034

Sostenibilità e transizione energetica sono la seconda categoria di investimento più importante per i porti.

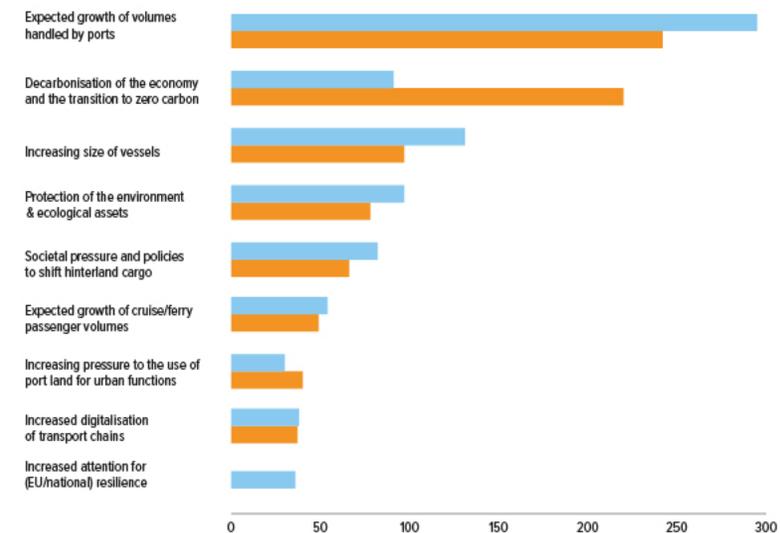
Il cambiamento dei servizi forniti dai Porti

- We offer this service already for more than 5 years
- We have no plans to start offering this service
- We started offering this service in the last 5 years
- We plan to start offering this service in the next 5 years



La rilevanza dei driver nei progetti di investimento nel 2023 e 2018

- 2018
- 2023



Progetti e criticità del trasporto intermodale

1 I conflitti e la fragilità geopolitica

2 Gli indicatori internazionali logistici

3 **Esigenza di sostenibilità/intermodalità**

4 I cambiamenti nelle rotte

5 La Cina in ambito Med ed europeo

6 L'avanzata dei porti nordafricani e turchi

7 La transizione energetica

8 L'integrazione orizzontale e verticale

9 Nuovi strumenti per lo sviluppo territoriale

Mix strada-ferro



13%

Media 19-23

20%

2023

TOP 5 porti per traffico ferroviario

Trieste and
Monfalcone



Genoa



La Spezia



Ravenna



Venice



I fattori driver dell'intermodalità

31%



Competitività
dei costi

28%



Affidabilità
di consegna

26%



Frequenza
del servizio

I 20 porti collegati con la Rete Ferroviaria Nazionale (RFI)



Porto collegato alla RFI



Porto da collegare

- 1 I conflitti e la fragilità geopolitica
- 2 Gli indicatori internazionali logistici
- 3 Esigenza di sostenibilità/intermodalità
- 4 I cambiamenti nelle rotte**
- 5 La Cina in ambito Med ed europeo
- 6 L'avanzata dei porti nordafricani e turchi
- 7 La transizione energetica
- 8 L'integrazione orizzontale e verticale
- 9 Nuovi strumenti per lo sviluppo territoriale

Il ruolo dei Canali per il commercio internazionale

Attraverso il **Canale di Panama**

passa il **3%** degli scambi globali

Il **40%** dei beni di consumo scambiati tra la East Coast americana e l'Asia nord-orientale passa per il Canale di Panama

! SICCATÀ

ROTTA ASIA-ECNA



- 26% 2M+ZIM
- 36% Ocean Alliance
- 21% THE Alliance
- 17% Altro

Attraverso il **Canale di Suez**

passa il **12%** degli scambi globali

IMPORT EU
685,3 mld€
di cui 310,8 mld€ dalla Cina

EXPORT EU:
359,9 mld€
di cui 112,9 mld€ verso la Cina

! HOUTI

ROTTA ASIA-MED



- 33% 2M
- 29% Ocean Alliance
- 23% THE Alliance
- 15% Altro

La presenza cinese nell'area Euro-Mediterranea

1 I conflitti e la fragilità geopolitica

2 Gli indicatori internazionali logistici

3 Esigenza di sostenibilità/intermodalità

4 I cambiamenti nelle rotte

5 La Cina in ambito Med ed europeo

6 L'avanzata dei porti nordafricani e turchi

7 La transizione energetica

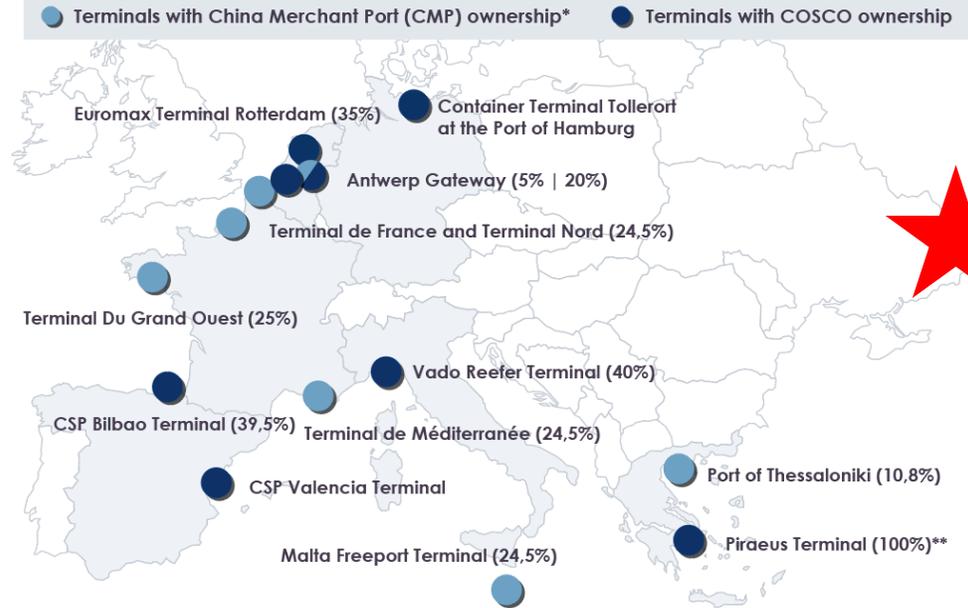
8 L'integrazione orizzontale e verticale

9 Nuovi strumenti per lo sviluppo territoriale

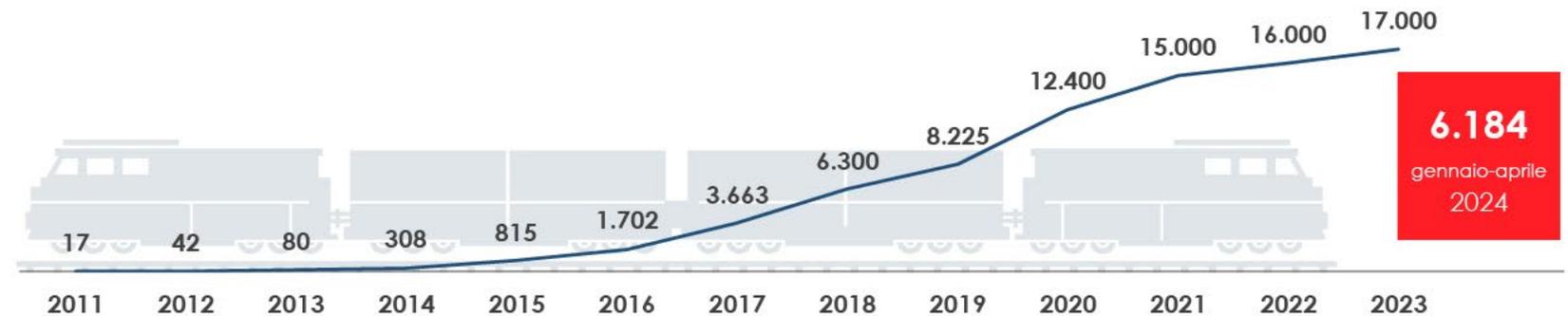
La presenza cinese nei terminal europei

*CMP possiede il 49% delle azioni di Terminal Link.

**Oltre alla piena proprietà di PCT, COSCO possiede una partecipazione del 67% nell'ambito dell'Autorità Portuale del Pireo.



Cresce il trasporto ferroviario tra la Cina e l'Europa

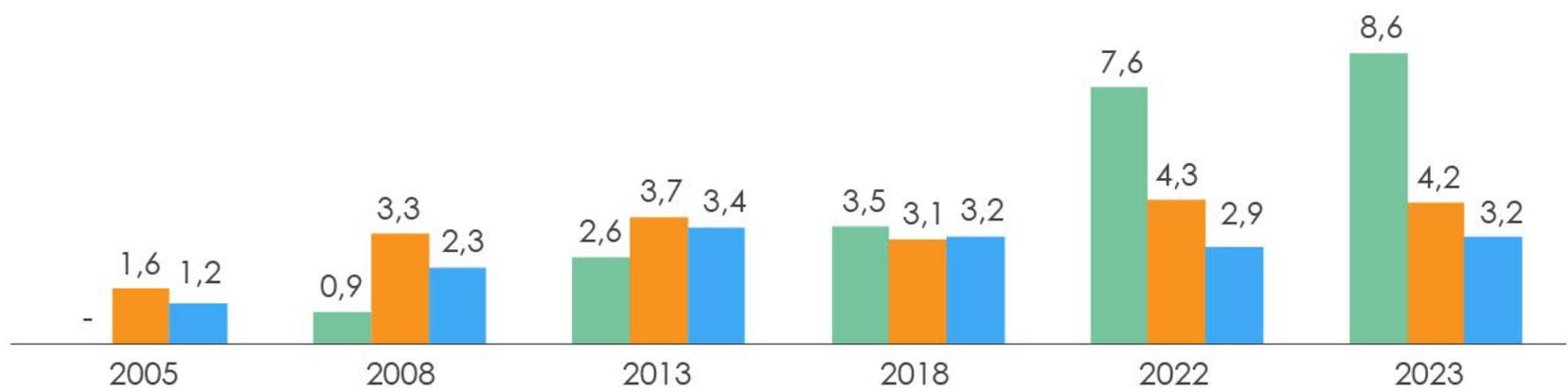


La sponda Sud-Est del Mediterraneo rafforza la sua influenza nel trasporto marittimo e nella logistica



- 1 I conflitti e la fragilità geopolitica
- 2 Gli indicatori internazionali logistici
- 3 Esigenza di sostenibilità/intermodalità
- 4 I cambiamenti nelle rotte
- 5 La Cina in ambito Med ed europeo
- 6 L'avanzata dei porti nordafricani e turchi**
- 7 La transizione energetica
- 8 L'integrazione orizzontale e verticale
- 9 Nuovi strumenti per lo sviluppo territoriale

Traffico container (mln TEU)



■ Tanger Med ■ Port Said ■ Ambarli

Fonte: SRM su Autorità Portuali



1 I conflitti e la fragilità geopolitica

2 Gli indicatori internazionali logistici

3 Esigenza di sostenibilità/intermodalità

4 I cambiamenti nelle rotte

5 La Cina in ambito Med ed europeo

6 L'avanzata dei porti nordafricani e turchi

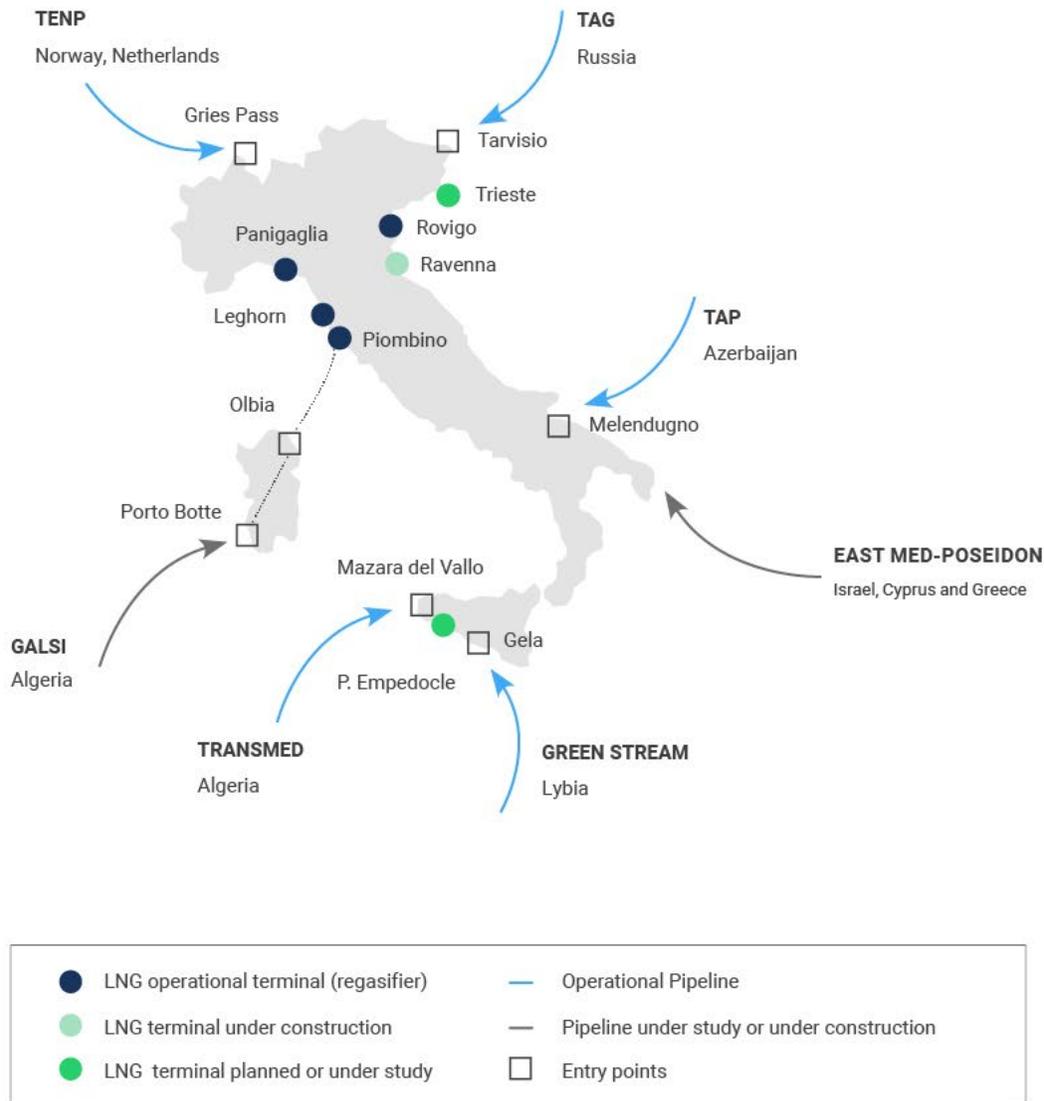
7 **La transizione energetica**

8 L'integrazione orizzontale e verticale

9 Nuovi strumenti per lo sviluppo territoriale



La logistica al servizio dell'energia



Alcuni esempi di accordi sulla decarbonizzazione



ACCORDO MAERSK - GOLDWIND

Prelievo a 10 anni di metanolo verde

MEMORANDUM D'INTESA MSC - SHELL

Sviluppo e implementazione combustibili a emissioni zero e tecnologie di utilizzo

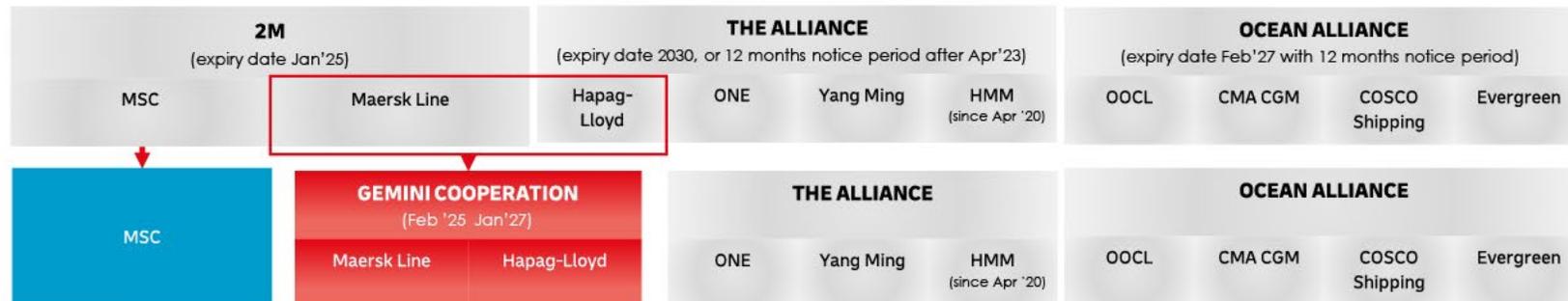
ACCORDO NIKE - CMA CGM

Impiego di biofuel nei trasporti via mare dei suoi prodotti

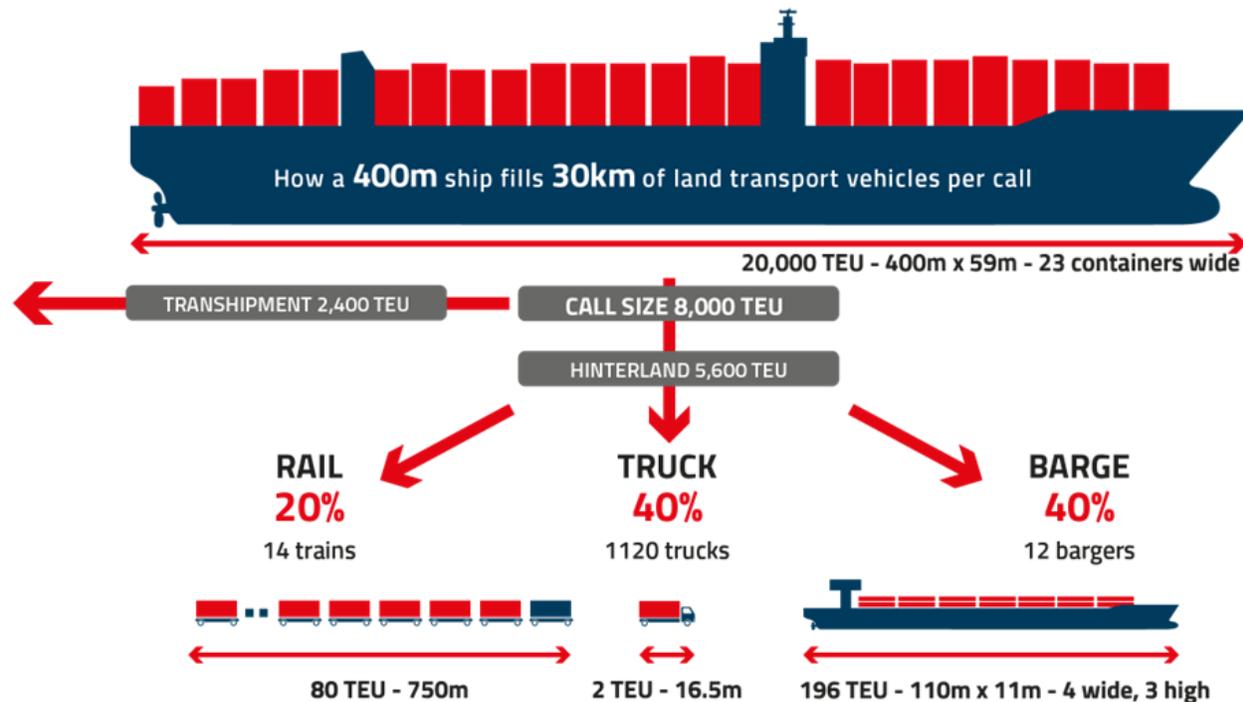
PORTO DI ROTTERDAM

Bunkeraggio di metanolo avviato

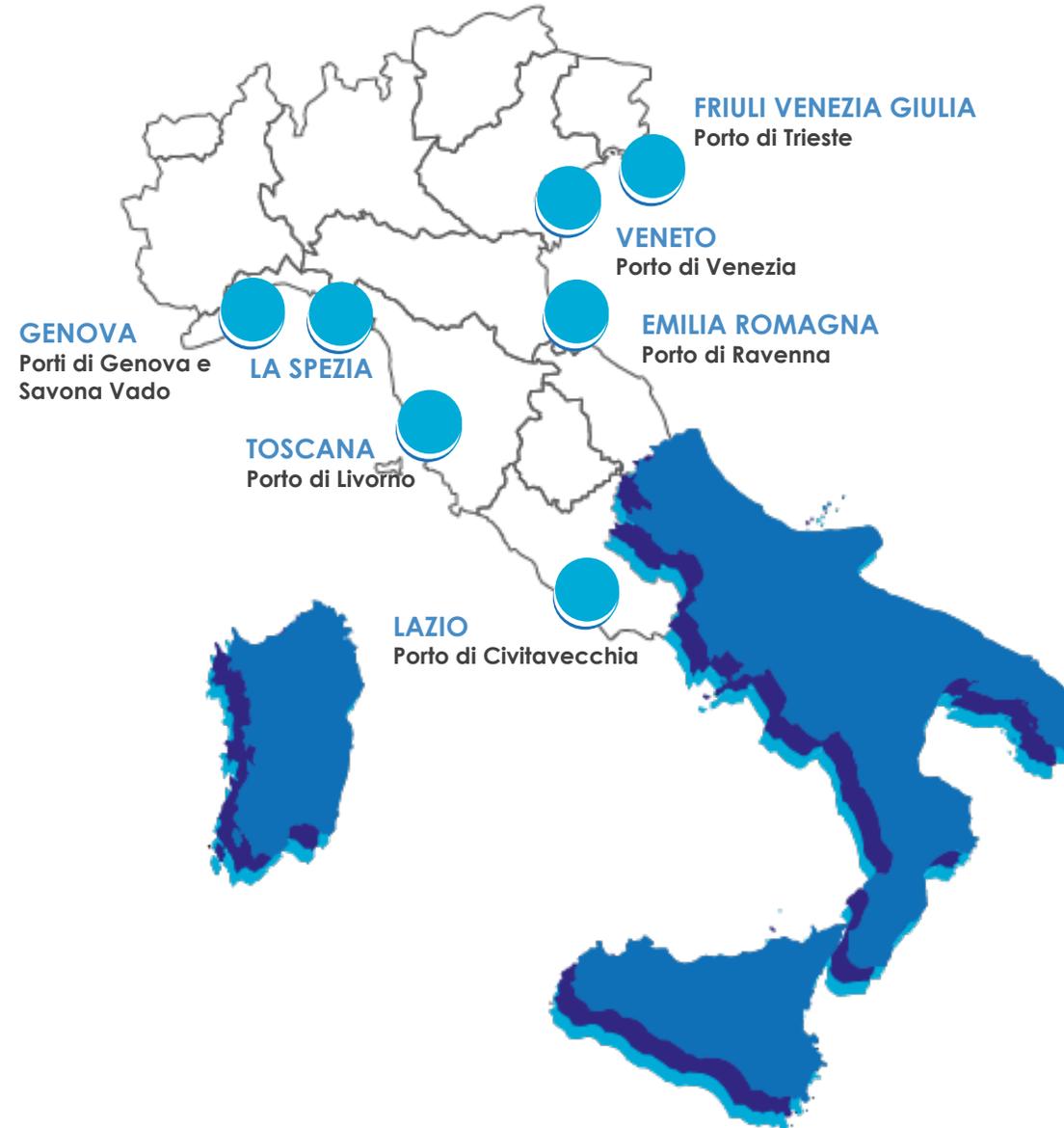
- 1 I conflitti e la fragilità geopolitica
- 2 Gli indicatori internazionali logistici
- 3 Esigenza di sostenibilità/intermodalità
- 4 I cambiamenti nelle rotte
- 5 La Cina in ambito Med ed europeo
- 6 L'avanzata dei porti nordafricani e turchi
- 7 La transizione energetica
- 8 L'integrazione orizzontale e verticale**
- 9 Nuovi strumenti per lo sviluppo territoriale



L'impatto delle megaships sull'intermodalità



- 1 I conflitti e la fragilità geopolitica
- 2 Gli indicatori internazionali logistici
- 3 Esigenza di sostenibilità/intermodalità
- 4 I cambiamenti nelle rotte
- 5 La Cina in ambito Med ed europeo
- 6 L'avanzata dei porti nordafricani e turchi
- 7 La transizione energetica
- 8 L'integrazione orizzontale e verticale
- 9 **Nuovi strumenti per lo sviluppo territoriale**



Save the date



Italian
Maritime
Economy
Conference
2024

**Le nuove sfide
dei porti dell'area
euro-mediterranea.**

La crisi nel Mar Rosso
e le trasformazioni
imposte dai
modelli green

sr-m.it

Napoli
Gallerie
d'Italia
19 luglio
2024



Grazie per
l'attenzione