

ITALIAN MARITIME ECONOMY

L'impatto del Covid-19 sui trasporti marittimi:
rotte strategiche e scenari globali

Intermodalità e sostenibilità
chiavi per il rilancio italiano

Presentazione del 7° Rapporto Annuale
Napoli, 1° ottobre 2020

SINTESI DEL RAPPORTO



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 calo dovuto alla pandemia del PIL mondiale sarà pari al -4,9% nel 2020**; si tratta di una crisi, definita dallo stesso FMI, “come nessun'altra” e con un recupero più lento del previsto nel 2021, con una crescita globale a fine periodo del 5,4%.
- Sul commercio internazionale FMI ha stimato un impatto della pandemia sui volumi di **circa -12%** per l'anno 2020 con un rimbalzo dell'8% nel 2021.
- Riguardo al **trasporto marittimo complessivo** si stima **per il 2020 un calo del 4,4%** e per il **2021 un incremento del 5%**.
- Le ultime **previsioni sull'impatto del Covid-19 sul segmento container** (la proxy più vicina al commercio internazionale in quanto esprime per lo più il traffico manifatturiero) evidenzia **un calo del 7,3%** nel 2020 che porta a chiudere l'anno realizzando **742 milioni di TEU movimentati nei porti mondiali**; il che riporta il segmento dei container ai volumi del 2017, in altre parole il virus ha portato via al settore gli ultimi quattro anni di crescita benché si intraveda un **rimbalzo del 10% al 2021** e del **6,6% nel 2022**.
- Allungando le **previsioni al 2024** la movimentazione container dei porti a livello mondiale dovrebbe **crescere ad un tasso medio annuo del 3,5%** fino ad arrivare a 951 milioni di TEU entro il 2024. (a livello di aree mondiali Europa +2,3%, Africa +3,3%, Far East +3,9%, Middle East +4,5% e Nordamerica +2,3%)

Il ruolo del Mediterraneo e del Canale di Suez è ancora importante ma il Covid-19 ha causato un traffico più accentuato verso il Capo africano di Buona Speranza ed il fenomeno dello “slow steaming”. Inizia ad affacciarsi la Rotta Artica.

- 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, nei primi 5 mesi del 2020, non ha più registrato le crescite sostenute (a doppia cifra) del 2019; ha infatti avuto un aumento del 7% delle navi in transito; le containership hanno avuto però un sensibile calo: -15%; bene invece gli altri settori: oil (+11%) e dry (+42%).**
- La diminuzione del traffico via Suez è essenzialmente dovuta a due fattori entrambi attribuibili al Covid-19: a) **calo dei carichi movimentati** dalle navi; b) **calo del prezzo del petrolio** che ha indotto numerose portacontainer a passare per il **Capo africano di Buona Speranza risparmiando i costi del pedaggio, allungando il percorso di circa 3mila miglia nautiche: sono 52 (il 5,1% del totale) le megaship che hanno preferito quest'ultima rotta nel periodo marzo-giugno 2020.**
- L'Autorità del Canale di Suez ha introdotto uno sconto del 17% per le containership in direzione sud, e dal 50% al 75% per la rotta US East Coast– South Asia e South East Asia, per cercare di limitare le scelte dei carrier di evitare il transito per risparmiare sui costi del pedaggio.
- Altro fenomeno che ha caratterizzato il periodo del Covid-19 è stato lo “**slow steaming**”; tecnicamente, sempre in un'ottica di risparmio dei costi, le navi hanno percorso le rotte con una minore velocità: il World Fleet Average Speed Index di Clarksons (2008 = 100) ha mostrato che le flotte navali hanno percorso, nel periodo della pandemia, le rotte ad una velocità di circa 20 punti inferiore a quella base.
- Il Rapporto evidenzia tra l'altro come i cambiamenti climatici stanno sempre più portando **l'attenzione verso la Rotta Marittima Artica** (c.d. NSR o Northern Sea Route) che ha potenzialità dovute a condizioni climatiche più agevoli ed alla possibilità di collegare i porti del Far East con quelli del Northern range da Nord.
- La rotta è al momento caratterizzata da traffici stagionali ed intraregionali: **il 98% è SSS-Short Sea Shipping**, vale a dire trasporto marittimo di corto raggio. Tra il 2011 e il 2019, la movimentazione in SSS è cresciuta del 134% medio annuo, raggiungendo 31,5 milioni di tonnellate. Secondo le stime (ante Covid-19), il traffico dovrebbe crescere fino a raggiungere i 100 milioni di tonnellate nel 2030.
- Anche nel periodo della Pandemia i traffici della NSR sono aumentati: tra **gennaio e aprile 2020** si è avuta una crescita dei passaggi nella NSR del +15% rispetto al 2019. La compagnia marittima cinese Cosco è il carrier più attivo su questa rotta e copre il 19% dei transiti complessivi.

Il fenomeno delle blank sailing sta caratterizzando, e lo farà ancora per alcuni mesi, le principali rotte strategiche. Ancora dominante la presenza della Grandi Alleanze navali. Si riduce il tasso di crescita dei terminal container nel mondo.

- 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 361 mila 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.

BRI (Belt & Road Initiative): si ravvisano rallentamenti dovuti al Coronavirus. Accelera il trasporto sui treni tra EUROPA - CINA.

- **Il Covid-19 ha avuto un impatto significativo sulla strategia cinese:** su 2.951 progetti collegati all'iniziativa, per un valore di 3,87 trilioni di dollari, **il 20% risulta "gravemente colpito" dalla pandemia**, secondo una Survey del Ministero del Commercio Estero del dragone.

- **L'import-export tra i paesi toccati dalla BRI** rappresenta il 13,4% del volume degli scambi globali e il 65% del volume degli scambi nell'Unione Europea;
- 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, **lo scorso luglio, il numero di treni merci ha toccato il record di 1.232 convogli, con una crescita del 68% su luglio 2019**. Luglio è stato il terzo mese consecutivo in cui è stata sorpassata la soglia mensile dei mille treni con una crescita anno su anno sempre a doppia cifra. Secondo le ferrovie cinesi il trasporto via treno ha avuto un peso determinante nello stabilizzare la catena della logistica internazionale interrotta dalla pandemia.
- **I treni in partenza dalla Cina** sono stati, in luglio, 724 con un aumento del 74%, mentre **il numero di convogli nella direzione opposta** è cresciuto del 60% a 508. Buona parte dei dispositivi di difesa anti-covid, quasi 5 milioni di pezzi, ha preso la strada della ferrovia.
- Il porto del Pireo, eletto dalla strategia BRI come porto di riferimento nel Mediterraneo, ha raggiunto nel 2019 **i 5,7 milioni di TEU grazie a Cosco**, diventando il primo porto dell'Area MED per i container, a seguire gli spagnoli Valencia ed Algeciras con 5,4 e 5,1 milioni. Gli italiani Genova e Gioia Tauro al 8° e 9° posto con 2,6 e 2,5 milioni.

I porti italiani stabili, l'import export marittimo sempre rilevante per il nostro Paese.

- Per la portualità italiana, il Rapporto conferma un trend di traffico stabile negli ultimi 5 anni in Italia intorno alle 480/490 milioni di tonnellate movimentate nell'anno, in evidenza la netta prevalenza delle **rinfuse liquide** che coprono il 37% del totale, segue il **segmento container** con una **quota pari al 23%**, mentre il **Ro-Ro si attesta al 22%** e le **rinfuse solide al 12%**, chiudono le merci varie con circa il 5%.
- **In Italia la componente internazionale del trasporto marittimo è sempre rilevante**. Nel 2019 il valore degli scambi commerciali via mare dell'Italia è stato pari a **249,1 mld€**, registrando un -1% sull'anno precedente. Di questi 129,6 mld€ sono in import (-2%) e 119,5 in export (costante).
- Nel primo semestre 2020 l'import export via mare ha subito l'impatto del Covid-19 registrando **un calo del 21%**.
- **Il mare assorbe il 36% dell'interscambio italiano mentre il trasporto su strada assorbe ancora il 50% del traffico merci**.

- **La Cina è il nostro principale Paese fornitore:** con 23,1 mld€ rappresenta il 18% di tutto l'import via mare italiano. **Il primo Paese cliente per modalità marittima sono gli USA** che con 28,1 mld€ concentra il 24% del nostro export.
- **Ro-Ro elemento di pregio del nostro traffico.** Nel 2019 ha registrato 106,4 milioni di tonnellate rilevando un -2,4% sul 2018. Il 36% del traffico di rotabili in transito nei porti italiani proviene dall'estero.
- **Le rinfuse liquide** per l'Italia, importante proxy della **componente energetica dei porti**, rappresentano la categoria merceologica più importante in termini di volumi e pertanto strategica (significativi introiti per le attività portuali). Nel 2019, con netta prevalenza dell'import, sono state movimentate circa 180 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, Cagliari, Augusta, Milazzo e Genova) rappresentano il 69% dell'intero traffico liquido nazionale e **Trieste**, con 43,3 milioni di tonnellate, si conferma lo scalo italiano che movimentata i volumi più elevati. Seguono Cagliari ed Augusta in Sicilia.
- 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.
- **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 246 mln di tonnellate di merci trasportate (quota di mercato 39%).

Le riflessioni e le proposte di SRM.

Il nostro Paese, con il Mezzogiorno in prima fila, deve migliorare l'efficienza portuale e valorizzare la sua catena logistica. ZES, ZLS e intermodalità possibili chiavi per il rilancio in una visione sostenibile.

Più Trasporto Ferroviario

Fattore su cui puntare con forza, anche in prospettiva futura, è *l'incentivazione al trasporto ferroviario*, ritenuto più sicuro, rapido e meno soggetto a file ed attese ai controlli. Il ferro rappresenta un'opportunità da cogliere anche perché può trasportare una quantità di

merce maggiore rispetto ai Tir e rappresentare il giusto raccordo per far ripartire il traffico nazionale ed internazionale. A titolo di esempio, le aziende, secondo le analisi di SRM, per raggiungere il porto e viceversa, utilizzano ancora marginalmente i collegamenti intermodali (certo anche per mancanza di infrastrutture). Per l'83% delle imprese la principale modalità di collegamento è "la strada"; il restante 17% utilizza la combinazione strada/ferrovia.

Far decollare le opere immediatamente cantierabili nei porti. Prevedere un intervento sblocca-porti che agisca su un panel di infrastrutture portuali "ad alto impatto economico"

SRM ha stimato, analizzando un panel di programmi operativi portuali (POT) oltre 4 miliardi di opere portuali in vari stati di avanzamento e di varia dimensione. Sarebbe ipotizzabile riproporre l'analisi per individuare e censire quindi quali sono le opere ad alto impatto economico ed a quale stato della progettazione esse si trovino per impostare su di esse una ripartenza SENZA VINCOLI BUROCRATICI.

Impostare la programmazione dei fondi strutturali 2021-2027 prevedendo un grande rilancio dei porti del Mezzogiorno

Il Coronavirus ha messo in evidenza come due punti strategici siano, in primo luogo, quello di avviare processi di digitalizzazione delle procedure portuali e quindi di evitare quanto più possibile contatti umani (fermo restando quelli ineliminabili) e, in secondo luogo, come illustra il Rapporto, puntare su integrazione infrastrutturale e quindi favorire lo sviluppo della ferrovia e dell'intermodalità; questo però richiede l'impiego di grandi risorse.

Perché allora non prevedere con i Fondi UE per il Mezzogiorno strategie mirate verso i porti del Sud e renderli ancor più competitivi?

Gli scali meridionali movimentano merci per oltre il 42% del totale nazionale. Hanno l'esperienza di un territorio che utilizza il mare per il 62% del suo import-export.

Puntare sulla portualità meridionale e sul sistema logistico del Sud potrebbe essere una soluzione per rendere più competitivi i nostri porti e, allo stesso tempo impostare una VIRUSEXIT STRATEGY.

Rilancio immediato delle Zone Economiche Speciali e delle Zone Logistiche Semplificate per dare impulso ulteriore agli investimenti imprenditoriali

Al momento questi strumenti, pur decollati in punto procedurale, sembrano anch'essi in una fase di "stallo tecnico" per la mancanza di decreti di attuazione che rendano operativi alcuni provvedimenti sulla semplificazione amministrativa.

Lo strumento, SRM lo ha ribadito in tanti suoi studi, ha come obiettivo l'attrazione di investimenti industriali in un territorio rivolti a portare traffico portuale ed import ed export marittimo. Sembra che l'impatto economico che questi possano portare non sia stato pienamente recepito.

Rilancio immediato delle Zone Franche per stimolare l'import ed export

Le ZES non sono strumenti che producono effetti nell'immediato, ma servono per aumentare la credibilità di un sistema portuale e logistico e, se ben integrati con Zone Franche portuali possono avere effetti importanti per un territorio attraverso l'esenzione di IVA e dazi per le merci extra UE e dando la possibilità di stoccare merci in magazzino in attesa della ripresa del mercato; uno stimolo al commercio internazionale non da poco.

Incentivare l'outsourcing e l'uso di clausole contrattuali che favoriscano le nostre imprese logistiche

Stime effettuate da SRM-Contship su un panel di 400 imprese manifatturiere evidenziano come la maggior parte delle aziende **esternalizzi la logistica**; nel caso dell'export l'69% delle imprese, per l'import il 49%. Questo dato mostra la chiara opportunità che il nostro sistema industriale offre a chi è specializzato nel settore e come si debba insistere in tale direzione.

Il dato precedente e le opportunità offerte vengono mitigate dall'analisi delle **clausole contrattuali utilizzate dalle aziende stesse**: prevale la resa Ex-works (cosiddetta franco fabbrica e cioè costi e rischi del trasporto a carico del compratore) che viene applicata nel 67% dei casi. Questa tendenza indica l'intenzione sempre più marcata dell'impresa a non occuparsi di ciò che accade al di fuori del proprio perimetro ma a cedere quindi al cliente (estero nel caso dell'export) tutti gli aspetti della filiera logistica e questo potrebbe rappresentare un rischio proprio per le nostre aziende portuali-logistiche.

www.sr-m.it

www.srm-maritimeconomy.com

