

Le nuove sfide dello shipping ed i fenomeni che stanno portando al cambiamento

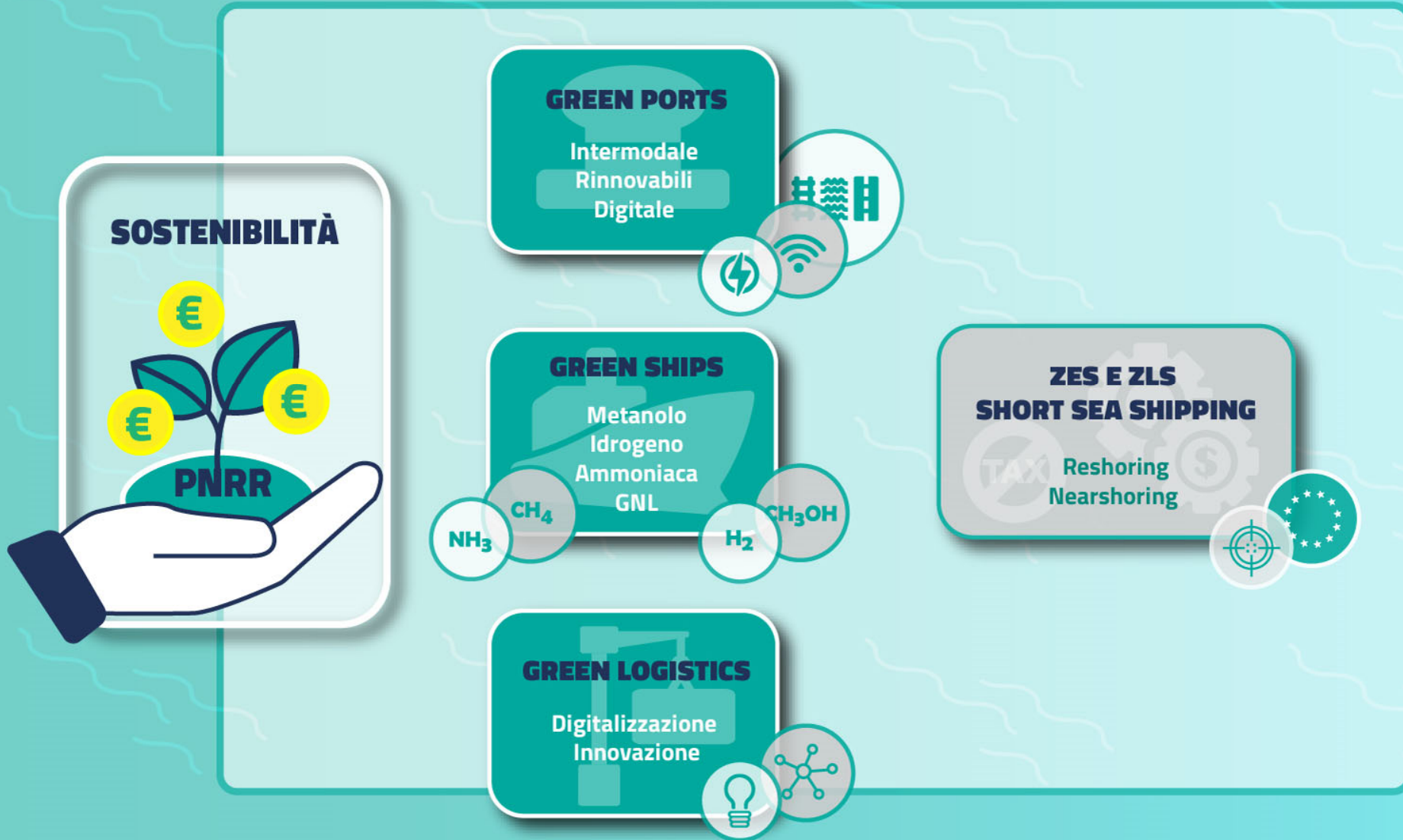
Alessandro Panaro

Head of Maritime & Energy Dept., SRM

Webinar, 11 aprile 2022

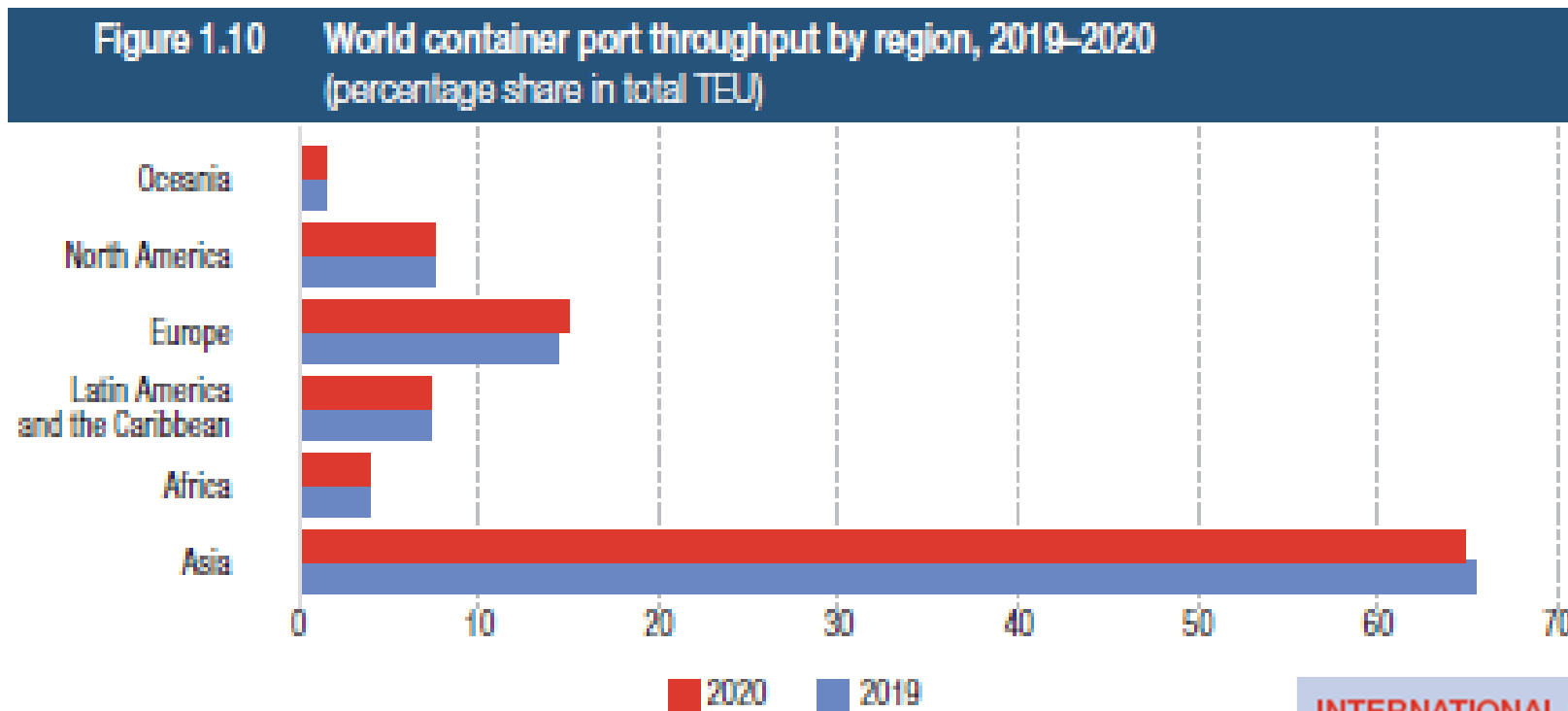


Equazioni possibili



La **regionalizzazione** delle rotte marittime di per sè
porterà ad un mondo più sostenibile

Uno sguardo al trasporto marittimo nel mondo



Source: UNCTAD secretariat calculations, derived from table 1.10.

- Asia ancora dominante negli scenari

UNCTAD expects world maritime trade to recover by **+4.3%** in 2021

Growth in maritime trade volumes expected to moderate and expand at an annual rate of **+2.4%** between 2022 and 2026

INTERNATIONAL SEABORNE TRADE IN 2020

Growth slipped by	Total volumes reached
-3.8%	10.7 billion tons
following on a weak pre-pandemic growth of 0.5% in 2019	

La spinta al Reshoring

Port
Congestion

Aumento
prezzo Petrolio

Aumento Noli



Blank sailing

Stop Import
export

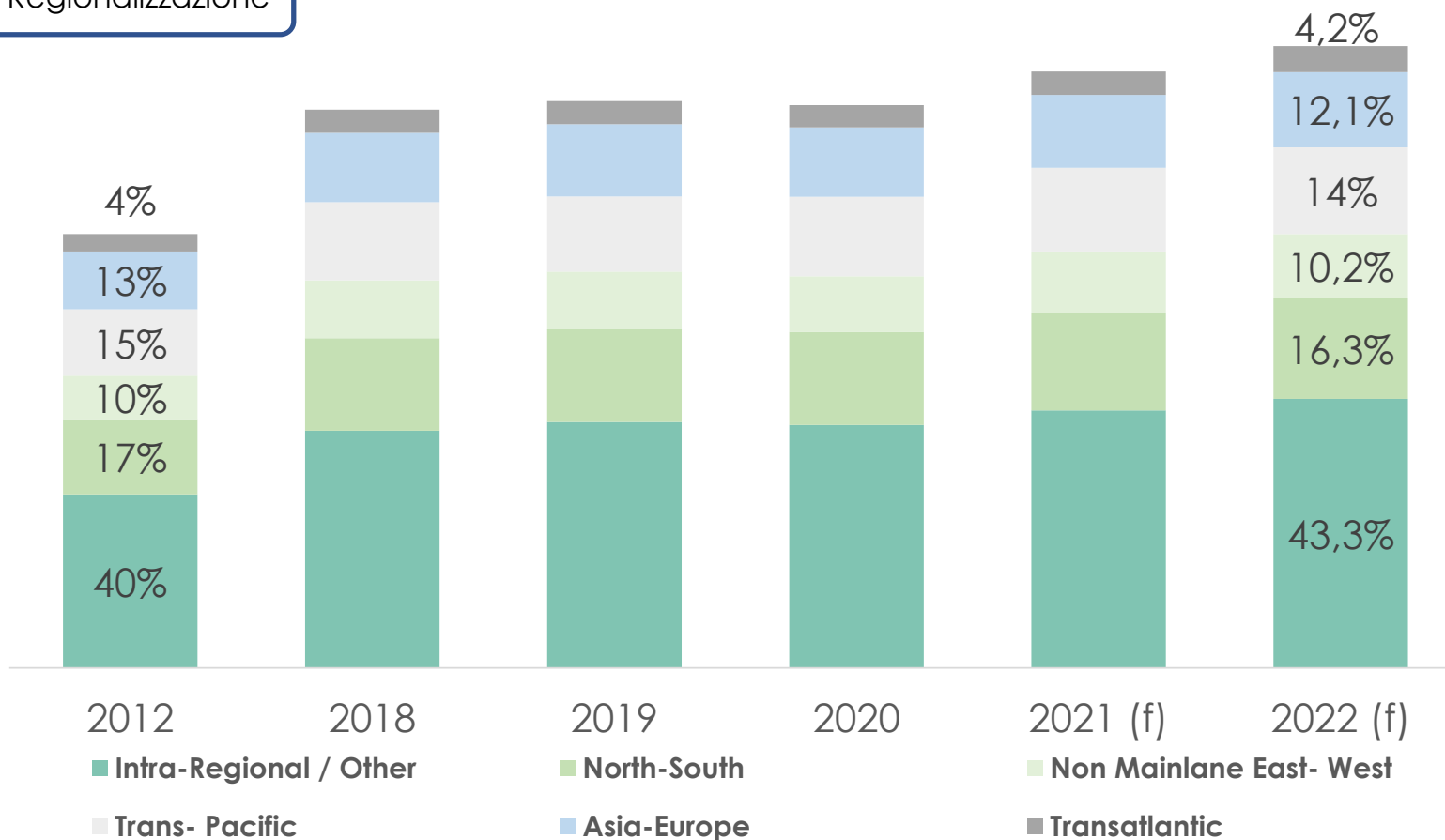
Danni di
sistema

Ricerca rotte
alternative

Il processo di regionalizzazione delle rotte



Traffico marittimo container Rotte mondiali – 2012-22 - % su TEU



Fonte: SRM su Clarksons

Negli ultimi anni le rotte intraregionali sono cresciute e si prevede che continueranno ad aumentare raggiungendo al 2022 il 43,3% del totale.

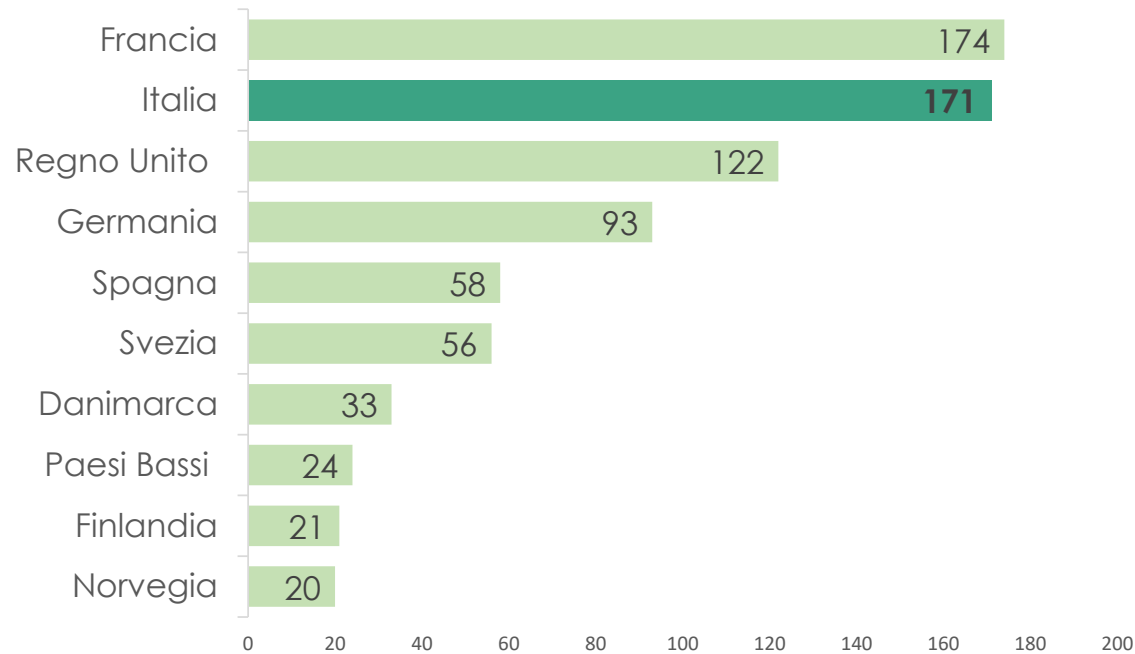


Sono partiti anche casi di reshoring che va avviato in maniera più incisiva

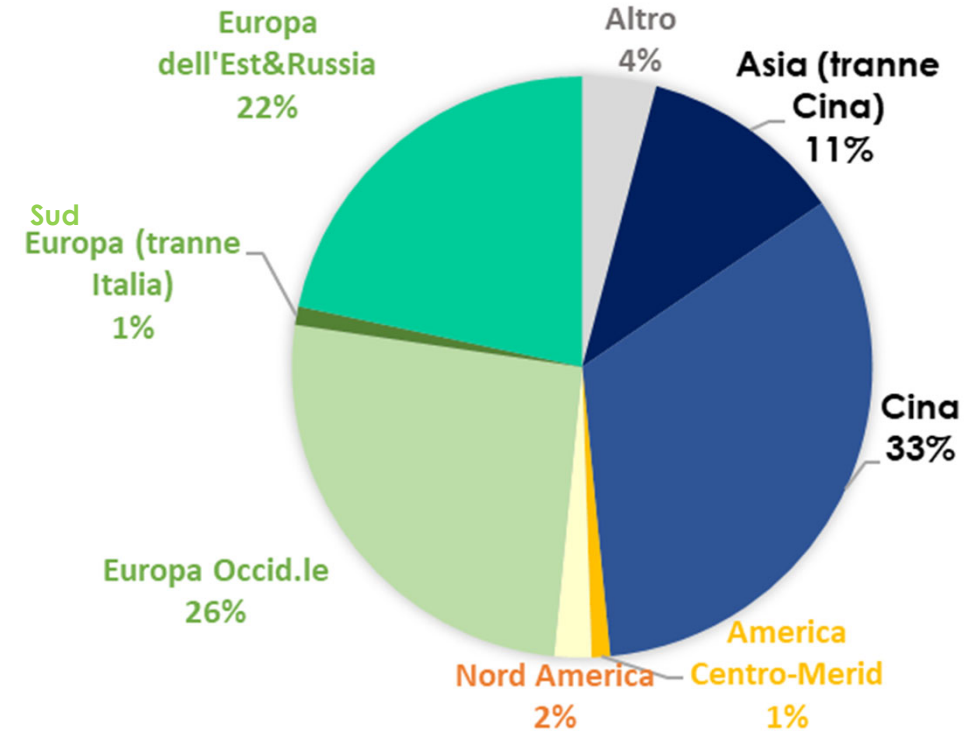


Il reshoring/nearshoring

Casi reshoring in Europa (Top 10)



Aree di provenienza dei casi di reshoring in Italia



Fonte: Banca d'Italia e Polimi su banca dati Uniclub Polimi 2021

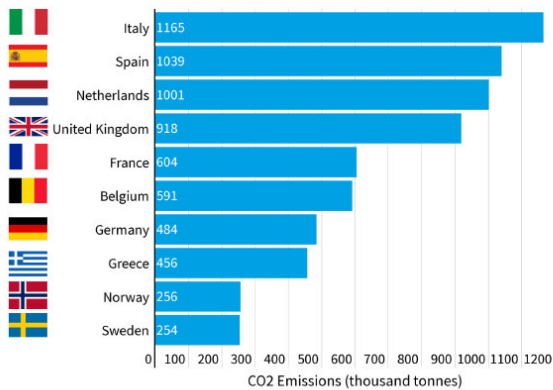
Il 60% delle imprese con impianti all'estero non pianifica di rientrare nei prossimi 3 anni; il 2% farà reshoring (Survey Banca d'Italia su 3000 imprese)

Il 44% del reshoring in Italia proviene da imprese localizzate nel Far East (Cina 33%).

Un settore marittimo sempre più **Green**

Una panoramica sulle emissioni

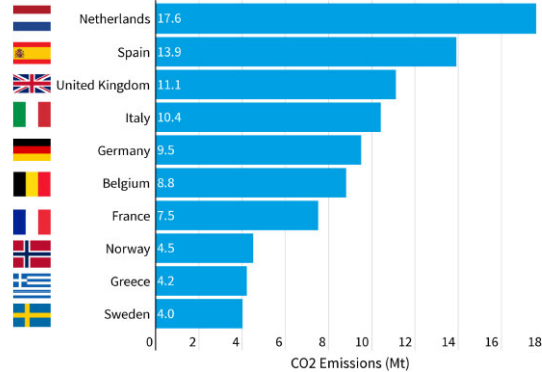
Emissions from ship activities at port



Note: Ship emissions at port, referred to as 'at-berth' emissions, are those that come from port activities like loading, unloading and refuelling. An alternative to running the ship engine using traditional fuels would be to plug in to shore-side electrification infrastructure at port. Data from 2018.

Figure 4: Emissions from ship activities at port by Member State

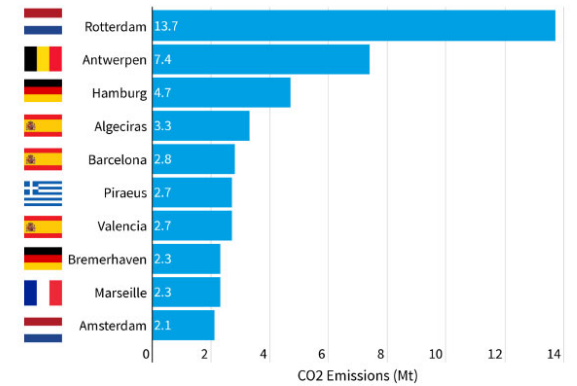
Country ranking of maritime supply chain emissions



Note: This includes emissions associated with ports across the maritime supply chain in 2018 falling under the scope of shipping emissions reported in the EU MRV. Calculations are based on MRV figures and ports' cargo trade from Eurostat databases mar_go_am and mar_pa_qm.

Figure 2: Maritime supply chain emissions ranking by Member States

Port maritime supply chain emissions ranking



Note: This includes emissions associated with ports across the maritime supply chain in 2018 falling under the scope of shipping emissions reported in the EU MRV. Calculations are based on MRV figures and ports' cargo trade from Eurostat databases mar_go_am and mar_pa_qm.

Figure 1: Maritime supply chain emissions ranking by port

II Green tonnage: LNG, Methanol e ammonia

vessels with LNG or methanol propulsion

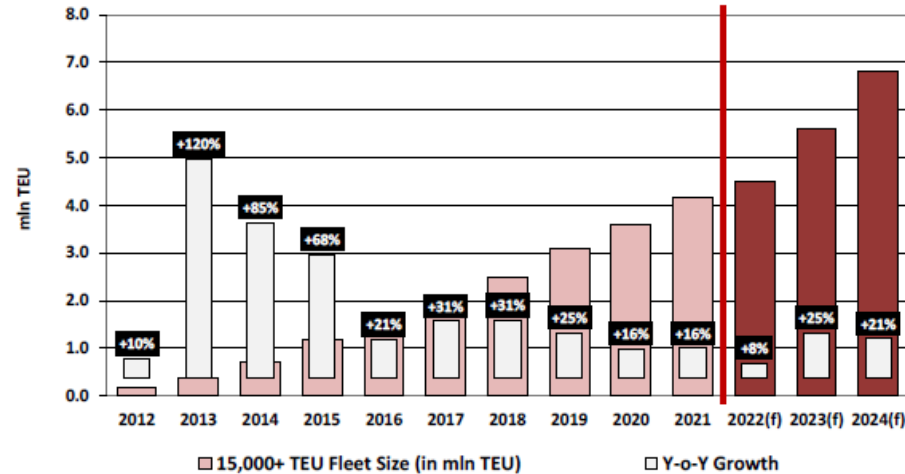
all size classes :: excludes ships described as 'ready' or 'prepared' for alternative fuels such as LNG, methanol or ammonia



Source: Alphaliner & Banchero Costa

- Un outlook sulle Green Ships

Projected Ultra Large Containership Fleet Growth
(Mar 2022 ; only units over 15,000 TEU ; in mln TEU ; after assuming slippage and demo)



	2022	2023	2024
LNG or methanol			
	14	37	76
Mteu			
	0.17	0.55	0.90
based on confirmed orders only			

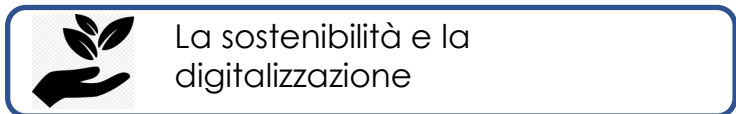


Gli ultimi numeri sulla flotta mondiale

1. il **61% di tutti gli ordini nel primo trimestre 2022 è relativo a navi che utilizzano combustibili alternativi.**
2. Nel 2021 **il 32,7% del tonnellaggio delle nuove costruzioni ordinate era destinato a navi con combustibili alternativi**, in aumento rispetto ai 209 ordini del 2020 e ai 46 ordini del 2016.
3. Il **57% dei contratti di nuove costruzioni per tonnellaggio erano alimentati a GNL, il 3,4% a metanolo, lo 0,1% per l'idrogeno.**
4. Attualmente, **il 4,5% della flotta mercantile globale a mare** e il **37,8% del portafoglio ordini** in termini di gt sono alimentati in modo alternativo. Si prevede che il 5% della capacità globale della flotta sarà alimentata in modo alternativo entro l'inizio del 2023.
5. Il **23% del tonnellaggio globale è dotato** di scrubber.

(Fonte Clarksons)

Sostenibilità: navi e porti sempre più tecnologici e verdi



Ordinativi	2022-2024
N. containership totali	728
N. navi a LNG o metanolo	127
%	17%
containership totali (Mteu)	5,77
navi a LNG o metanolo (Mteu)	1,62
%	28%

Fonte: SRM su Alphaliner



1,4 miliardi di dollari Il valore dell'orderbook di **8 portacontainer** della capacità di **16mila TEU** alimentate a **metanolo**
(prima consegna prevista per marzo 2024)



3 miliardi di euro il valore dell'orderbook di **3 navi da crociera** alimentate a **GNL**
(prima consegna prevista per il 2022)



CMA CGM è il vettore che ha maggiormente investito in navi alimentate a GNL. **Entro il 2024, saranno 44 le navi del gruppo ad essere alimentate a GNL.** Ha avviato anche il servizio di navi a **biometano** sulla rotte intra europea



Varata la prima nave GNL dual-fuel VLCC della Cina. La nave, lunga 333 metri, utilizzerà il GNL come combustibile principale.

La sfida dell'idrogeno: un passo verso il futuro

14



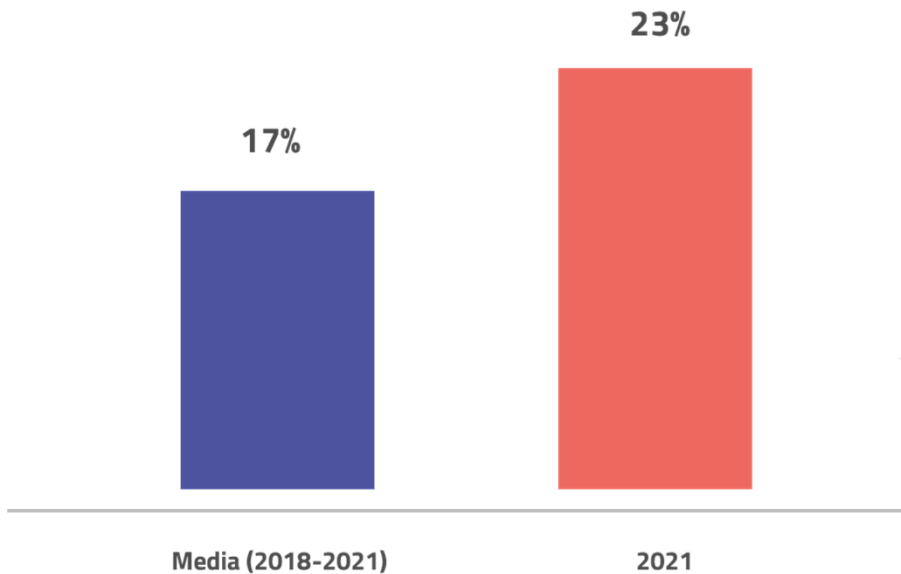
La sostenibilità e la digitalizzazione



- **Fincantieri** ha varato a febbraio 2022 la sua prima **nave a idrogeno ZEUS (Zero Emission Ultimate Ship)** costruita nei cantieri di **Castellammare di Stabia**.
- Zeus (Lunghezza: 25 m. Peso: 170 tonn,) attraverso l'impianto 'fuel cell' **ottiene energia elettrica** direttamente dall'idrogeno **senza** processo di **combustione termica**.
- La predisposizione all'alimentazione elettrica da terra (c.d. **cold ironing**), rappresenta un' **opzione** fondamentale **per ricaricare le batterie** a bordo nave senza produrre emissioni.

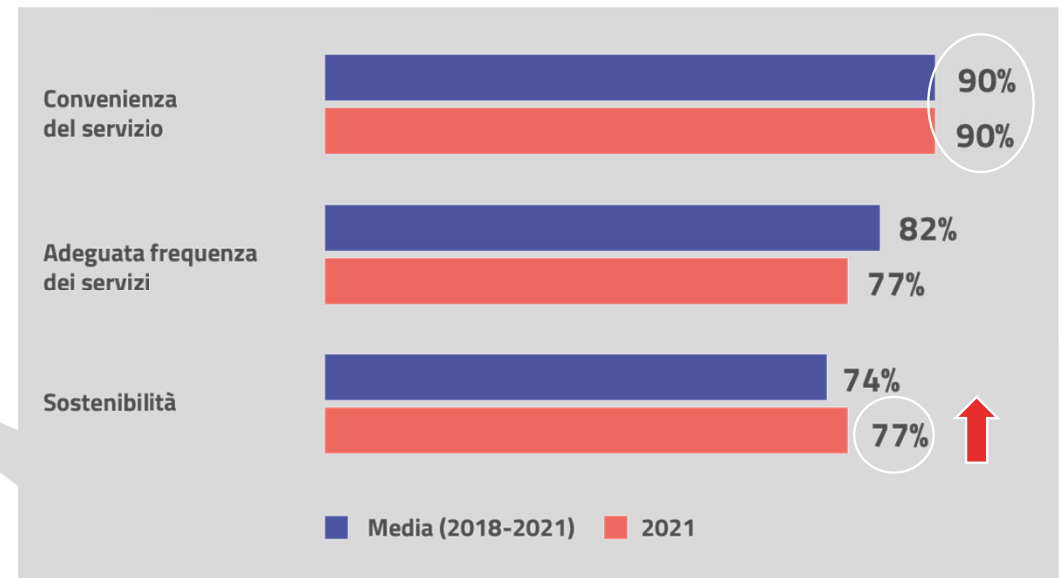
Per una politica green occorre puntare sempre più
sull'**intermodale**

In ripresa l'uso dell'intermodale: qualcosa si muove



- Salgono al **23%** le imprese che scelgono un mix strada/ferro per trasportare la merce dall'azienda al porto e viceversa

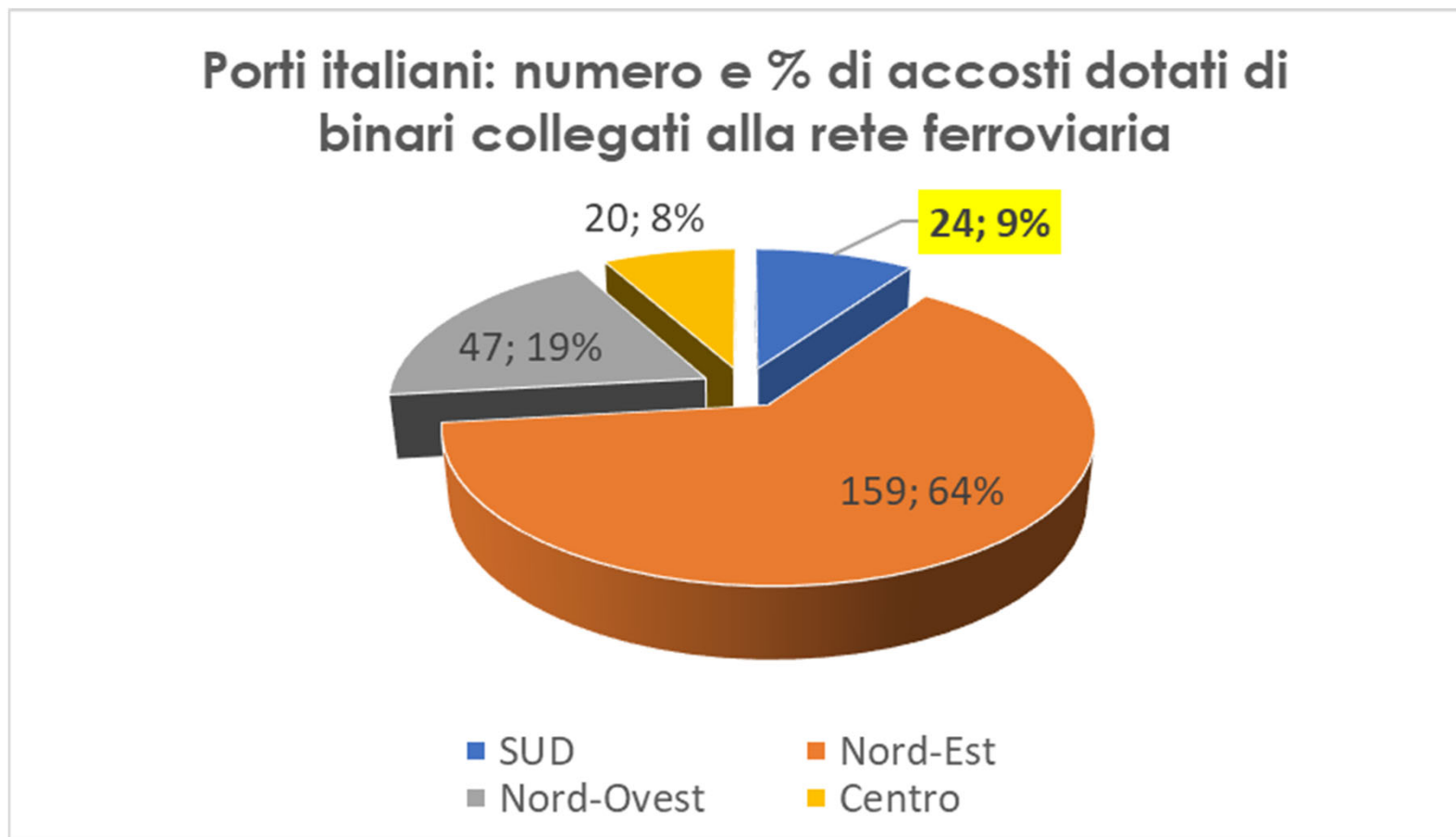
Perché l'intermodale



- Chi sceglie l'intermodale, lo fa per **convenienza**, **sostenibilità** e se la **frequenza del servizio** è adeguata.

Porti italiani: i collegamenti alle reti ferroviarie

17

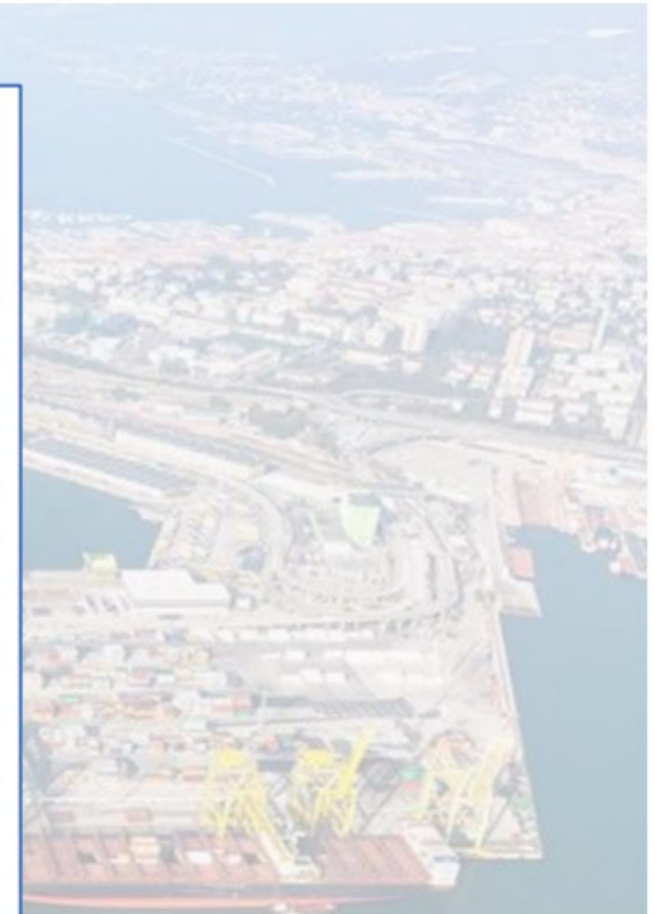


- Genova, Trieste e Venezia sono i porti italiani che hanno il maggior numero di accosti collegati alla rete ferroviaria.

Fonte: MIMS

Traffico ferroviario generato dai porti

Focus impianti portuali – Traffico consuntivato nel 2021



Fonte: RFI

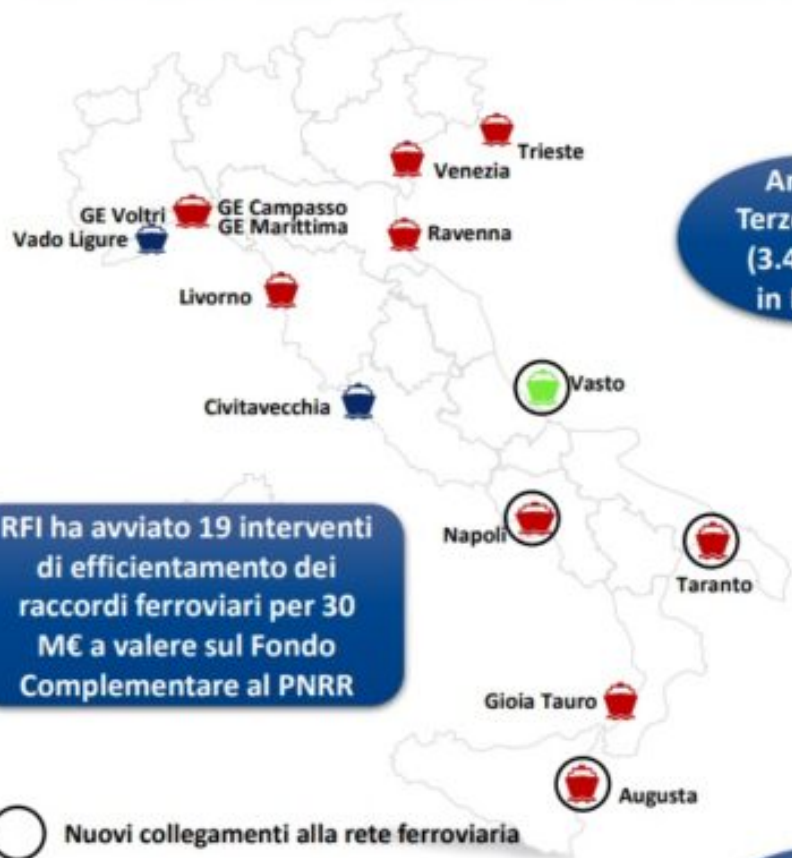
Miglioramento collegamenti con porti

Ultimo/Penultimo miglio e potenziamenti infrastrutturali

Porti che risulteranno collegati alla rete ferroviaria:

$$26 = 11 + 11 + 4$$

Totale porti Porto Core Porto Comprehensive Porto Off Rete TEN-T



Ambito Terzo Valico (3.400 M€ in PNRR)

RFI ha avviato 19 interventi di efficientamento dei raccordi ferroviari per 30 M€ a valere sul Fondo Complementare al PNRR

- Nuovi collegamenti alla rete ferroviaria
- 🇮🇹 Interventi totalmente o parzialmente finanziati in PNRR

200 M€ in PNRR

Fonte: RFI

I principali interventi

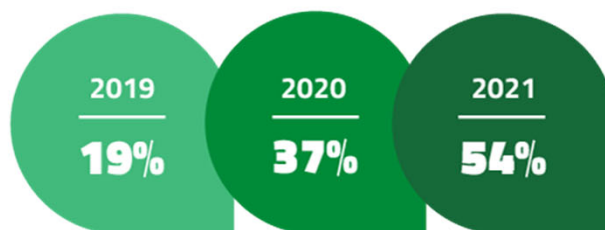
Porto	Azioni messe in campo	Status attuativo
Genova Marittima	<ul style="list-style-type: none"> Realizzazione nuova stazione Allungamento modulo 	Progettazione
🇮🇹 Genova Voltri	<ul style="list-style-type: none"> Incremento capacità linea di collegamento Allungamento modulo (per fasi) 	Realizzazione (1^ fase) Progettazione (2^ fase)
🇮🇹 Genova Campasso	<ul style="list-style-type: none"> Allungamento modulo Potenziamento linee di collegamento 	Realizzazione
🇮🇹 Trieste	<ul style="list-style-type: none"> Upgrading linee di collegamento Potenziamento impianti 	Realizzazione (1^ fase)
Venezia	<ul style="list-style-type: none"> Potenziamento Venezia Marghera Scalo 	Realizzazione (1^ fase)
🇮🇹 Ravenna	<ul style="list-style-type: none"> Adeguamento a sagoma e soppressione PL Prolungamento dorsale destra Candiano Potenziamento destra e sinistra Candiano 	Realizzazione Progettazione
Livorno	<ul style="list-style-type: none"> Collegamento diretto porto-interporto Collegamento interporto – linea Pisa/Vada By-pass di Pisa 	Progettazione
Civitavecchia	<ul style="list-style-type: none"> Nuova fermata passeggeri Upgrading tecnologico linea di collegamento 	Progettazione
Napoli	<ul style="list-style-type: none"> Eliminazione interferenze con viabilità Nuova stazione 	Fattibilità
🇮🇹 Taranto	<ul style="list-style-type: none"> Potenziamento stazione Cagioni Collegamento a nuova piastra logistica 	Realizzazione
Vasto	<ul style="list-style-type: none"> Nuovo collegamento 	Fattibilità
🇮🇹 Augusta	<ul style="list-style-type: none"> Nuovo collegamento a porto commerciale 	Fattibilità
🇮🇹 Vado Ligure	<ul style="list-style-type: none"> Allungamento modulo Potenziamento tecnologico 	Progettazione
🇮🇹 Gioia Tauro	<ul style="list-style-type: none"> Allungamento modulo Potenziamento linee di collegamento 	Fattibilità

Per una politica green occorre puntare sempre più sulla
sostenibilità come elemento strutturale e sulla
digitalizzazione

La sostenibilità: un trend crescente

DOMANDA

% di aziende che reputa
i propri clienti fortemente
sensibili al tema della sostenibilità



OFFERTA

% di aziende che includono la
sostenibilità nella propria
governance interna



2023
64%

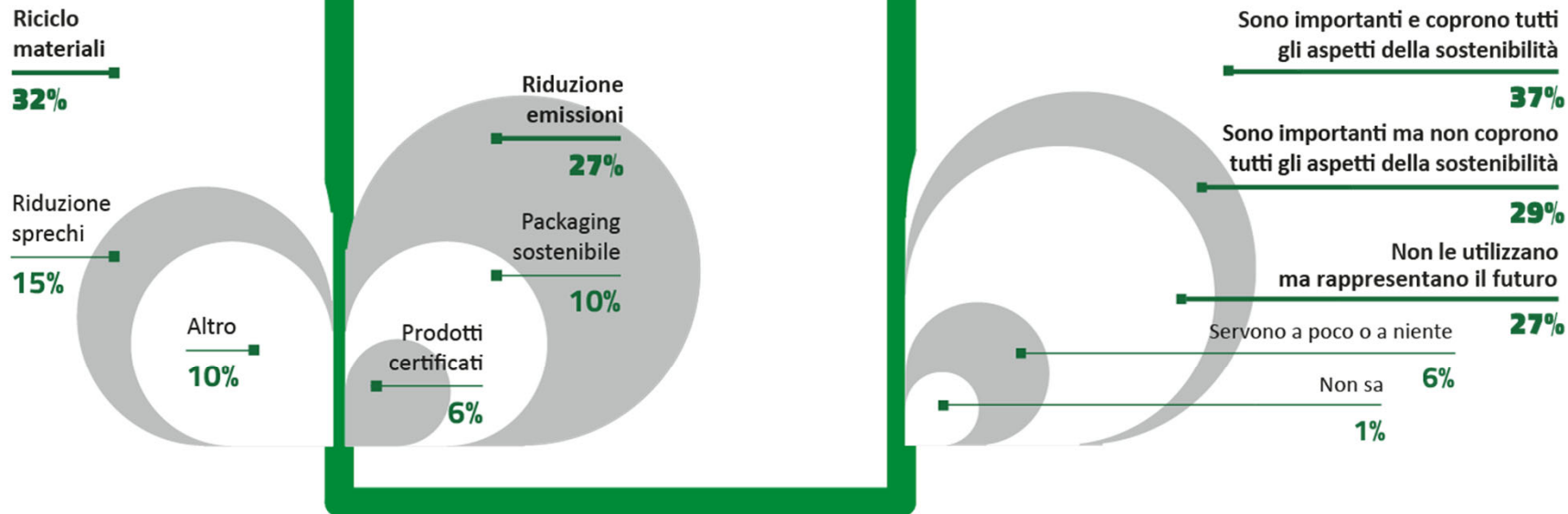
Da quando
è nata l'azienda
14%

Da 1 a 5 anni
13%

Il **27%** considera la sostenibilità
una variabile strategica
da più di 1 anno

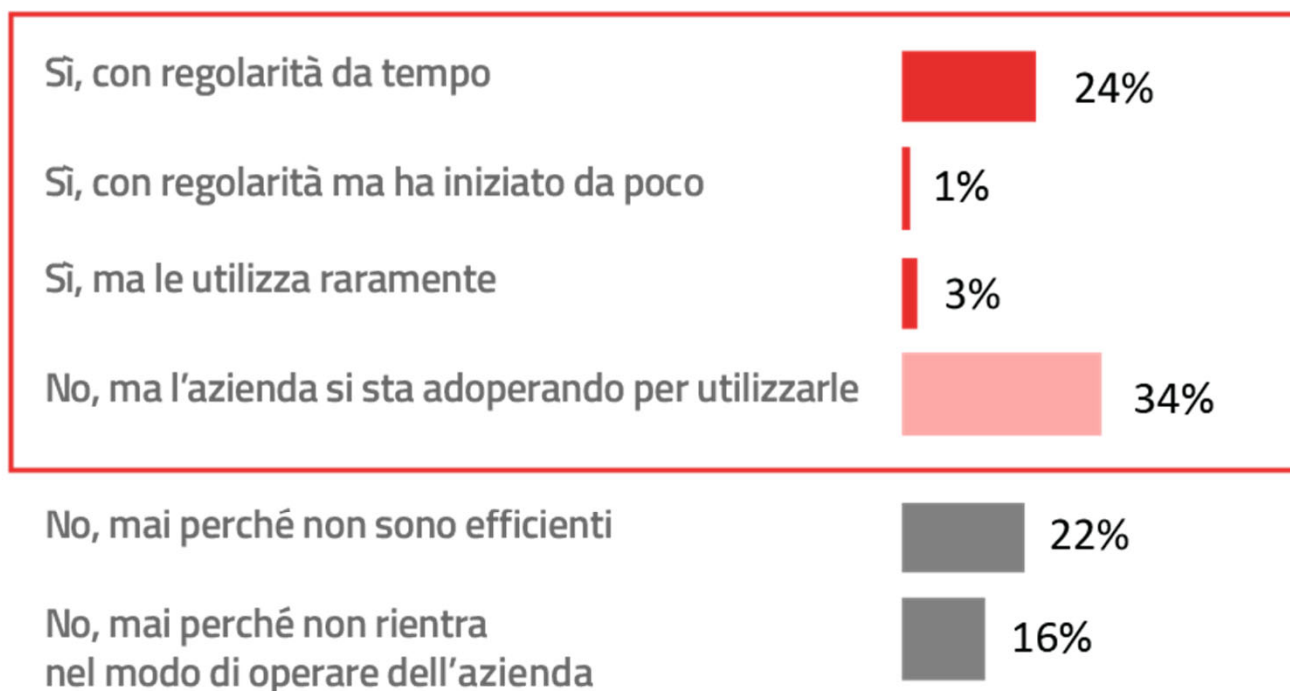
La fisionomia della sostenibilità secondo le imprese

Riciclo materiali e riduzione delle emissioni attraverso investimenti nei locali ed energetici tra le priorità per un numero più elevato di imprese



Per il **93%** delle aziende le certificazioni di sostenibilità sono importanti

Utilizzo delle piattaforme digitali per la gestione logistica



- **In export, il 62%** delle imprese è favorevole o già utilizza piattaforme digitali per la gestione della logistica. **Il 24% le utilizza con regolarità.**

Il porto svolge un ruolo importante ed in futuro dovrà essere anche un
Polo di sviluppo energetico

Il Sud può essere frontiera di collegamento tra Europa e Sud Mediterraneo

25

MEZZOGIORNO PONTE ENERGETICO DEL MEDITERRANEO

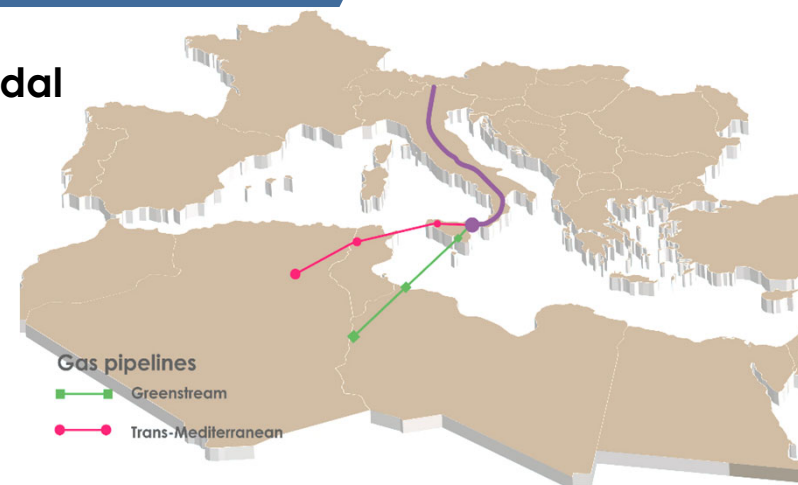
■ È **porta d'ingresso di nuovi flussi energetici** provenienti **dal Nordafrica verso l'Europa** (Gasdotti *Transmed* e *Greenstream*).

■ Il Mezzogiorno è sede di importanti porti energy (oil & gas). **Messina, Augusta e Cagliari** sono tra i primi 5 porti italiani con **64 mln tonn. di liquid bulk** (39% del totale nazionale, anno 2021).

■ I suoi **porti** possono svolgere un **ruolo fondamentale per la transizione dell'energia verde**:

- sono normalmente il punto di arrivo delle pipeline
- sono vicini alle industrie energivore
- ospitano raffinerie e attività legate al settore energetico

■ **Obiettivo dei Green port - PNRR: ridurre l'impatto ambientale** delle attività portuali con il **cold ironing** (Elettrificazione delle banchine) allo scopo di fornire energia elettrica alle navi; la fornitura di **carburanti meno inquinanti** (come il GNL); lo sviluppo dell'**intermodalità nave-ferro**; l'implementazione delle **Smart Grid**.



I Green Port: un termine complesso da interpretare

26

Obiettivo Green port PNRR: **ridurre l'impatto ambientale** delle attività portuali

Investimento Green port PNRR: 270 mln Euro

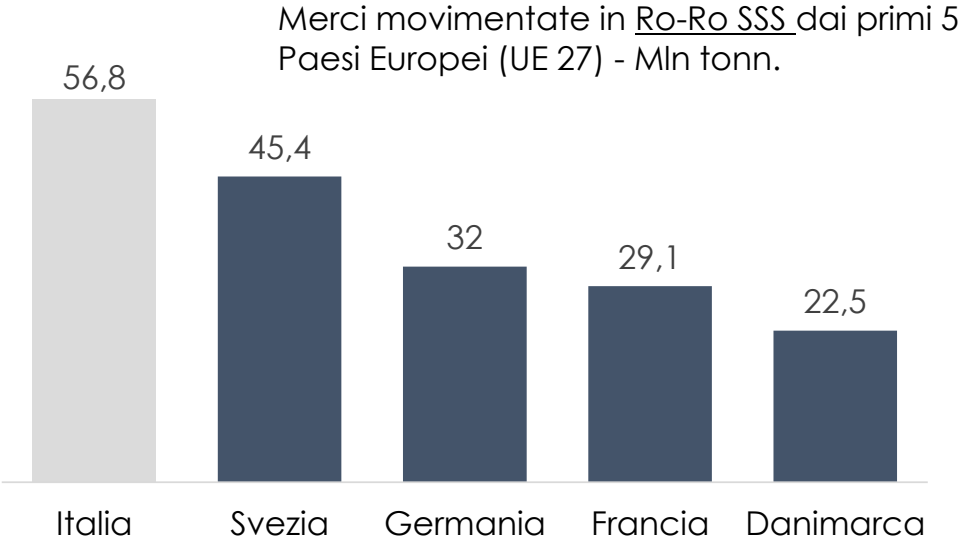
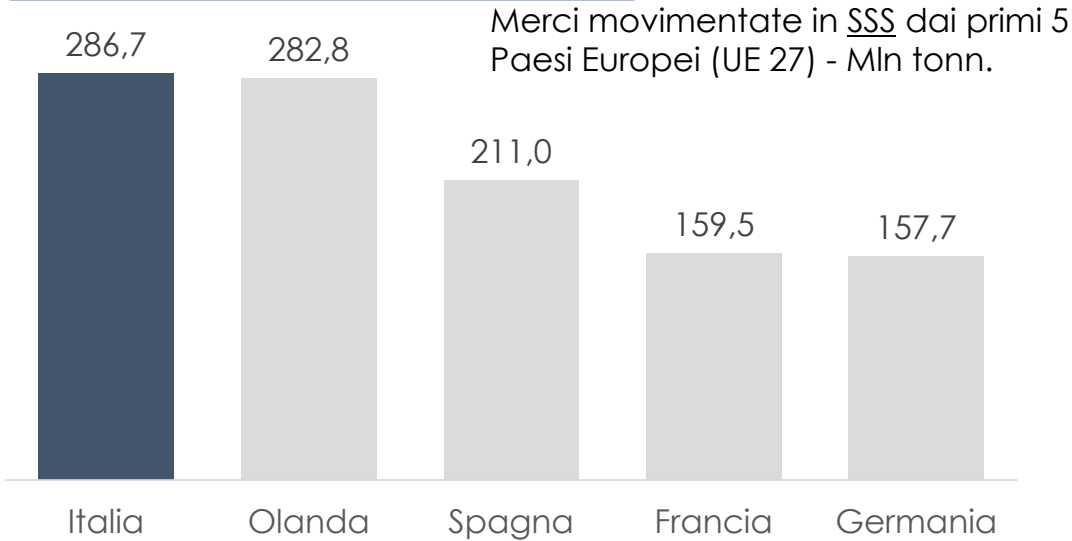
I porti si stanno attrezzando con:

- ✓ il **cold ironing** (Elettificazione delle banchine) allo scopo di fornire energia elettrica alle navi
- ✓ Impiego **energie rinnovabili**
- ✓ Fornitura di **carburanti meno inquinanti** (come il GNL)
- ✓ Sviluppo **intermodalità nave-ferro**
- ✓ Implementazione delle **Smart Grid**

Va sostenuto e preservato il nostro *know how* del settore dello **Short**
Sea Shipping

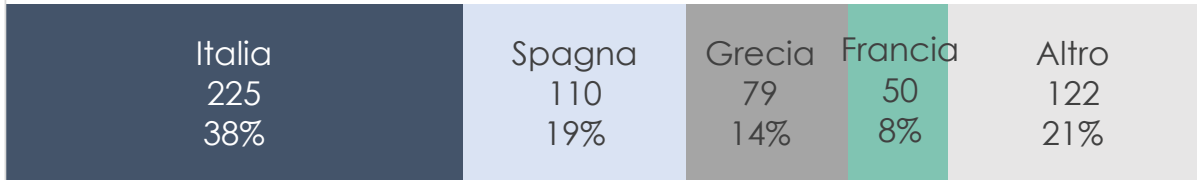
Si accorciano le catene globali e aumenta lo SSS in cui l'Italia è leader

 L'accorciamento delle catene logistiche e lo SSS



Fonte: SRM su Eurostat

Merci movimentate in SSS nel Med (Mln tonn e quota sul totale)



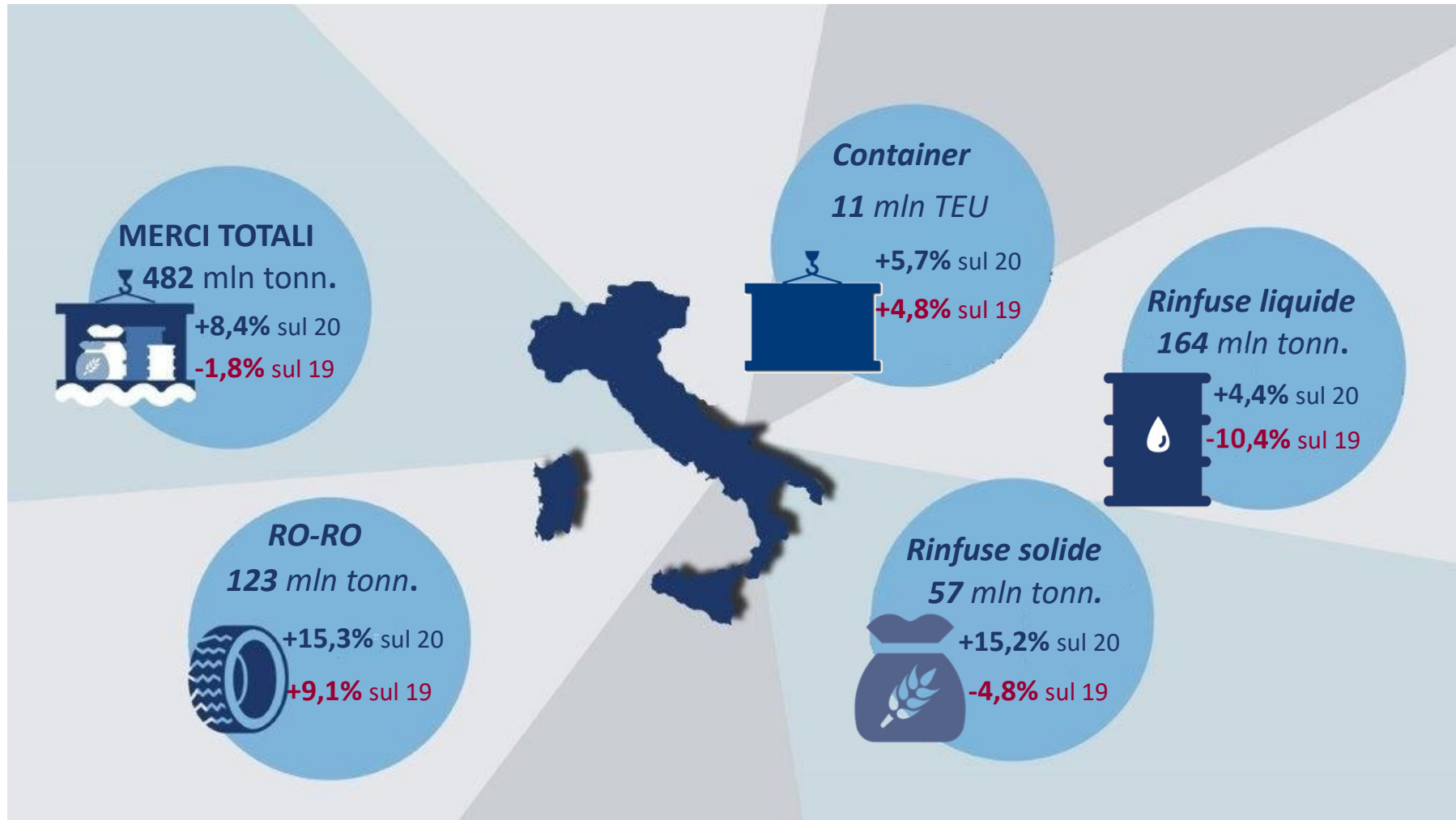
Italia 1 in Europa per:

- SSS 287 mln tonn
- Ro-Ro in SSS: 57 mln di tonn
- SSS nel Med: 225 mln tonn

Fonte: SRM su Eurostat



I porti italiani hanno reagito alla crisi della pandemia: si rafforzano RO-RO e container



Fonte: SRM su Assoporti

E vanno messe a regime le **Zone Economiche
Speciali**

Le ZES, nate con la Legge 123/2017, mirano a:

Attrarre investimenti locali e internazionali

Efficientare le risorse pubbliche

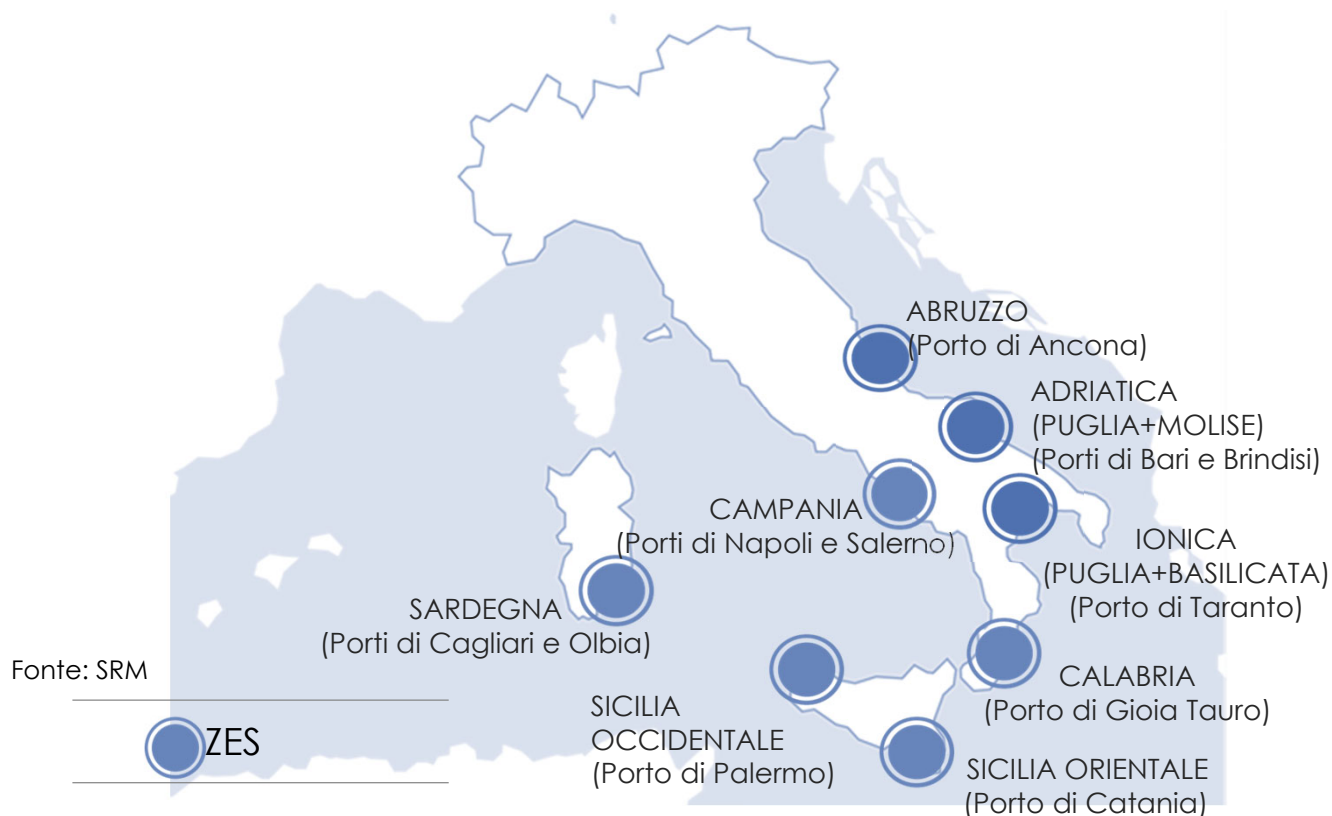
ZES

**Rafforzare le sinergie tra industria e
logistica**

**Favorire il reshoring e lo sviluppo
dell'ultimo miglio delle attività industriali**

Le ZES, i principali porti di riferimento e le risorse stanziare

- La legge **123/17** ha introdotto le ZES nelle regioni del Mezzogiorno
- **8 sono le ZES in itinere in Italia (7 autorizzate)**
- Obiettivo: **attrarre investimenti** in particolare dalle imprese manifatturiere import-export oriented ed ispessire le filiere produttive strategiche delle regioni



LE ZES NEL PNRR

M5 C3 «Interventi speciali per la coesione territoriale»: 630 mln € per infrastrutture rivolte allo sviluppo dei collegamenti delle aree ZES

L'ultimo miglio nelle ZES: M5 C3

ZONE ECONOMICHE SPECIALI				
INVESTIMENTI PNRR				
ZES	IMPORTO (MLN €)	NUMERO DI INTERVENTI PREVISTI		
		ULTIMO MIGLIO	LOGISTICA	RESILIENZA PORTI
ABRUZZO	62,900	5	2	3
CAMPANIA	136,000	6	4	
ADRIATICA	83,092	6	16	1
JONICA	108,100	2	7	
CALABRIA	111,700	7	1	3
SICILIA ORIENTALE	61,408	6		
SICILIA OCCIDENTALE	56,800	1	1	1
SARDEGNA	10,000	1		

Porto di Taranto:
 infrastrutturazione primaria e
 accessibilità stradale e ferroviaria
 area "Eco Industrial Park"
50 mln €

Porto di Gioia Tauro:
 adeguamento impianti ferroviari
 Sibari, S. Pietro a Maida e Nocera
 Terinese e Rosarno
57,7 mln €

Fonte: decreto
 porti



Tutto questo confluisce nel nostro **PNRR**

PNRR: strumento per accompagnare la trasformazione di imprese e logistica in questo contesto di cambiamento

35



- **MISSIONE 3: INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE: 31,4 miliardi di euro**
- Rafforzamento della competitività del sistema portuale italiano in una dimensione di **sostenibilità** e sviluppo delle infrastrutture **intermodali** sulla base di una pianificazione integrata
- Miglioramento della sostenibilità ambientale, della resilienza ai **cambiamenti climatici e dell'efficienza energetica nei porti**
- **Digitalizzazione** dei sistemi logistici
- **Riduzione delle emissioni** legate alle attività di movimentazione delle merci
- **In particolare per i porti: circa 4 miliardi di euro**

Ciò ha comportato...

- Decreto MIMS «Porti» n.330/21 stanZIA **2,8 mld€** dal Fondo Complementare di cui 750 milioni tra il cold ironing e l'efficientamento energetico
- Decreto MIMS 30/9/21 stanZIA **800 mln€ per la navigazione green (refitting 500 mln e infrastrutture 220 e 80 per le navi dello Stretto)**
- **MISSIONE 5: INCLUSIONE E COESIONE**
- Zone economiche speciali: **630 milioni di euro**

OBIETTIVI GENERALI:



M3C2 - INTERMODALITÀ E LOGISTICA INTEGRATA

- Potenziamento della competitività del sistema portuale italiano in una dimensione di sostenibilità e sviluppo delle infrastrutture intermodali sulla base di una pianificazione integrata
- Miglioramento della sostenibilità ambientale, resilienza ai cambiamenti climatici ed efficientamento energetico dei porti
- Digitalizzazione della catena logistica e del traffico aereo
- Riduzione delle emissioni connesse all'attività di movimentazione delle merci

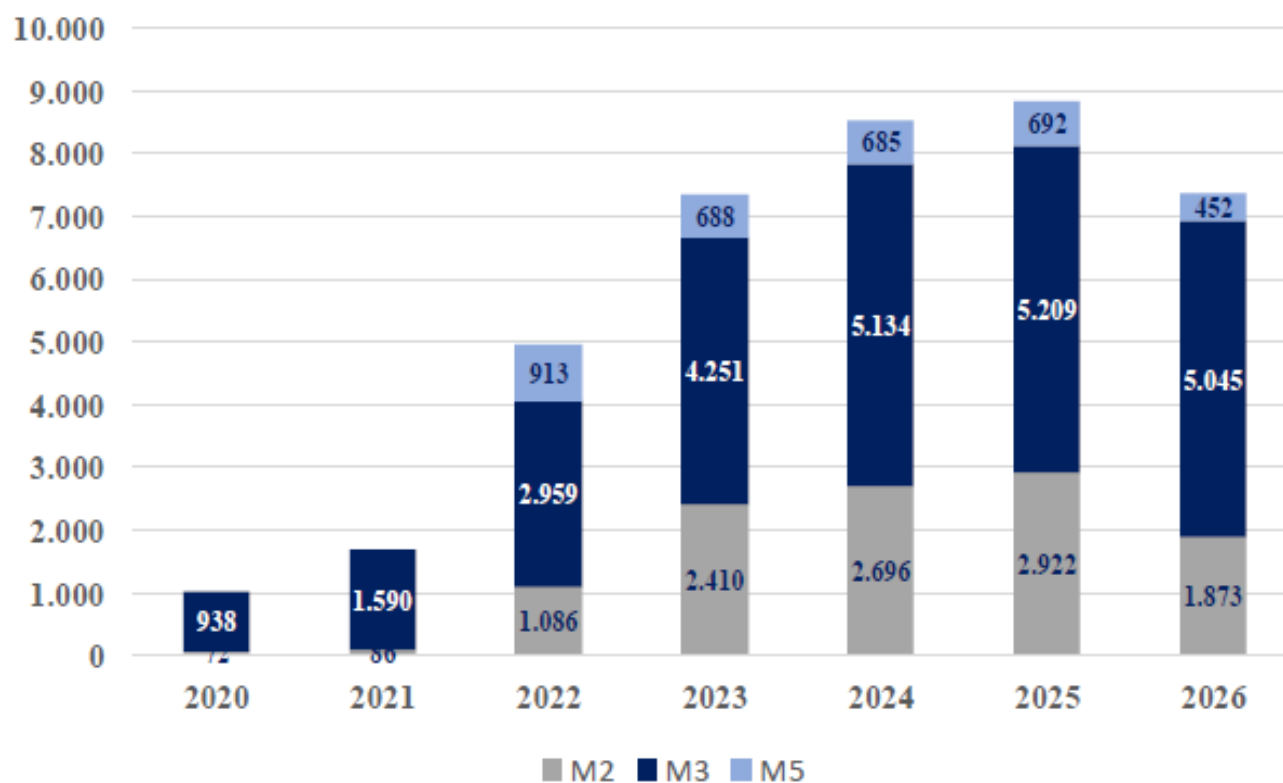
Le risorse del PNRR

TABELLA IV.3.16: RIPARTIZIONE MODALE ATTUALE E AL 2030 PER PASSEGGERI E MERCI

Modalità di trasporto		Modal share 2019	Modal share 2030	Var. % 2030-2019
Passeggeri	Trasporto ferroviario	6%	10%	+ 66%
	Trasporti collettivi extraurbani	10%	11%	+ 10%
	Trasporti collettivi urbani	2%	2%	-
	Autotrasporti privati	82%	77%	- 6%
Merci	Trasporto ferroviario	10,7%	16,5%	+ 54 %
	Navigazione marittima	29,3%	30%	+ 2%
	Navigazione interna	0,0%	0,1%	-
	Navigazione aerea	0,6%	0,6%	-
	Autotrasporto (> 50km)	54,5%	47,7%	- 13 %
	Oleodotti (> 50km)	4,8%	5,1%	+ 6%

Fonte: elaborazione RFI (su dati CNIT 2018-2019 con riferimento al modal share 2019).

La dinamica attesa del cronoprogramma di spesa per investimenti PNRR (€mln)



Fonte: MIMS

Una valutazione del PNRR

% di aziende in base all'**adeguatezza del Piano e delle risorse** impiegate nel PNRR

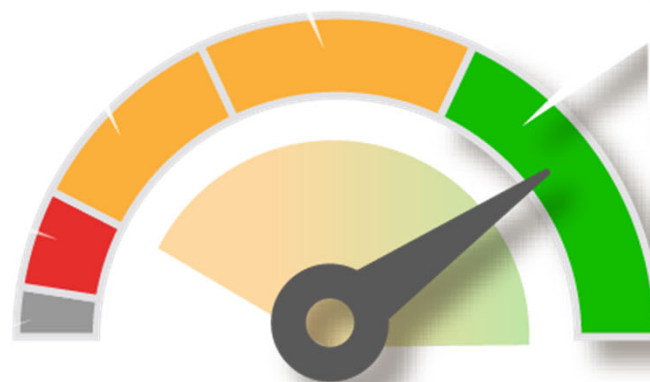
Per il **10%** risorse e piano sono inadeguati

Il **5%** non sa

Per il **21%** solo il piano è adeguato

Per il **28%** solo le risorse sono adeguate

Per il **36%** le risorse previste e il piano investimenti sono adeguati



L' **85%** dà una risposta positiva ad almeno uno dei due

IL PORTO 6.0

INTERNATIONALISATION

- ▶ Department for international development
- ▶ Monitoring of international trade

INTERMODALITY

- ▶ Department for intermodal traffic
- ▶ Local transport networks
- ▶ Monitoring of transport phenomena

TRAINING & ACADEMY

- ▶ Relations with universities and Centres of Research
- ▶ Study rooms for students
- ▶ Heritage of publications and databases



INNOVATION & START-UP

- ▶ The Port XL model
- ▶ Specialised expertise and incentives

FREE ZONE & TERRITORIAL MARKETING

- ▶ Plan for territorial development and attraction of investments
- ▶ Financial and bureaucratic incentives

SUSTAINABILITY

- ▶ Creating economic and social value and realising sustainable growth

Grazie per l'attenzione



Tutti i nostri studi sono disponibili
per ulteriori approfondimenti su

www.sr-m.it

Scopri i nostri Rapporti Annuali 2021



Acquistali su sr-m.it

* disponibili singolarmente o in abbonamento.