

Scenari geopolitici e nuove tendenze del trasporto marittimo

Massimo Deandreis

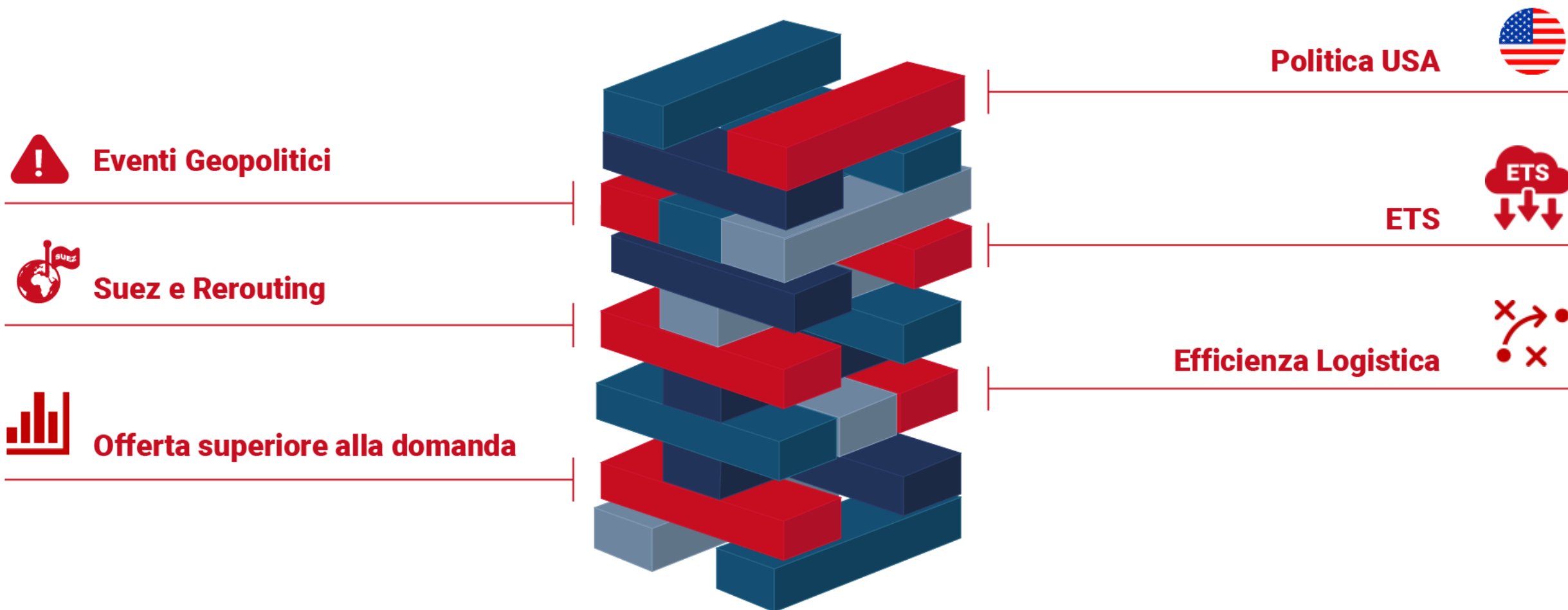
Direttore Generale SRM

(collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo)

**Tra correnti e contratti:
Il futuro dei noli marittimi**

Genova | 14 ottobre 2025

Quali sono i grandi eventi che influenzeranno l'andamento marittimo e i noli?

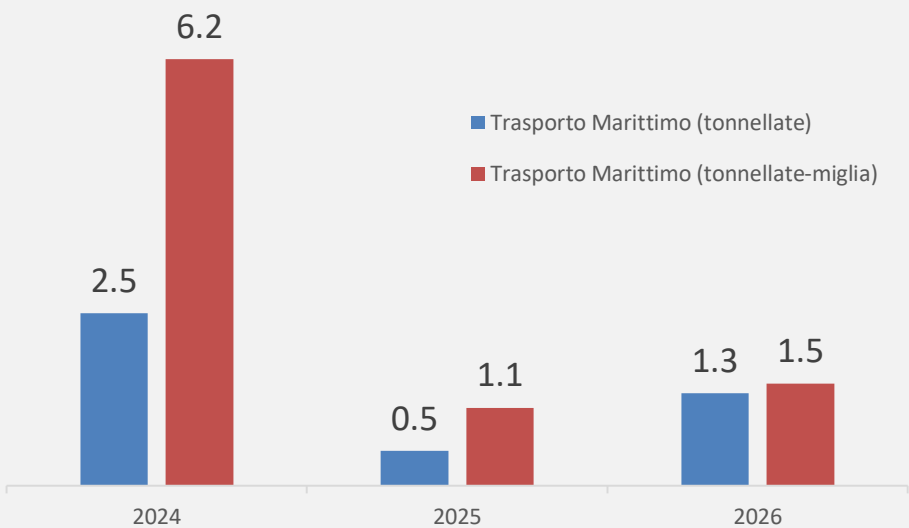


Cambiamenti negli assetti commerciali e relative conseguenze



La crescita mondiale ha ritmi più bassi e le distanze si sono allungate

Trasporto marittimo 2025: lieve aumento (+0,5%) raggiungendo **12,8 miliardi di tonnellate**.



Regionalizzazione della globalizzazione

ma i grandi player (US, UE, Cina, ASEAN, India) mantengono interdipendenza reciproca.

Disaccoppiamento

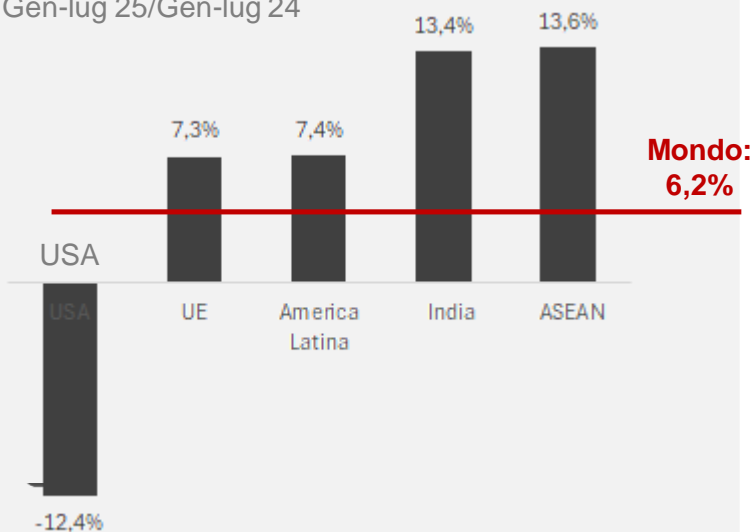
Vera sfida tra Cina e USA: meno traffici diretti, aumentano quelli intermediati da ASEAN e Cina verso Europa e Golfo.

Rotte container regionali 2024-2026 cresceranno del **5,4%** contro una media del **6,2%**.

Traffici intra-Asia: **6,6%**

Fonte: SRM su Clarksons

Gen-lug 25/Gen-lug 24



Fonte: SRM su China Customs

Effetti

Le **tensioni geopolitiche**, quelle della **politica commerciale** e della **modifica delle rotte di navigazione**, hanno portato a un **aumento significativo delle tonnellate-miglia** nel 2024 e sta contribuendo a un **rallentamento della crescita** del commercio marittimo **ma il mercato container cresce tanto (+7,4% al 2024 su 2023).**

Suez continua a calare... mentre proseguono i passaggi per Buona Speranza

SUEZ

9-12% del totale seaborne
Il numero degli attacchi
alle navi da parte degli
Houthi si è ridotto
a partire da metà 2024

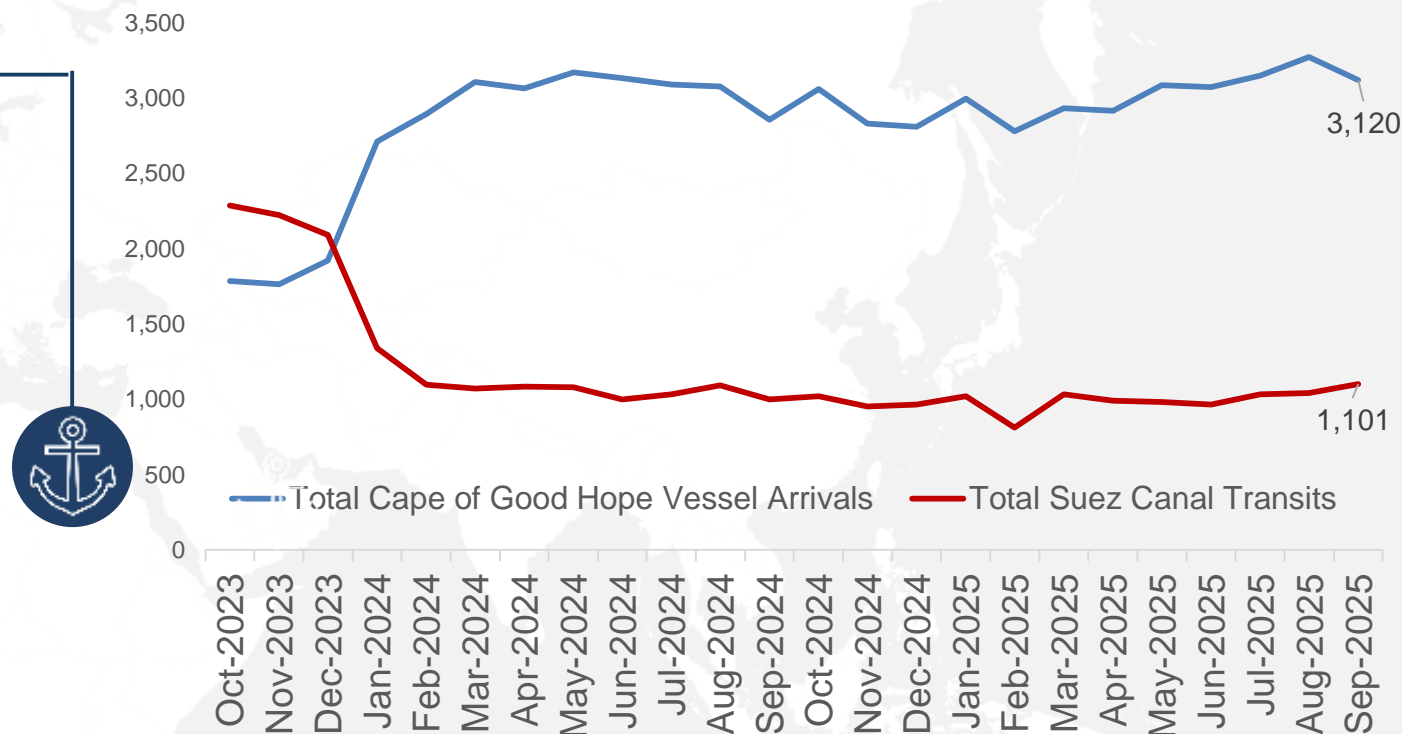
-50% TRANSITI
(n. navi)

Gen '24-Sett '25 su
Gen '22 – Sett '23

12.740 navi nel 2024

7 mld \$

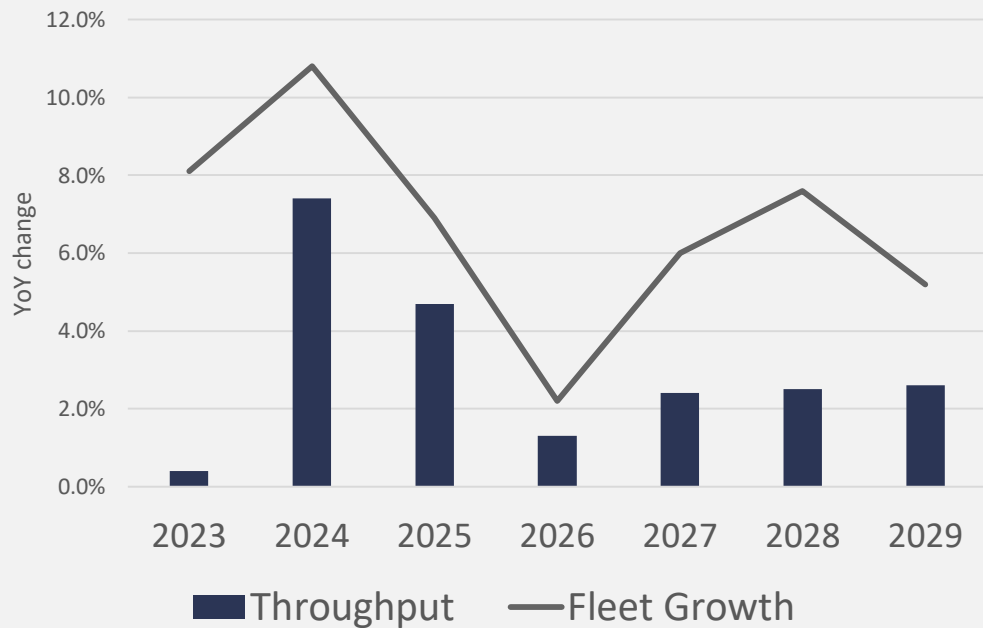
minori entrate del Canale
a causa degli Houthi



L'offerta supera la domanda e l'orderbook delle portacontainer raggiunge nuovi traguardi

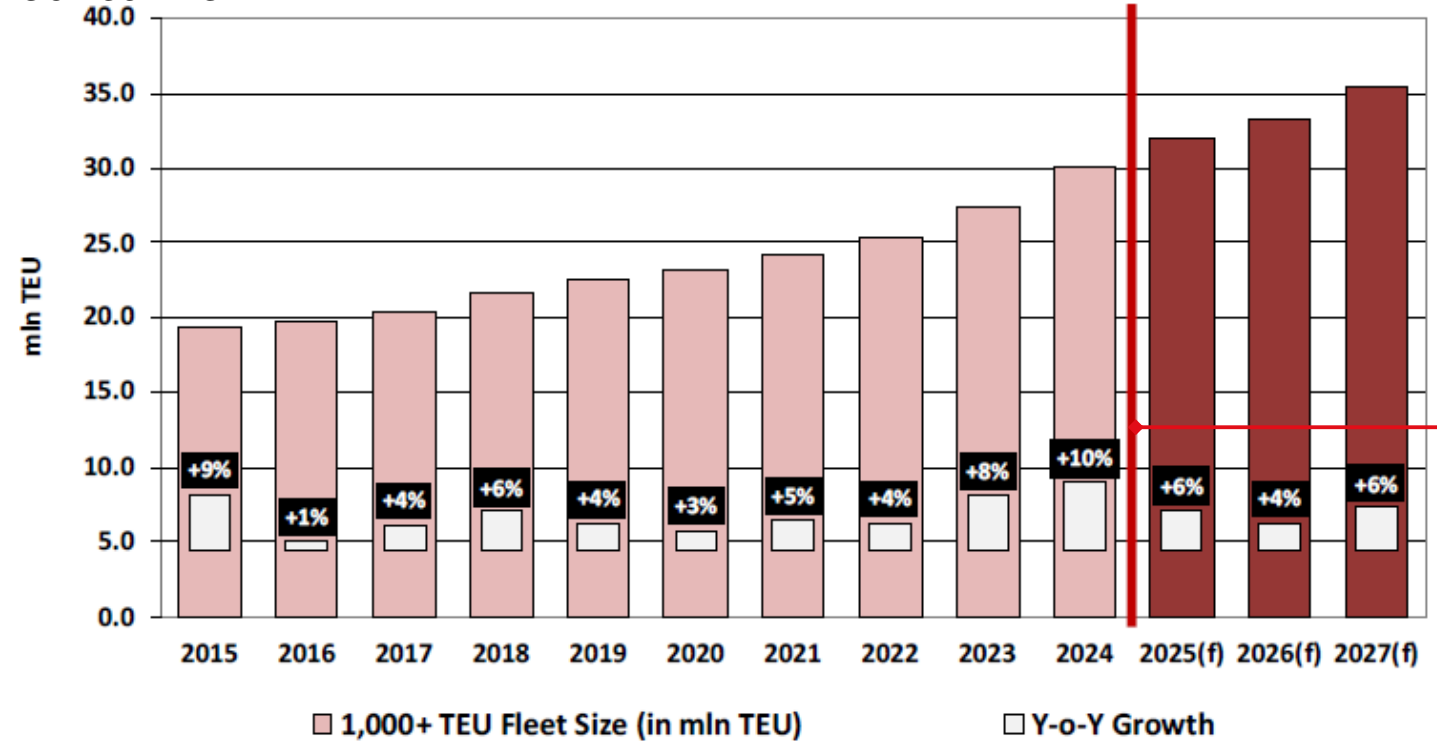


Crescita annua movimentazione e flotta container



Fonte: SRM su Drewry

Projected Total Containership Fleet Growth
(jul 2025 ; only units over 1,000 TEU ; in mln TEU ; after assuming slippage and demo)



Fonte: SRM su Alphaliner e Banchero Costa

ORDERBOOK CONTAINERSHIP:

- Livello **record** di 10 milioni di teu
- Rappresenta il **30,4%** della flotta esistente
- Primato storico spinto da **profitti elevati** e nuove regole ambientali





Le Port fees dell'USTR (United States Trade Representative)

Il contributo richiesto per le navi “cinesi”

1. Navi di operatori o armatori cinesi che scalano nei porti statunitensi

Dal 14 ottobre, tassa pari a **50\$** per tonnellata netta dell'unità navale, progressiva in tre anni: **salirà da 80\$ dal 17 aprile 2026, a 110 dollari dal 17 aprile 2027 e a 140\$ dal 17 aprile 2028.** Questa tassa sarà addebitata sino a **cinque volte all'anno** per ciascuna nave.

2. Operatori (esclusi quelli USA purché facenti capo a cittadini statunitensi almeno al 75%) di navi costruite in Cina

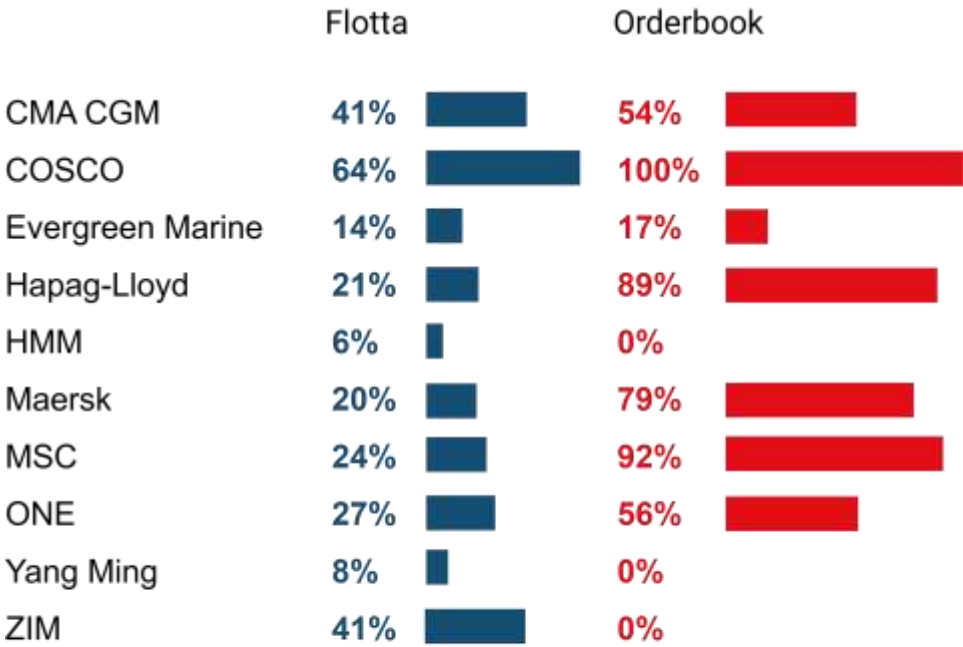
La cifra più alta fra: **18\$ per tonnellata netta oppure 120\$ per container scaricato; le cifre saliranno ogni sei mesi** fino ad arrivare ad **aprile 2028** rispettivamente a **33\$ per tonnellata netta o 250\$ per container scaricato.**

3. Operatori di Car Carrier e Ro-Ro costruiti all'estero

A queste navi sarà imposto per ogni scalo un dazio di **\$14/net ton (nuova proposta rispetto a 150 per CEU).**

Le prime 10 compagnie di navigazione sarebbero soggette a 3,24 miliardi di dollari di diritti portuali nel 2026

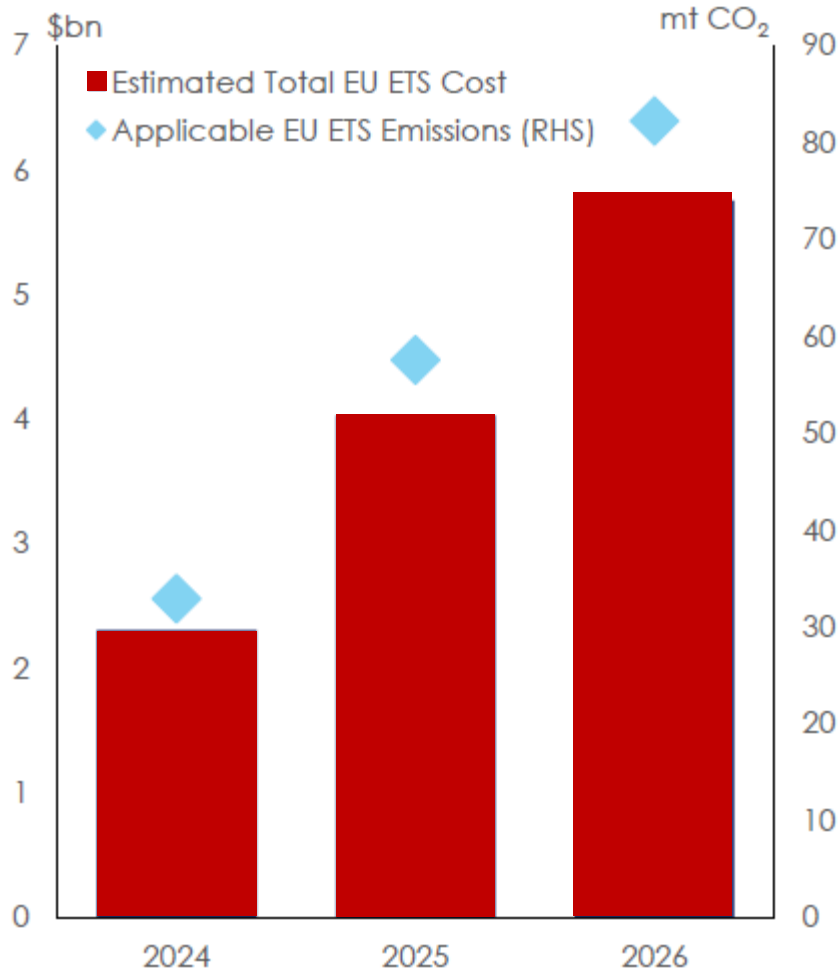
Quota di Containership di costruzione cinese nelle flotte e negli orderbook dei Carrier



Fonte: SRM su CNBC e Alphaliner

Anche l'ETS incide sui costi

Estimated aggregate EU ETS costs increasing through 2025-26 as the regulation is phased in



Fonte: Clarksons

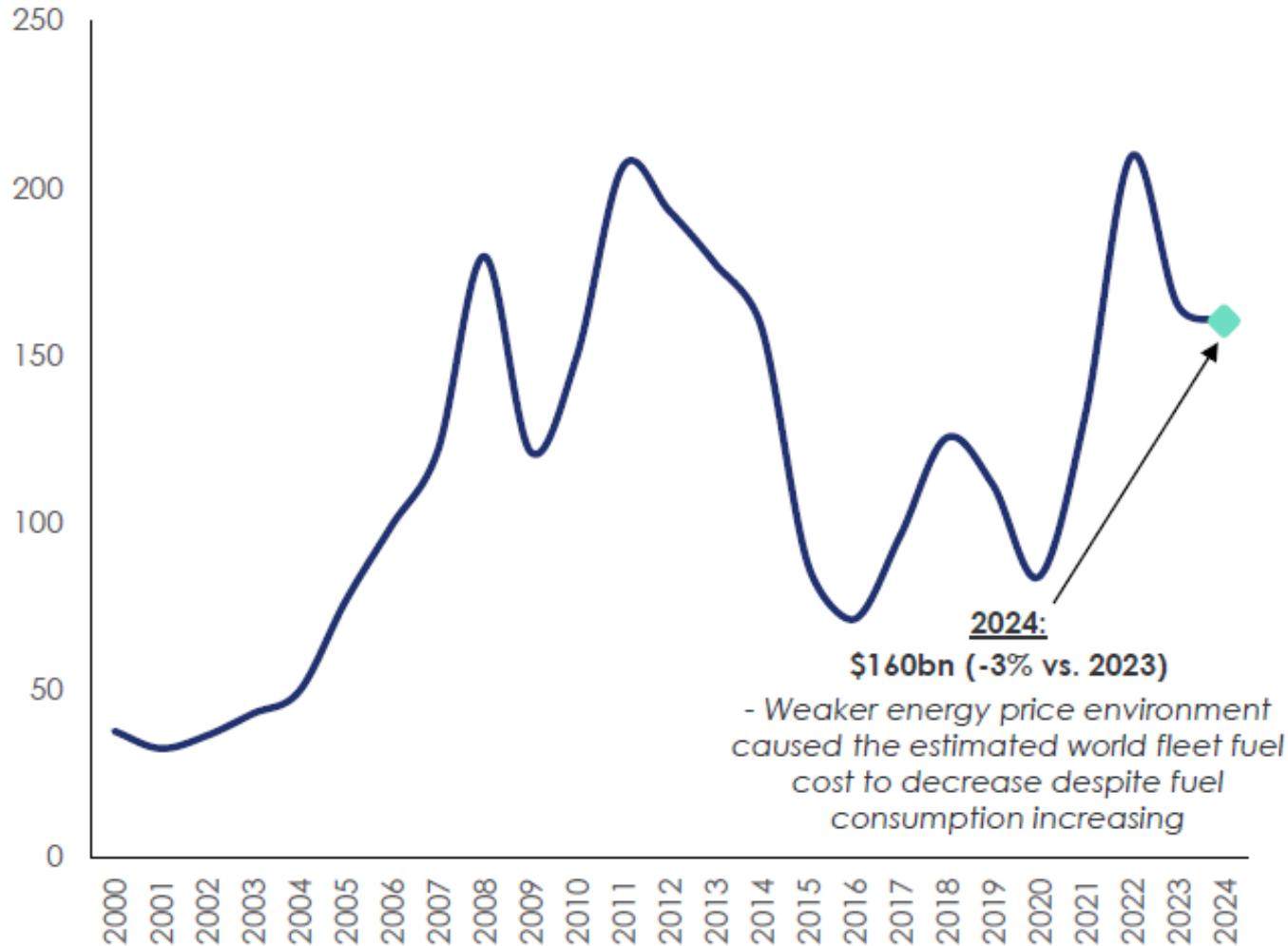
L'introduzione dell'ETS dal 1/1/ 2024 nel settore marittimo comporta costi significativi **che andranno ad aumentare nel corso del tempo:**

- ✓ **oltre 2 miliardi di dollari di costo ETS nel 2024** (phase-in 40%) da pagare al 2025; lo schema ETS è applicato su circa 33 milioni di tonnellate di CO₂ emesse;
- ✓ sarà pari a **oltre 4 miliardi di dollari nel 2025** (applicazione al 70%) da pagare nel 2026; esso coprirà 55 milioni di tonnellate di CO₂ emesse;
- ✓ mentre sarà **pari a circa 6 miliardi di dollari di Impatto economico dell'ETS nel 2026** per oltre 80 milioni di tonnellate di CO₂.

Il consumo di carburante è aumentato nel 2024...

8

Estimated World Fleet Fuel Cost, \$bn

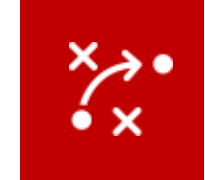


Il consumo di carburante della flotta mondiale è aumentato nel 2024, in gran parte a causa delle continue interruzioni dei trasporti marittimi attraverso il Mar Rosso.

Per contenere i costi è aumentato lo **slow steaming**

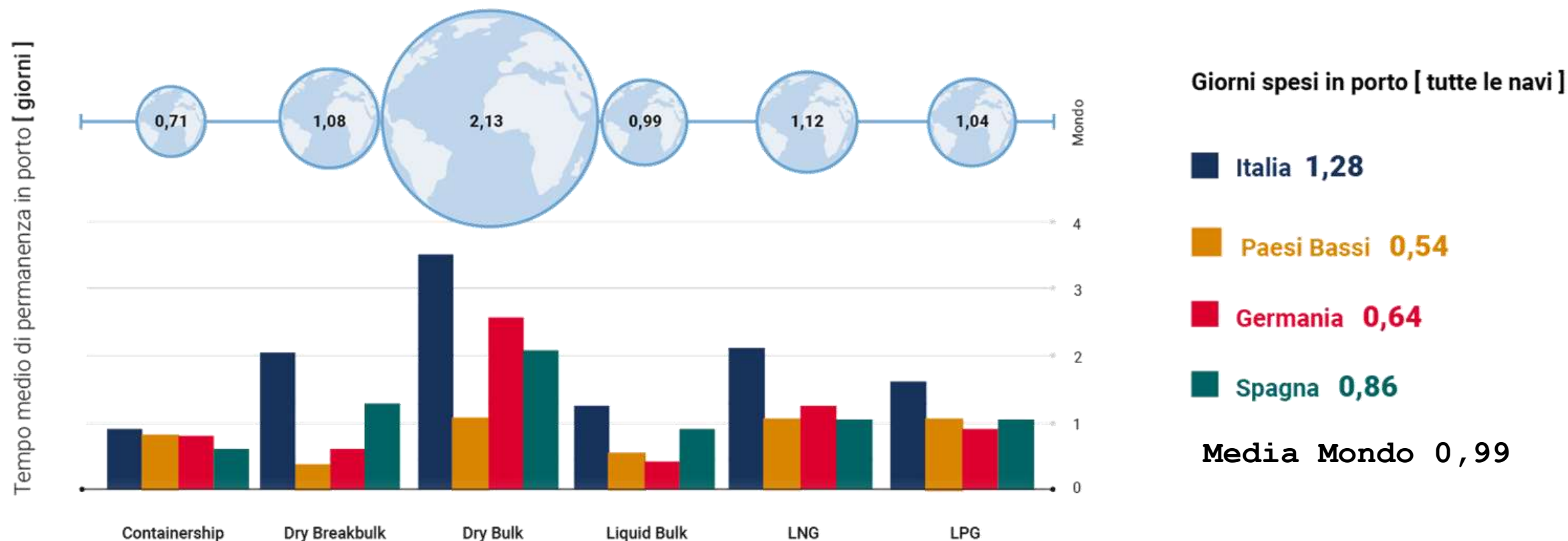
La velocità media in nodi cala dello 0,3% nel 2025

L'efficienza logistica è un elemento di competitività



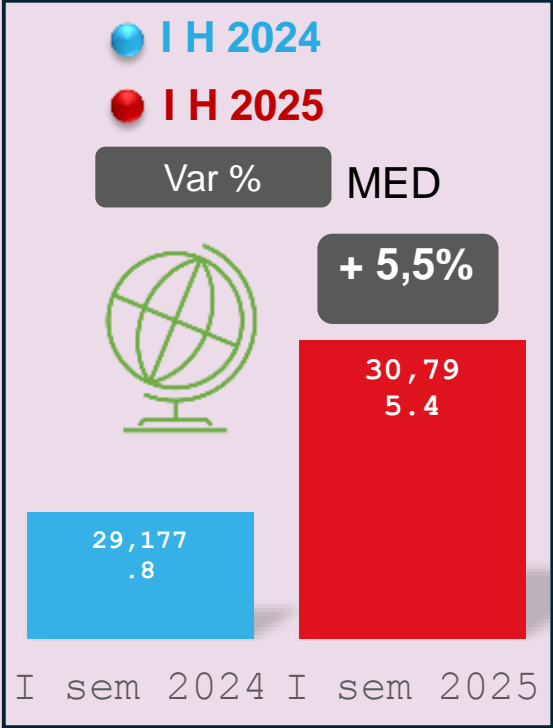
L'Italia deve lavorare sull'efficienza logistica per allinearsi ai valori medi del mondo e dei migliori concorrenti.

Paesi Bassi, Germania e Spagna hanno migliori performance e «liberano» la nave in minor tempo.

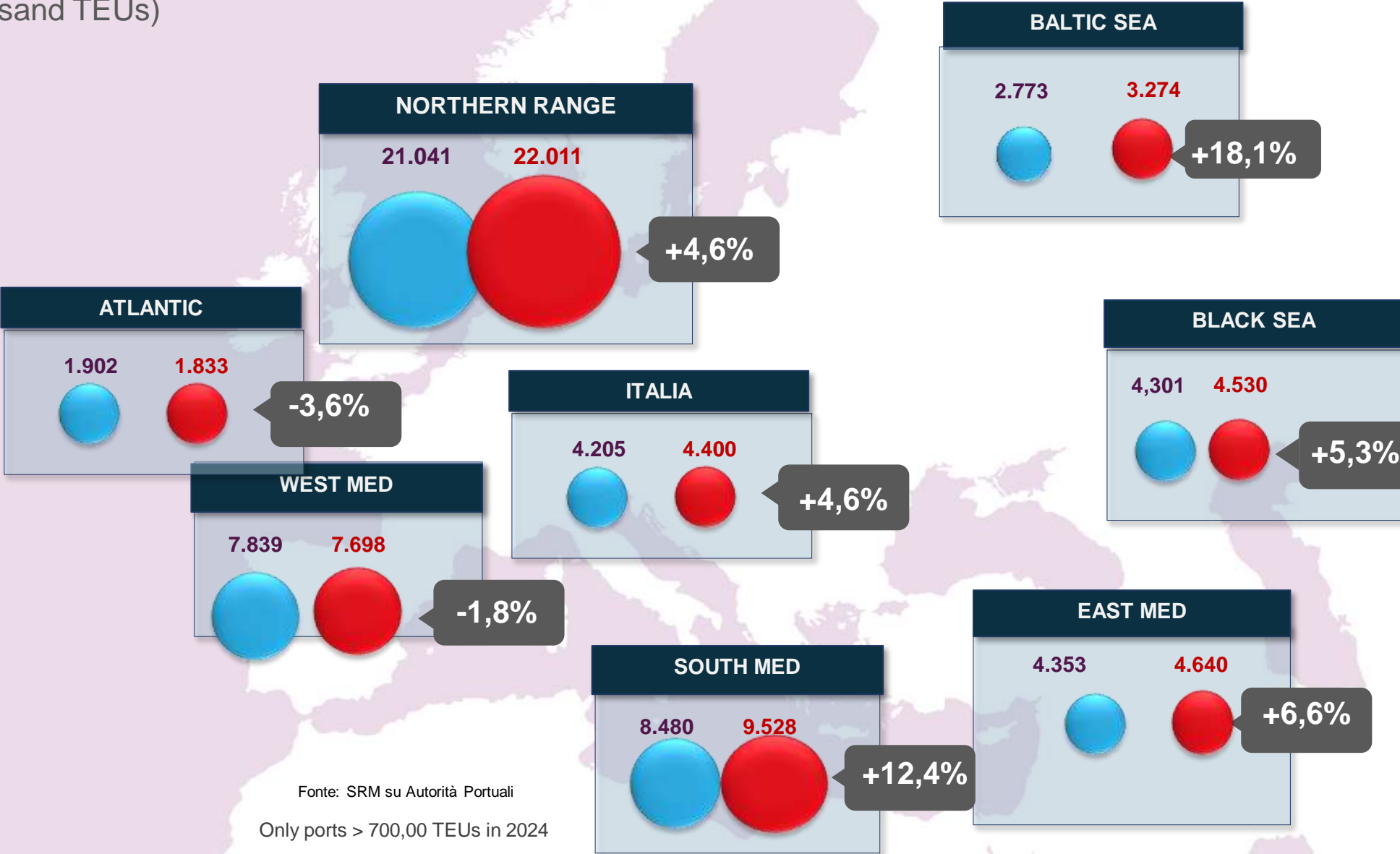


Il Mediterraneo però mantiene la sua centralità e continua a crescere

CONTAINERS TREND (Thousand TEUs)



The Southern Mediterranean and Black Sea regions have been growing more than others



Fonte: SRM su Autorità Portuali
Only ports > 700,00 TEUs in 2024

La sintesi dei Macrofenomeni

11

Tensioni geopolitiche che modificando le rotte allungano le distanze

Rischio di **overcapacity**

Spinta degli **USA** al ripristino della manifattura e della cantieristica nel paese



Sovraccosti legati all'**ETS**

Consumo di carburante in aumento

Eventuali **inefficienze della catena logistica** che causano ritardi e rallentamenti

Tutti questi temi possono incidere sull'andamento dei Noli

Il MED però cresce quale luogo di competizione



Grazie per l'attenzione

sr-m.it

