

FEDERCHIMICA
18° Conferenza Logistica

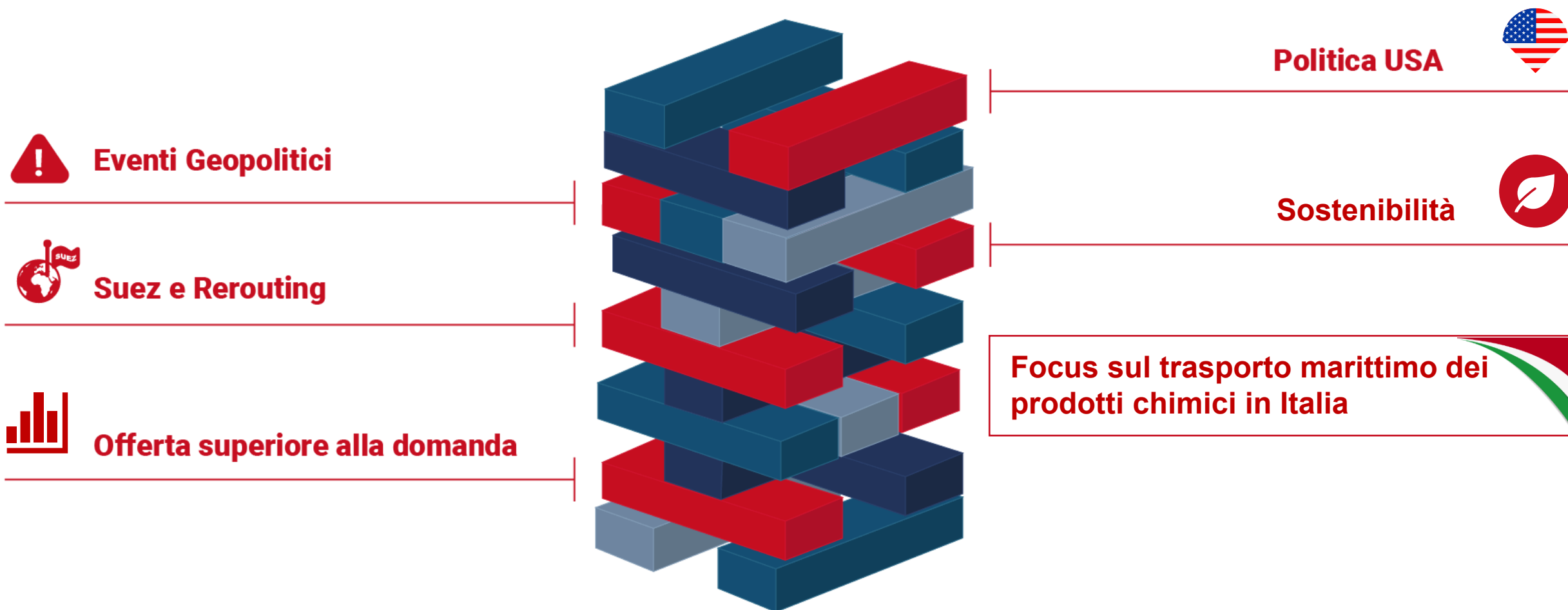
Gli aggiornamenti normativi e le problematiche aperte a livello nazionale ed internazionale che impattano sulla logistica dei prodotti chimici

**Gli scenari geopolitici e
l'Economia del Mare: impatti per
l'industria chimica**

Arianna Buonfanti
Maritime & Energy Dept., SRM

Milano, 5 novembre 2025

Quali sono i grandi eventi che influenzeranno il trasporto marittimo e l'industria chimica?



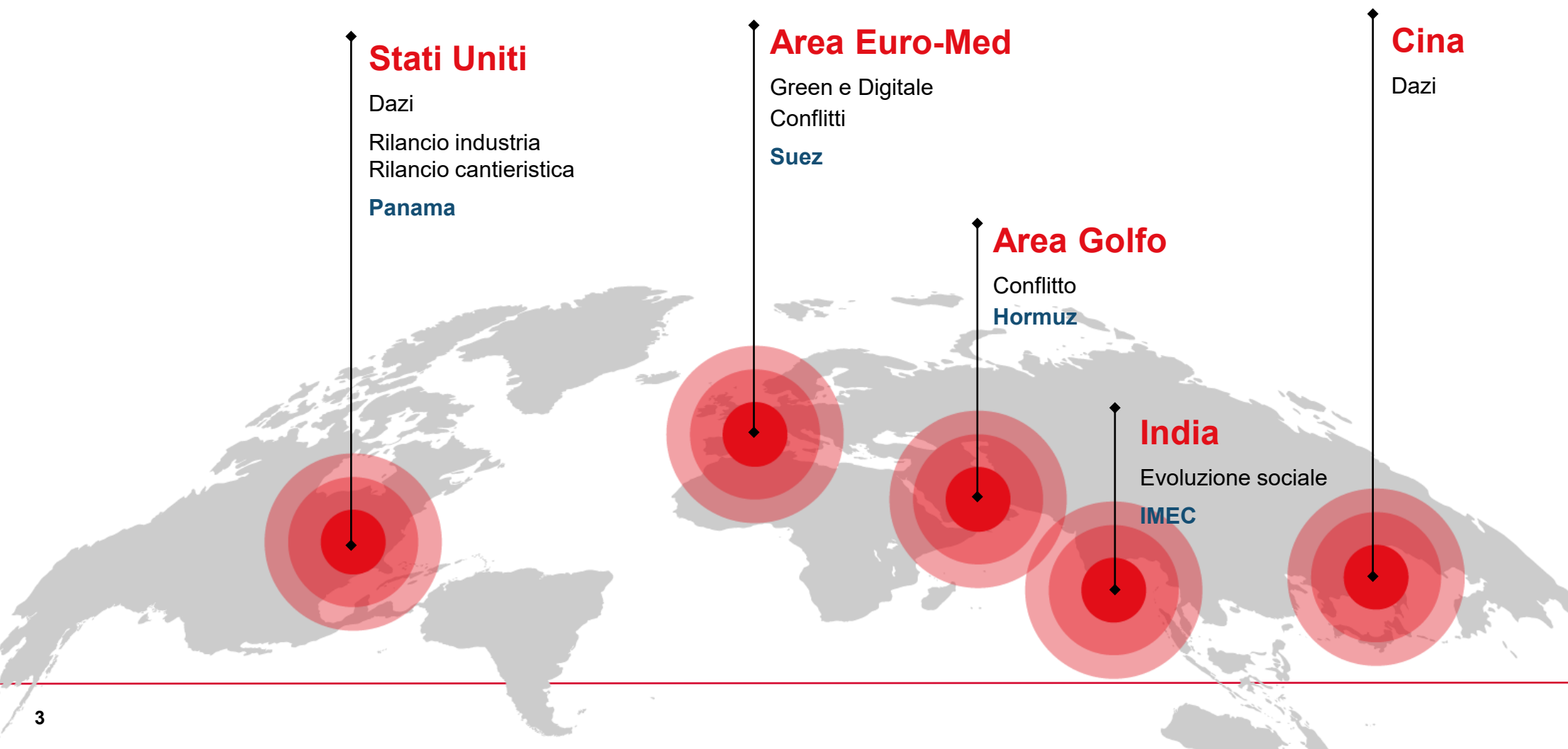
Il complesso quadro geopolitico



- Reindirizzamento delle principali rotte marittime
- Cambiamento dei pattern commerciali.



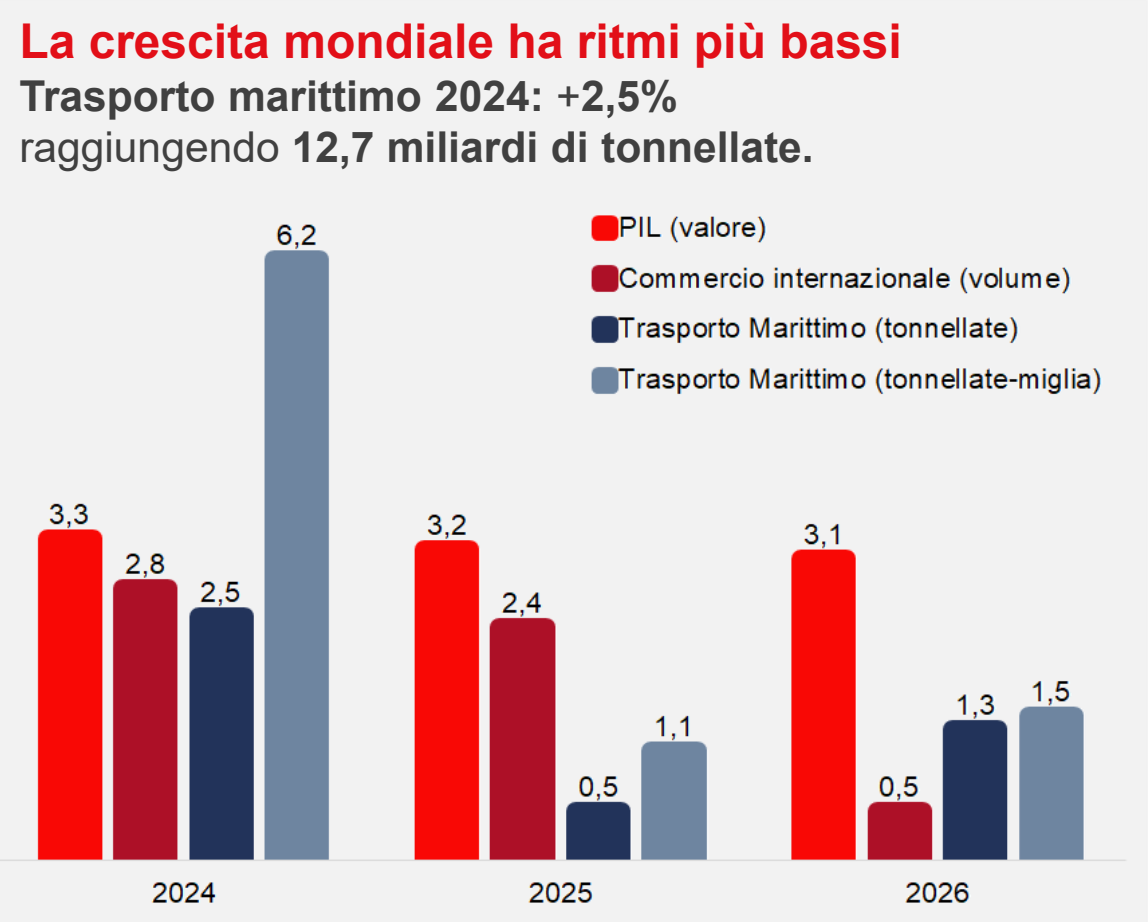
Logistica dei prodotti chimici



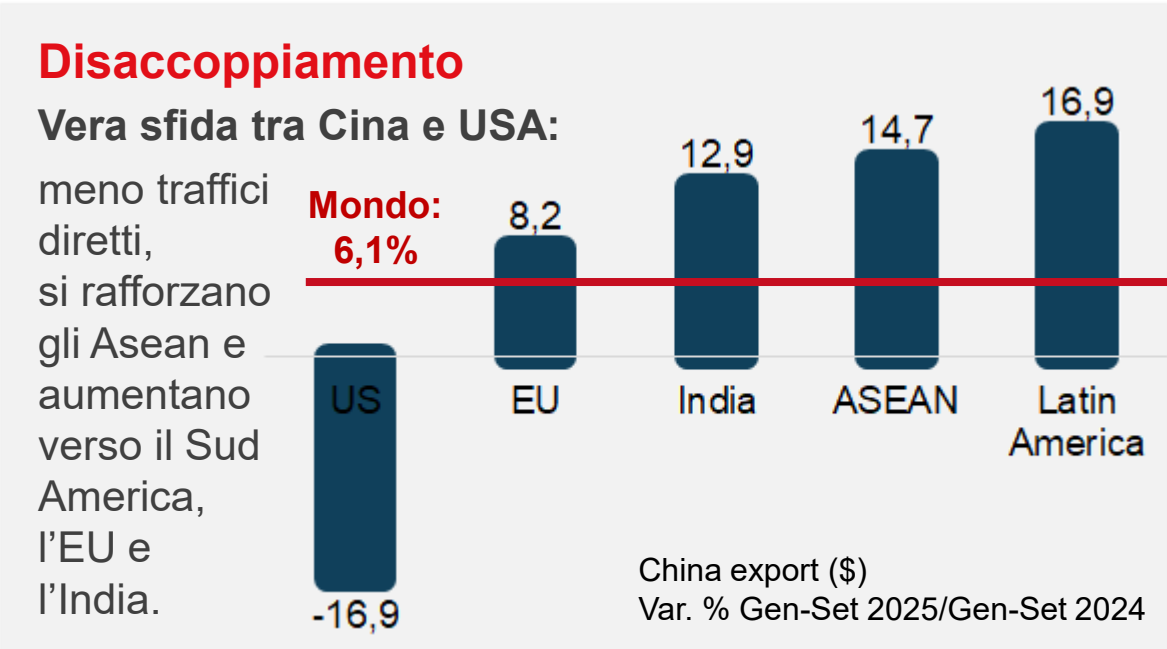


L'economia mondiale e il trasporto marittimo continuano a crescere

Ma permane uno scenario di incertezza



Regionalizzazione della globalizzazione
ma i grandi player (US, EU, Cina, ASEAN, India) mantengono interdipendenza reciproca.



Cosa viaggia via mare?

5

in volume

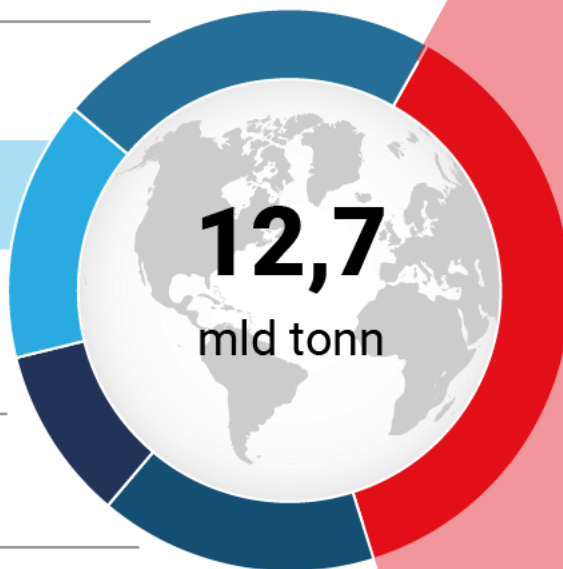
22% Metalli 2,8 mld tonn

15% Container 1,9 mld tonn

in valore tra il 50-60% del mondo

10% Agricoltura 1,3 mld tonn

16% Altro 2 mld tonn

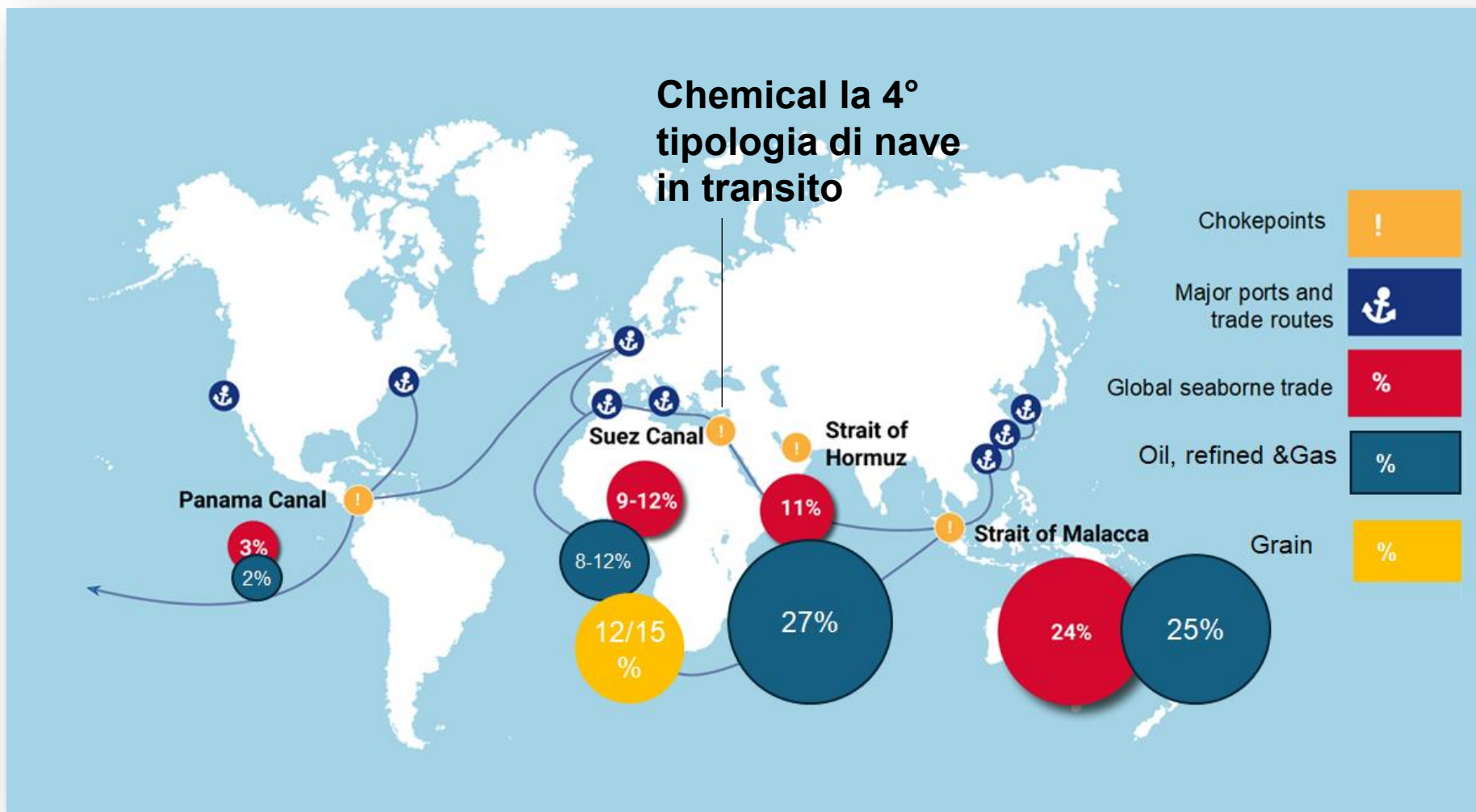


il 37% è Energia

4,6 miliardi di tonnellate

di cui,
389 milioni di tonnellate
prodotti chimici

Quali rotte? La rilevanza dei Chokepoint



La metà del commercio marittimo mondiale transita attraverso 4 punti nevralgici.

Le rotte marittime in tutto il mondo sono sotto pressione a causa delle crescenti tensioni geopolitiche e dei cambiamenti climatici.

Suez, Hormuz e Panama



PANAMA

14% del commercio marittimo in entrata e in uscita dagli Stati Uniti

48,4% del commercio dalla costa orientale degli Stati Uniti all'Asia orientale

(10.290 navi nel 2024)



SUEZ

Il numero degli attacchi alle navi da parte degli Houthi si è ridotto a partire da metà 2024

-50% TRANSITI
(n. navi)

Gen '24 - Set '25 su
Gen '22 - Set '23

(12.740 navi nel 2024)

7 mld \$

minori entrate del Canale nel 2024 a causa degli Houthi



HORMUZ

27% oil del mondo

~1 mld tonn caricate sulle tanker

3.700 navi al mese in transito

Paesi coinvolti: Cina, India e Giappone top 3 importer, Emirati, ma anche i paesi mediterranei e l'**ITALIA**.





Status quo: per ora c'è una tregua, ma la questione rimane aperta

Le “port fees” imposte da United States Trade Representative (USTR). Il contributo richiesto per le navi “cinesi”

In un **clima di continua incertezza**, le tariffe di importazione statunitensi sono entrate in vigore ma in continuo cambiamento

I **nuovi dazi** statunitensi applicati quest'anno alle importazioni dalla **Cina** scenderanno dal 30% al **20%** (pur continuando ad applicarsi in aggiunta ai dazi preesistenti e parallelamente a varie misure specifiche per settore).

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

80\$ per **tonnellata netta** dell'unità navale.

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

23\$ per **tonnellata netta** oppure **154\$ per capacità in TEU**.

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

A queste navi sarà imposto per ogni scalo un dazio di **\$46/net ton**

Le misure potranno essere applicate non più di 5 volte l'anno per ciascuna nave.

4. Equipment

dazi aggiuntivi fino al **150%** su alcune attrezzature per la movimentazione delle merci (es. gru) e sui componenti di tali attrezzature.

Stima delle tariffe USTR pagabili dalle maggiori compagnie per i traffici con gli USA nel 2026

3,24 mld\$

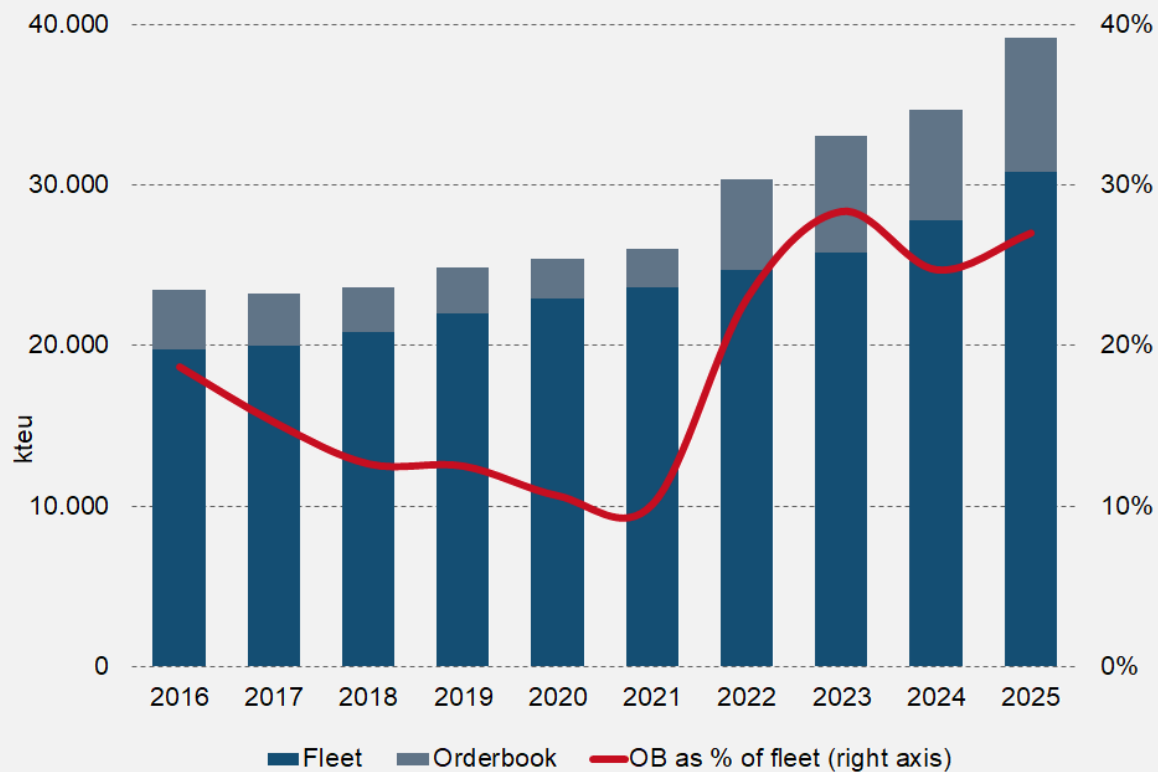
L'orderbook delle portacontainer raggiunge nuovi traguardi

Già nel 2027 potremo assistere all'oversupply



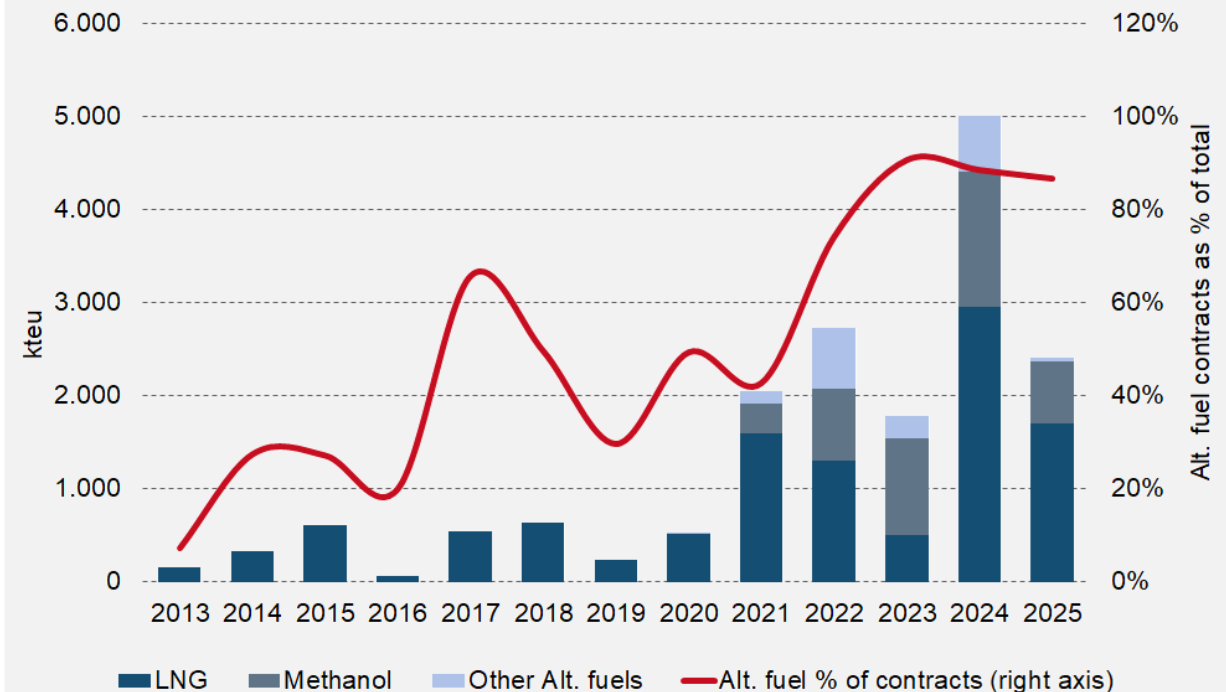
ORDERBOOK CONTAINERSHIP:

Continui primati spinti da profitti elevati e....



ORDERBOOK PIU' GREEN

...dalle nuove regole ambientali



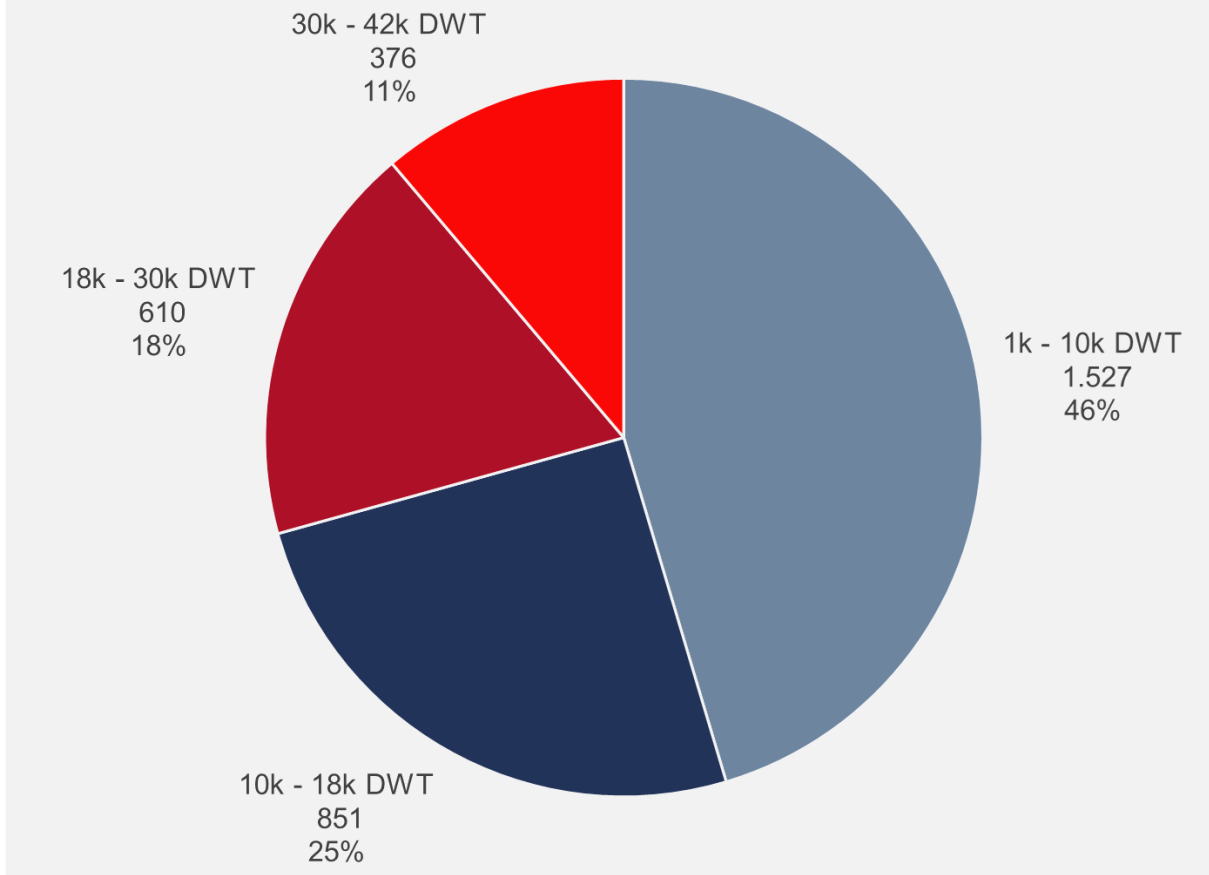
Notes: Data is subject to change; Includes both capable and ready ships; Some double counting as some units are ready for more than one alternative fuel type; Other Alt. fuels includes ammonia and hydrogen.

Anche l'orderbook delle chimichiere è in crescita



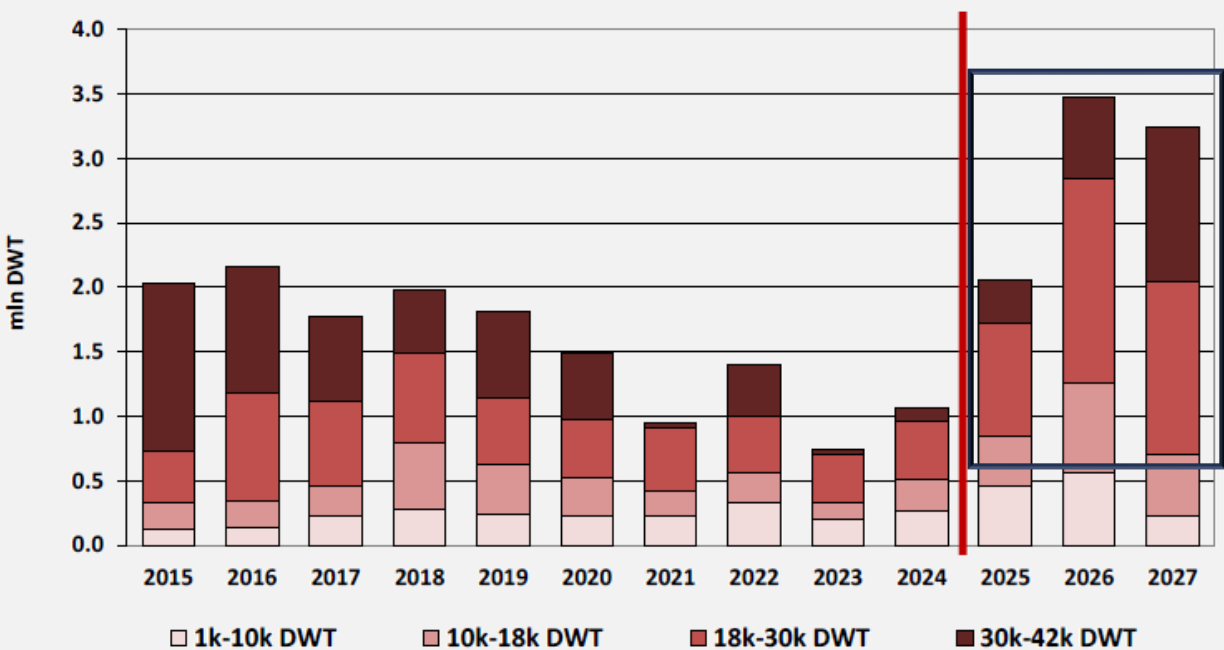
CHEMICAL TANKER – STRUTTURA DELLA FLOTTA

3.364 navi, per un totale di 47,43 mln DWT



ORDERBOOK ELEVATO E ORIENTATO ALLE NAVI PIU' GRANDI

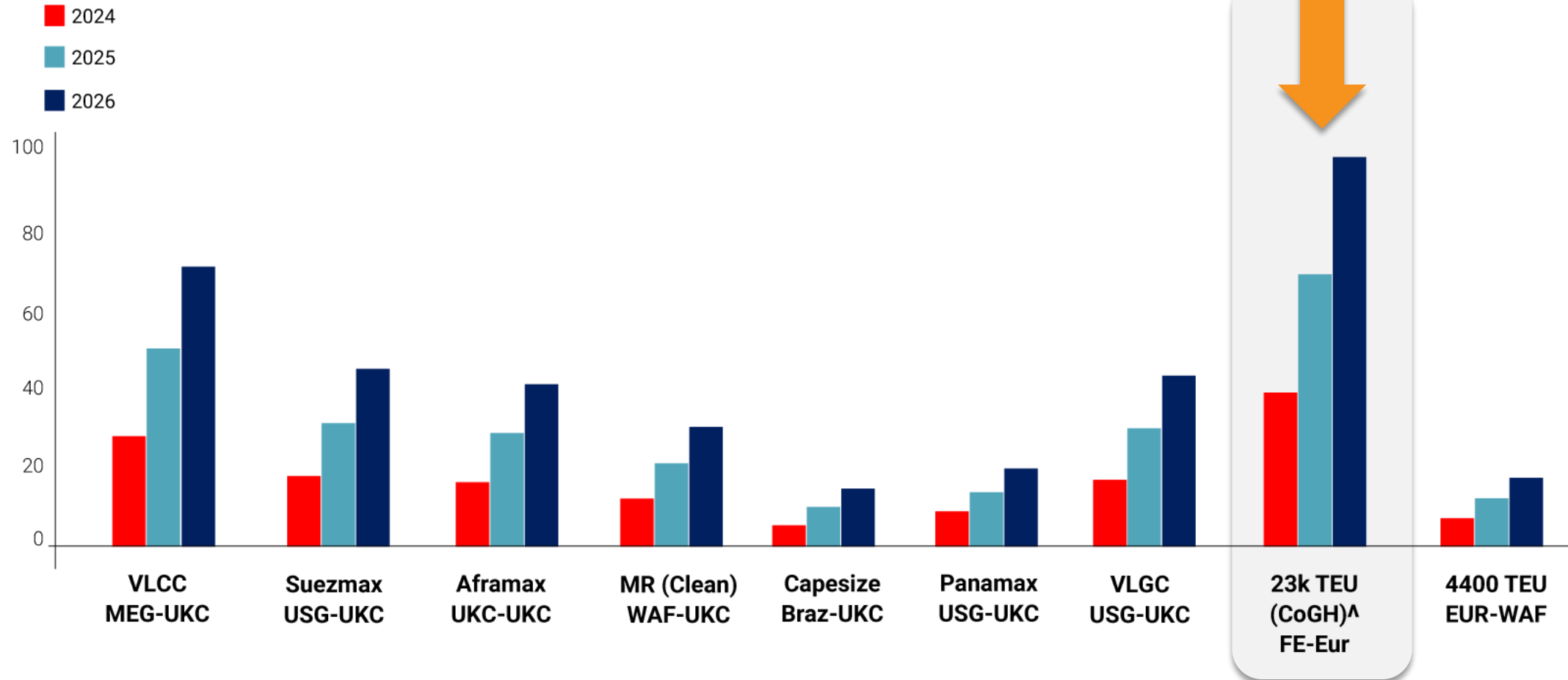
Chemical tanker in consegna e in orderbook, per dimensione (solo unità IMO I/II; 1.000-41.999 DWT)



L'ETS: un nuovo costo per lo shipping sulle rotte per l'Europa



Example EU ETS Costs, Selected Standard Voyages (\$'000)

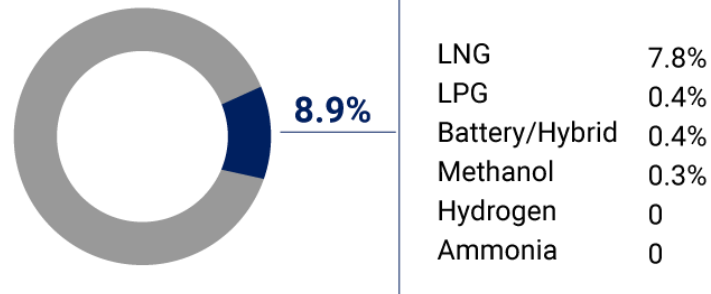


Una sfida molto discussa.... tanti investimenti e tante incertezze

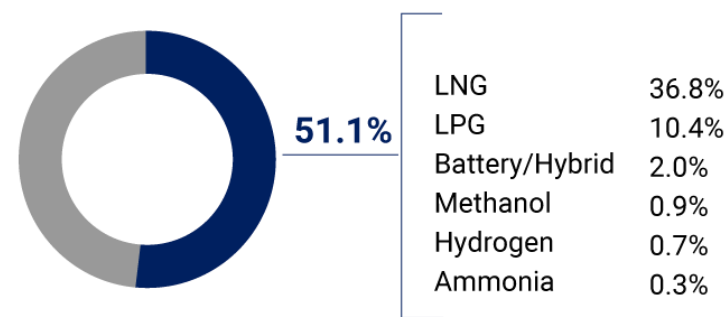


Gli armatori stanno continuando ad investire nella futura flotta, nei carburanti e nelle tecnologie verdi per ridurre le emissioni della flotta marittima globale....**MA**....l'IMO rimanda l'entrata in vigore del Net-Zero Framework

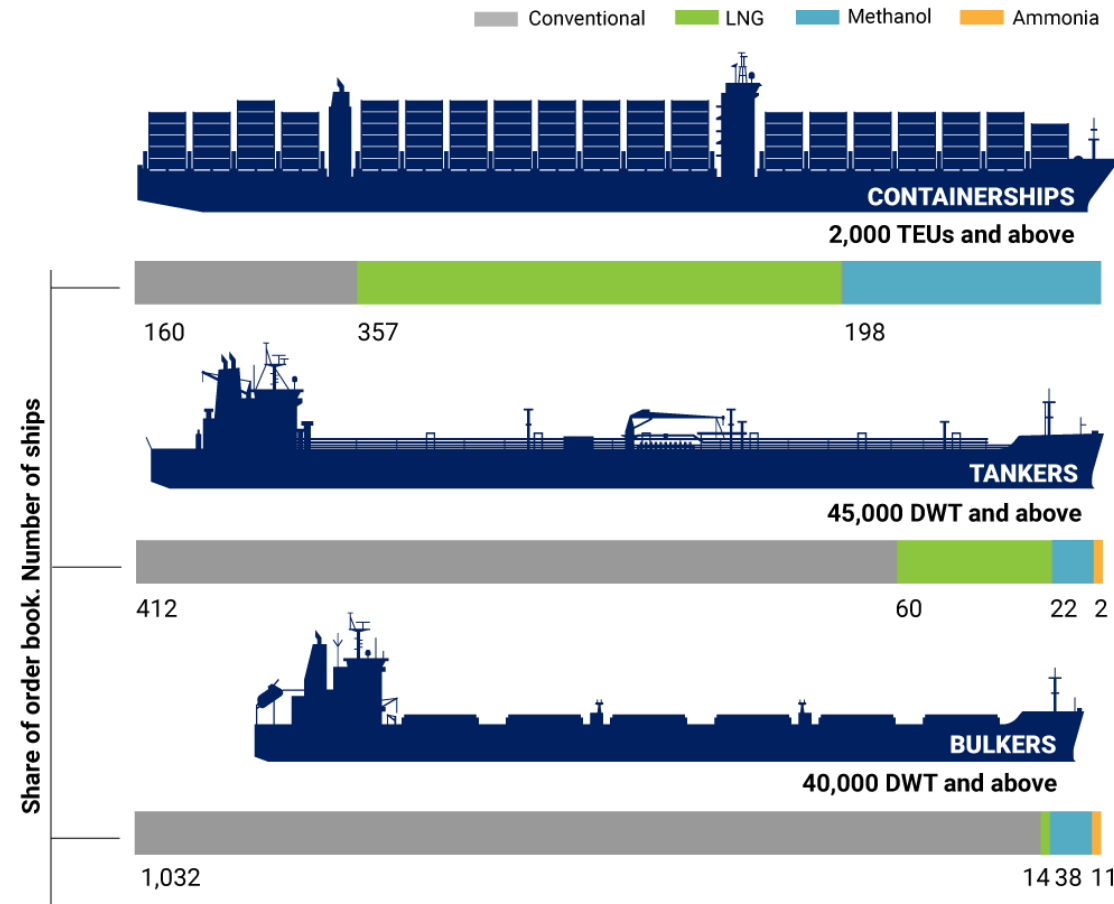
GROSS TONNAGE IN OPERATION



GROSS TONNAGE IN ORDER



Uptake of alternative fuel technologies for large bulkers, tankers and containerships

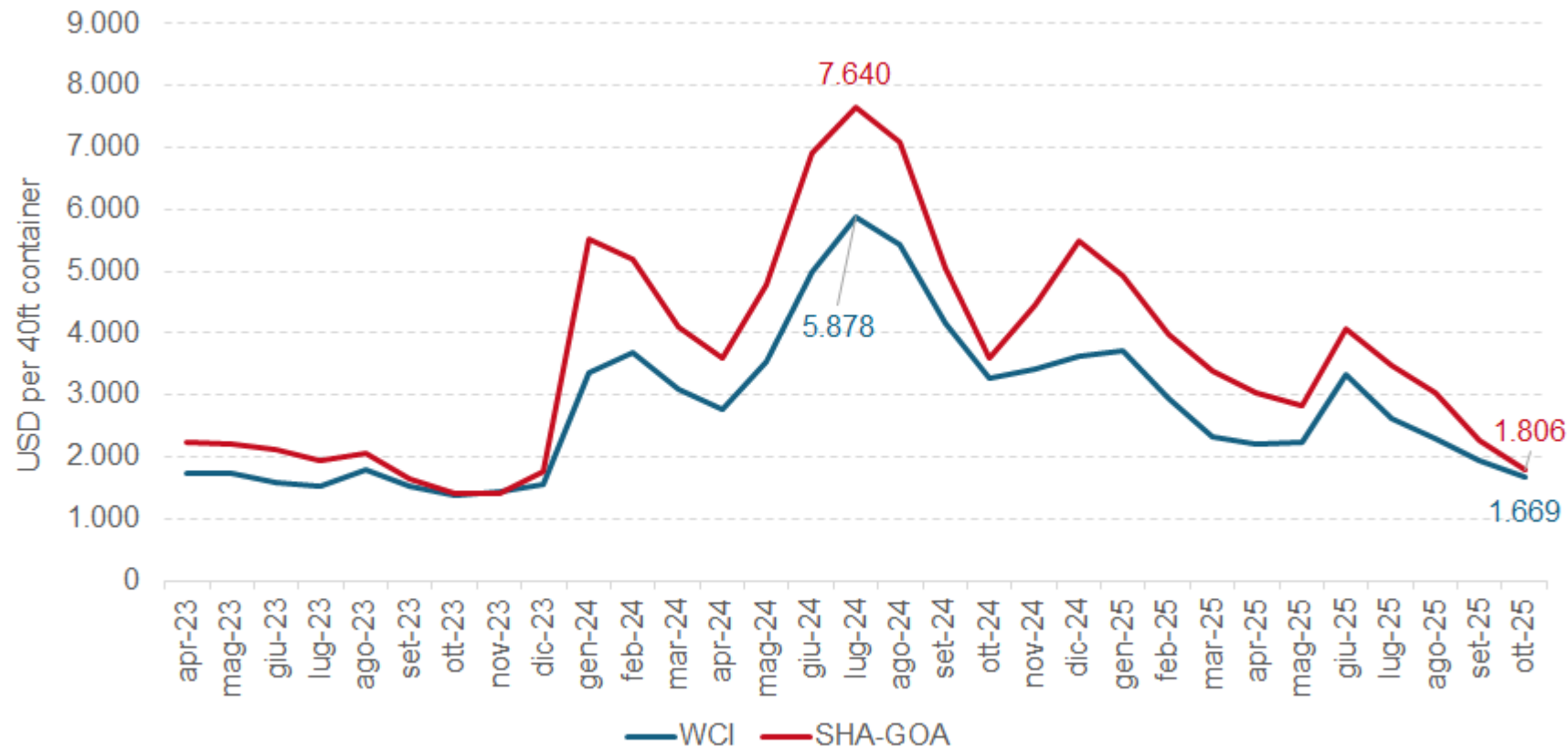


La ricerca dei carburanti alternativi coinvolge a pieno titolo l'industria chimica

Impatto sui costi di trasporto: i noli

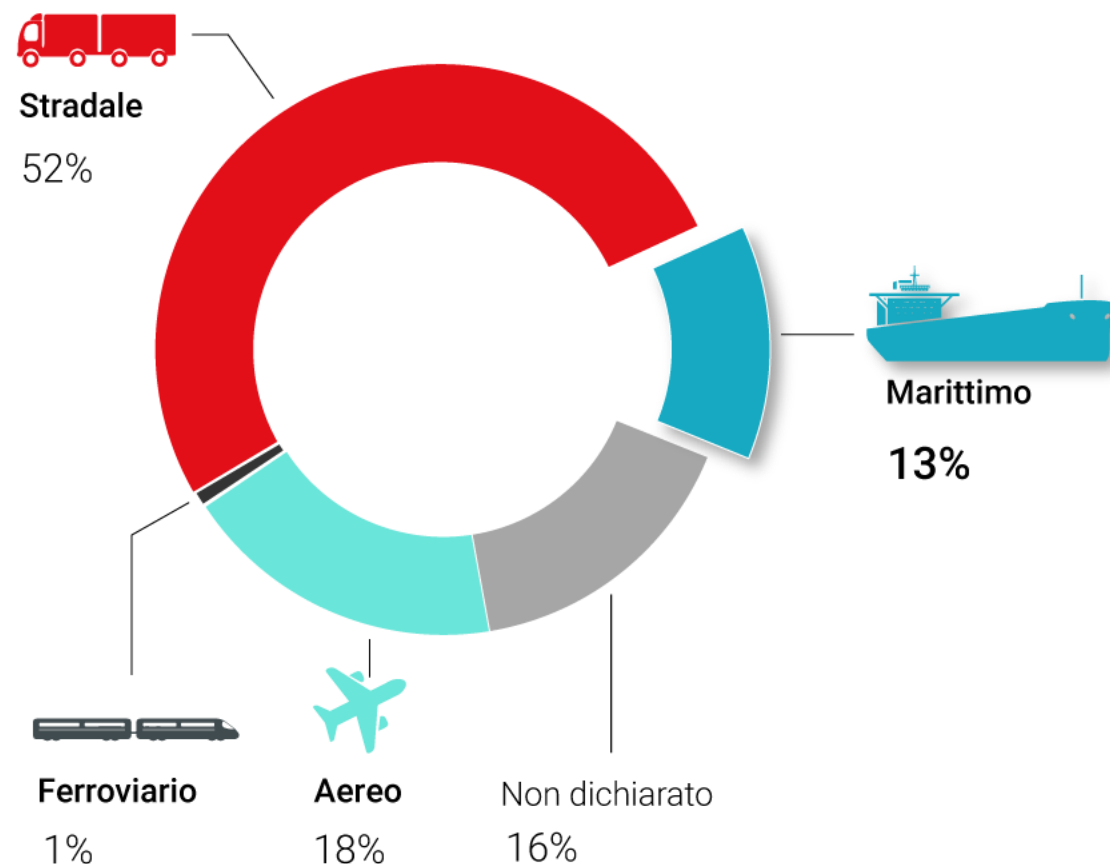
Per le incertezze del ciclo economico e per l'eccesso di offerta di stiva, i noli mostrano una tendenza alla diminuzione

Gli ultimi 2 anni e mezzo del World Container Index

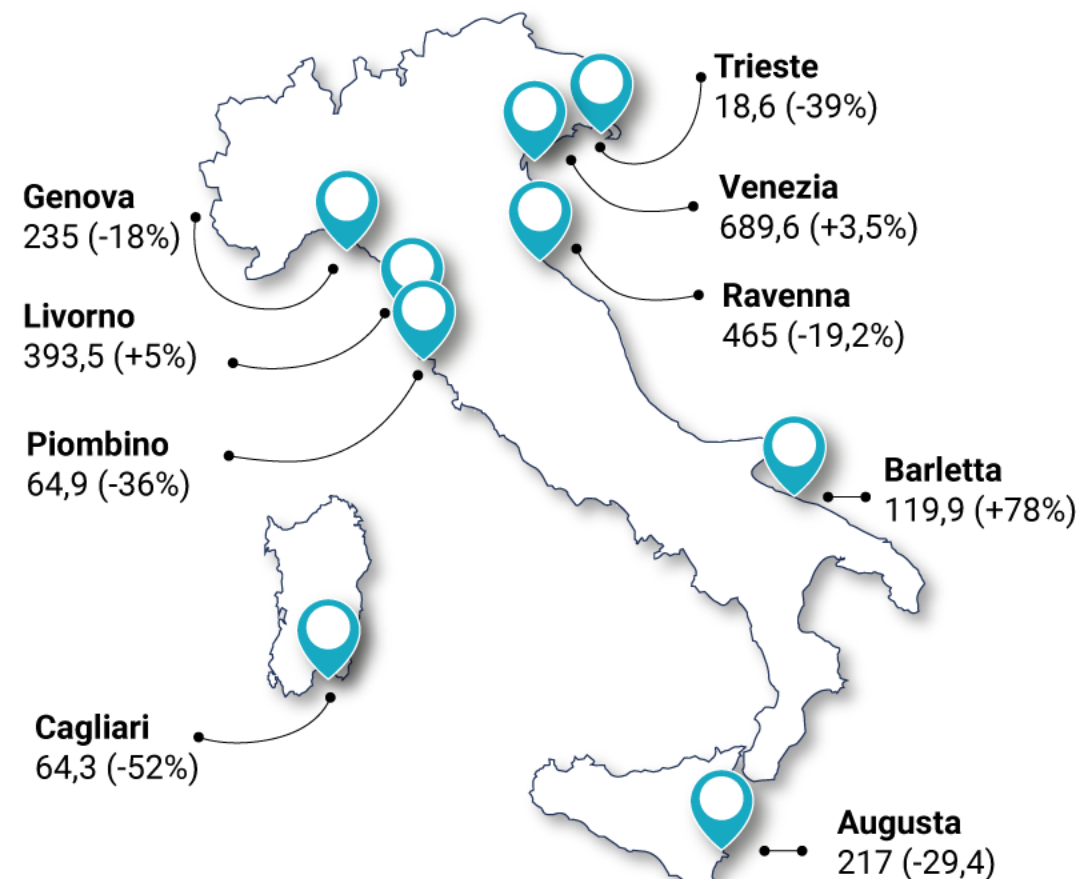


Il ruolo del mare per il commercio dei prodotti chimici in Italia

L'import-export dei prodotti della filiera della chimica per modalità di trasporto (€)



I principali porti italiani della chimica



Sono indicati i prodotti chimici classificati come rinfuse liquide e solide (migliaia di tonnellate)

Import-export marittimo italiano dei prodotti chimici

Top 5 Sea Import Partner (59% dell'import EXTRA UE)



1. CINA:

2,9 mld€ (+6%)

- Plastica e articoli in plastica
- Prodotti chimici organici
- Articoli in gomma

2. USA:

0,8 mld€ (+7%)

- Plastica e articoli in plastica
- Prodotti chimici organici
- Altri prodotti chimici

3. TURCHIA:

0,8 mld€ (+13%)

- Plastica e articoli in plastica
- Articoli in gomma
- Prodotti chimici inorganici

4. INDIA:

0,6 mld€ (+12%)

- Prodotti chimici organici
- Plastica e articoli in plastica
- Articoli in gomma

5. EGITTO:

0,5 mld€ (+18%)

- Fertilizzanti
- Plastica e articoli in plastica
- Prodotti chimici inorganici

Top 5 Sea Export Partner (47% dell'import EXTRA UE)



1. USA:

2,2 mld€ (-7%)

- Oli, prodotti per la cosmesi, profumeria
- Prodotti farmaceutici
- Plastica e articoli in plastica

2. REGNO UNITO:

1 mld€ (+70%)

- Prodotti farmaceutici
- Plastica e articoli in plastica
- Oli, prodotti per la cosmesi, profumeria

3. CINA:

0,8 mld€ (-17%)

- Plastica e articoli in plastica
- Prodotti farmaceutici
- Altri prodotti chimici

4. BRASILE:

0,7 mld€ (+36%)

- Prodotti farmaceutici
- Plastica e articoli in plastica
- Altri prodotti chimici

5. TURCHIA:

0,5 mld€ (-20%)

- Plastica e articoli in plastica
- Altri prodotti chimici
- Estratti per conciatura o tintura

La sintesi dei Macrofenomeni

16

Tensioni geopolitiche che modificando le rotte allungano le distanze e cambiano i pattern commerciali

Rischio di **overcapacity**

Spinta degli **USA** al ripristino dell'industria e della cantieristica nel paese



Sovraccosti legati all'**ETS** e agli investimenti in **navi ed equipment green**

Strategia di «*watch and wait*»

Porti strumento dell'industria chimica italiana

Tutti questi temi possono incidere sui costi del trasporto dei prodotti della filiera della Chimica

Flessibilità: è la parola d'ordine per rimanere competitivi



Grazie per l'attenzione

sr-m.it

