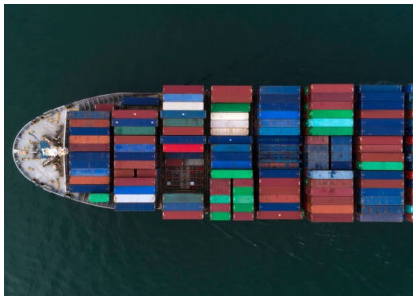
Serena Moriondo - 30 giugno 2021

PORTI

Siamo un Paese di mare, con uno sviluppo costiero di circa 7.914 km. Delle 20 regioni italiane soltanto cinque non sono bagnate dal mare. L'economia del mare produce il 2,7% del PIL e occupa oltre 500.000 addetti con una localizzazione prevalente nelle aree svantaggiate del Paese.
Il mare è trasversale rispetto ai grandi temi della crescita del Paese: mobilità sostenibile, efficienza energetica, istruzione, qualità del prodotto *Made in Italy*,

I porti italiani gestiscono quasi 500 milioni di tonnellate di merci

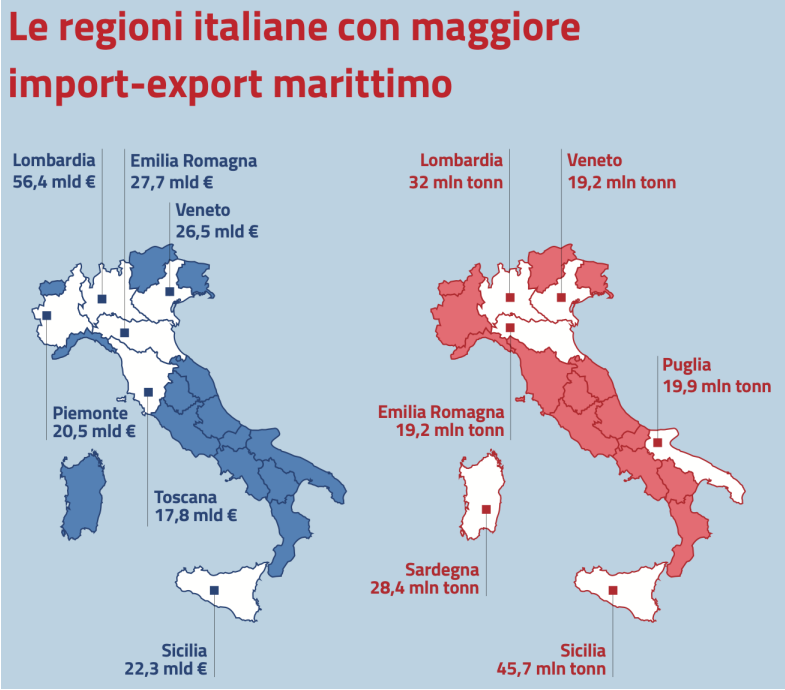
184 mln tonn rinfuse liquide
69 mln tonn rinfuse solide
106 mln tonn Ro-Ro



qualità della filiera alimentare, occupazione, sicurezza, turismo, qualità ambientale e salute.

Nell'attuale contesto geopolitico, un'importanza crescente stanno assumendo i porti, intesi non solo e non più come terminali di rotte commerciali ma anche come **fattore strategico di un paese** che dal mare si proietta verso il mondo.

▶ **Tutte le regioni italiane utilizzano il mare per i loro commerci**. Ed è attraverso il mare che veicoliamo oltre un terzo dell'export italiano.



Secondo l'ultimo Rapporto di Assoporti (Associazione dei porti italiani) nel 2018 l'export italiano ha superato i 120 miliardi di euro (+4%).

Il traffico complessivo delle merci movimentate dai porti del Mezzogiorno copre il 47% dell'Italia (206,7 mln di tonnellate) ed è superiore alle altre Macroaree: Nord-Ovest 17%, Nord-est 23%, Centro 13%. (*Fonte: A. Panaro "Disegno Turismo – Taranto città d'arte Bella, sostenibile, inclusiva – Lager 5 - Economia del Mare", 18.05. 2021).*

Nel Mediterraneo **l'Italia è leader tra i Paesi dell'UE con il 41%** della quota di mercato.

▶ Nel 2018 sono partite anche in Italia, come già è accaduto nel resto d'Europa, le **ZES** e cioè le **zone economiche speciali**, per le quali è presente un riferimento specifico nella Missione 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile" del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Il Piano destina, infatti, **630 milioni di euro per investimenti infrastrutturali** volti ad assicurare un adeguato sviluppo dei collegamenti delle aree ZES con la rete nazionale dei trasporti, in particolare con le reti Trans Europee (TEN-T), al fine di rendere efficace l'attuazione delle ZES. A queste risorse, si aggiungono ulteriori **1,2 miliardi di euro** che il PNRR riserva a interventi sui principali porti del Mezzogiorno. Inoltre il credito d'imposta per gli investimenti in beni strumentali nelle aree ZES sarà raddoppiato da 50 a 100 milioni di euro ed esteso anche agli immobili strumentali presenti o da costruire nell'area.

Si tratta di aree geografiche nelle quali sono previsti **strumenti e agevolazioni** agli operatori economici che vi operano, che agiscono in un regime derogatorio rispetto a quelli vigenti per le ordinarie politiche nazionali (DL 91/2017). La **Campania** è stata la prima regione ad approvare il Piano di Sviluppo Strategico della Zona Economica Speciale. Le Zone Economiche Speciali attualmente attive in Italia sono otto, mentre sono in via di definizione le procedure per avviare anche la ZES Sardegna.

Un'area geografica per poter essere definita ZES deve avere i seguenti requisiti: si deve trattare di una **zona geograficamente delimitata** e chiaramente identificata, situata nei confini dello Stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale tra di loro, e **che comprenda almeno un'area portuale** con le caratteristiche stabilite dal regolamento (UE) n. 1315/2013. La durata della ZES non può essere inferiore a sette anni e superiore a quattordici, prorogabile fino a un massimo di ulteriori sette anni.

Nell'infografica è rappresentato **lo stato di avanzamento delle ZES in Italia**:

Le **proposte di istituzione di una ZES** devono essere presentate rispettando una serie di vincoli. Devono infatti essere corredate da un **Piano di sviluppo strategico**, dai **criteri** e dagli **obiettivi di sviluppo** che si vogliono perseguire e dalle forme di coordinamento con la pianificazione strategica portuale.

Infografica 1: Ferrovie, porti e terminal intermodali strada-ferro

Fonte: Commissione Europea, 2012

Fonte: Commissione Europea, 2012

Infografica 2: Strade, porti e terminal intermodali strada-ferro

Con la creazione delle ZES gli Stati hanno come obiettivo una **crescita della competitività** ed il generale rafforzamento di tutto il tessuto produttivo attraverso **l'aumento degli investimenti** anche stranieri, l'**aumento delle esportazioni**, la creazione di **nuovi posti di lavoro,** l'**aumento dell'innovazione.**

- 348 milioni di teu movimentati dai Top20 del mondo: **+12% negli ultimi 5 anni**

  (il TEU *Twenty-feet Equivalent Unit*, unità equivalente a venti piedi, è la misura utile per identificare la "portata" di una nave di trasporto merci cioè standard di volume nel trasporto dei container ISO, e corrisponde a circa 38 metri cubi d'ingombro totale).

L'Asia è il leader nel settore del trasporto container. Tra i principali porti container mondiali a livello europeo troviamo Amburgo, Rotterdam, Anversa, **tra i primi 5 porti del Mediterraneo troviamo un solo porto italiano, quello di Genova.**

Accanto ai grandi porti, che movimentano volumi significativi di merci differenti, **il sistema italiano si caratterizza per la presenza di scali di dimensioni medio-piccole che, tuttavia, presentano una specializzazione in particolari tipologie di carico**. In molti casi, la specializzazione è connessa alla prossimità di industrie particolari, in altri, è riconducibile alla localizzazione degli scali. Nonostante la presenza di un numero elevato di porti, si assiste a una forte concentrazione del

mercato, con i primi 5 scali che da soli gestiscono più del 40% del traffico complessivo.

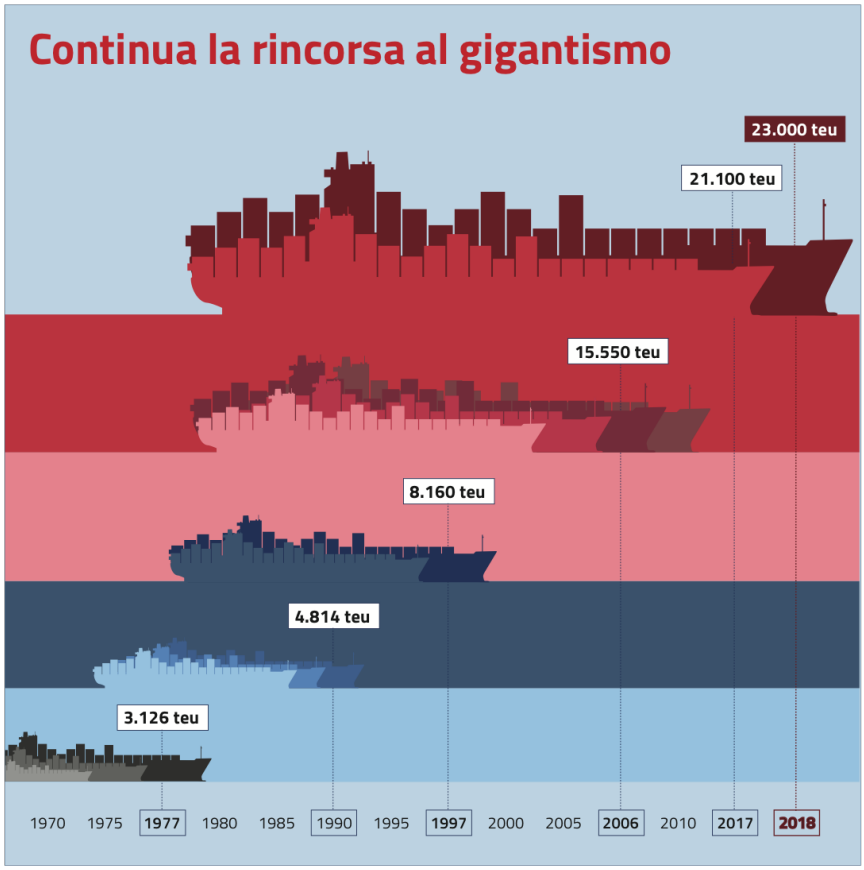
Vi sono porti che dedicano prevalentemente la propria attività di movimentazione al trasbordo da nave a nave, facendo leva su un posizionamento geografico favorevole che consente di intercettare le grandi rotte transoceaniche. Questo tipo di traffico in Italia è localizzato principalmente negli scali di Gioia Tauro (nella foto), Taranto e Cagliari.

▶ I costi unitari diminuiscono all'aumentare delle **dimensioni della nave** anche a causa di importanti economie di scala sia nella costruzione che negli investimenti. Questa tendenza è più importante sulle rotte più lunghe come quella dalla Cina all'Europa, dove la dimensione media delle navi è di circa 20.000 TEU con una lunghezza complessiva di 400 metri. Le conseguenze per i porti europei sono evidenti, **aumentano la richiesta di enormi investimenti per poter accettare navi provenienti dall'Asia.**[1]

Navi giganti costringono le rotte marittime a concentrarsi su pochi enormi porti e concentrano gli investimenti solo in un numero esiguo di nodi strategici. Dal lancio

[1] Il mercato del trasporto marittimo Roll on/Roll off (Ro-Ro) si può suddividere in quattro sottocategorie: il segmento del trasporto lungo rotte d'alto mare (*deep sea*), che riguarda il trasporto di autovetture (*car carrier*) e le navi portacontainer dotate di strutture Ro-Ro, il segmento del trasporto a corto raggio (*short sea*), relativo al trasporto con traghetti misti per passeggeri e merci, da un lato, e il trasporto Ro-Ro esclusivamente di merci, dall'altro.

nel 2013 della *Maritime Silk Road* (MSR), un progetto cinese che unisce l'antico corridoio terrestre meglio conosciuto come Via della seta alla nuova via di scambi marittimi di recente acquisizione, l'interesse per lo sviluppo della strategia portuale cinese è aumentato. Tale iniziativa include lo sviluppo di corridoi di trasporto specifici che coinvolgono tre continenti (Asia, Africa ed Europa) con rotte marittime e terrestri.



Inoltre, le economie di scala hanno creato un sistema molto rigido e rafforzato le alleanze tra le compagnie di navigazione. Nel 2020 le tre più grandi alleanze hanno servito circa l'85% delle rotte USA-Cina, rispetto a circa il 60% di sette anni fa, e quasi tutte le rotte dell'Asia orientale-Europa. Il portafoglio ordini dei container, come percentuale della flotta esistente, è ora al livello più basso: inferiore al 10% - era il 57% nel 2007.
I **principali investimenti nei porti Med,** compresi quelli italiani di Genova, Vado Ligure, Venezia, **avvengono da parte della Cina, Emirati Arabi Uniti e Singapore**.

▶ Il futuro del trasporto merci si sta inoltre orientando anche verso **navi telecomandate e senza equipaggio.**
L'*Advanced Autonomous Waterborne Applications Initiative* (AAWA), guidata da *Rolls-Royce*, che riunisce ricercatori universitari, progettisti di navi e produttori di apparecchiature, ne ha testato la tecnologia in Finlandia.
La stessa Unione Europea ha finanziato un progetto da 4 milioni di dollari per sviluppare il concetto e nel 2014 la società di ricerca marittima DNV GL ha presentato i progetti per una nave da carico senza equipaggio.

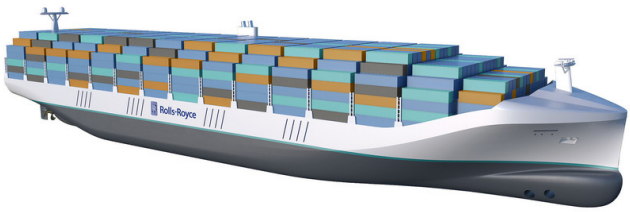


Image: Rolls-Royce

Nel 2016, gli Stati Uniti hanno

realizzato la loro prima nave da guerra a guida autonoma, *Sea Hunter,* il prototipo è disarmato, ma secondo i costruttori è in grado di pattugliare gli oceani del mondo, senza equipaggio e senza essere controllato a distanza. La cosa è senz'altro inquietante ma non si tratta di fantascienza.
Anche il Covid ha messo in evidenza l'importanza del *remote working* e dell'*autonomous drive:* la possibilità di guidare una nave senza equipaggio sarebbe forse la migliore misura di contenimento che possa essere pensata per porre un argine alla diffusione delle malattie infettive a bordo, in spazi ristretti. Chiaramente, il tema della guida autonoma non può che legarsi anche a quello della *cybesecurity.*

▶ La spedizione è la forma di **trasporto merci più rispettosa dell'ambiente**. Anche così, però, le sue emissioni di gas serra (GHG) ammontano al 2,5% delle emissioni globali. Tuttavia, le tecnologie dei motori di navigazione e dei combustibili non hanno visto innovazioni importanti dal passaggio dalla potenza del vapore al motore a combustione più di 60 anni fa.
L'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha obiettivi ambiziosi per decarbonizzare il settore: **una riduzione del 30% delle emissioni assolute di gas serra entro il 2030 e del 50% entro il 2050**, rispetto a una linea di base del 2008. Affrontare la sfida richiederà un'azione innovativa, orchestrata e a livello di settore su una scala senza precedenti. **L'obiettivo 2050 richiede un approccio strutturato verso la limitazione delle emissioni nocive che richiede un adeguamento del settore delle spedizioni, il sesto più grande emettitore al mondo di sostanze inquinanti**. L'uso del GNL come alternativa all'olio combustibile pesante per il *bunkeraggio* sta facendo sviluppare il settore delle costruzioni di nuove navi da carico e navi gasiere. L'emergere di combustibili puliti alternativi non contenenti carbonio come l'idrogeno e il metanolo alimenterà anche le navi del futuro entro 50 anni.
La velocità con cui avverrà questa trasformazione dipenderà non solo dalla volontà dei proprietari e dei produttori di combustibile ma anche dagli **investimenti che verranno fatti nella tecnologia nelle città e nelle infrastrutture dei porti.**
Possiamo anche aspettarci un numero crescente di **iniziative nel campo dell'economia circolare,** in base alle quali le autorità portuali collaborano con i loro cluster industriali, tra l'altro, **per generare la loro energia e dare nuovo scopo economico ai prodotti di scarto.** Ad esempio, le acque reflue utilizzate per raffreddare gli impianti industriali possono essere utilizzate per **il riscaldamento urbano.**

▶ **Il Covid-19 ha cambiato il commercio**: nel 2020 la ripresa del volume degli scambi è stata infatti alimentata da un cambiamento nelle abitudini di spesa dei consumatori che hanno speso meno in servizi, nel tempo libero, nella ristorazione.

A partire da luglio 2020 una combinazione di rimbalzo della domanda di merci, carenza di container e congestione dei porti a causa di interruzioni operative legate alla pandemia ha esteso i tempi di consegna delle navi portacontainer, ha spinto al rialzo le tariffe di trasporto dei container, a partire dalle rotte dalla Cina agli Stati Uniti (es. il costo di spedizione di un container da 20 piedi su questa rotta è lievitata oltre 2,2 volte rispetto a un anno e mezzo fa). Ma ad essere più colpita è stata la rotta Cina-Europa.
Come sottolinea la revisione della politica commerciale della Commissione europea, **il commercio è uno degli strumenti più potenti dell'UE**. Come risultato dell'apertura del regime commerciale europeo, l'UE è il più grande commerciante mondiale di beni e servizi agricoli e manifatturieri e si colloca al primo posto negli investimenti internazionali sia in entrata che in uscita. Pertanto, le conseguenze sulle rotte Cina-Europa non si limiteranno a profitti anormalmente alti per le compagnie di navigazione, ma gli effetti di rimbalzo potrebbero colpire anche gli altri operatori di trasporto nelle catene di approvvigionamento e potrebbero generare nuovi costi per le imprese e le famiglie. I rischi di costi elevati e bassa qualità delle spedizioni potrebbero colpire anche il settore manifatturiero europeo.

Un primo segnale è arrivato nel febbraio 2021 dalle case automobilistiche tedesche e italiane. Secondo gli analisti dell'Associazione italiana delle imprese automobilistiche (ANFIA), l'attuale indisponibilità di container, sta portando ad un allarmante aumento dei tempi di consegna, rallentando i flussi di produzione e determinando aumenti di prezzo soprattutto su componenti automobilistici come microprocessori, componenti in acciaio e plastica.
La relazione strategica di previsione della Commissione europea e la revisione della politica commerciale evidenziano la resilienza come nuova bussola per tutte le politiche dell'UE, ma **la CE dovrebbe considerare i porti e la navigazione come una componente rilevante dell'agenda politica per rafforzare la resilienza e la sostenibilità dell'economia dell'UE** (*Fonte: Commissione europea "Revisione della politica commerciale - Una politica commerciale aperta, sostenibile e assertiva", COM (2021) 66 definitivo, 18.2.2021, Bruxelles e Commissione Europea "Strategic Foresight Report - Tracciare la rotta verso un'Europa più resiliente", settembre 202*0).

▶ L'istruzione e **l'investimento nelle competenze dei giovani determineranno,** in ultima analisi, **il successo nella trasformazione del settore portuale.**
Gli esperti del settore segnalano che la qualità dello sviluppo delle competenze dovrà mirare a **modificare l'età con nuovi ingressi nel mondo del lavoro e la demografia di genere**, cioè la presenza nel settore di un numero maggiore di donne.

A livello mondiale su 1 milione e 200 mila marittimi (anno 2019) **le donne sono solo il 2% degli occupati**, di queste il 94% sono impiegate nel settore delle navi da crociera. Una situazione discriminante che si registra anche sotto l'aspetto economico in quanto **la differenza retributiva tra uomini e donne risulta del 45%**. *(Fonte: IMO - International Maritime Organization) .*
In Italia, l'89 e **il 91 % delle posizioni nella direzione e nei livelli C sono occupati da uomini.** Ben cosciente della gravità di questi dati, il ministro Enrico Giovannini recentemente ne ha fatto oggetto di una riflessione in una sua lettera al presidente di Assoporti, sostenendo che l'**uguaglianza di genere è un obiettivo anche nel settore marittimo-portuale.**

Questa breve illustrazione contenente alcuni tra i principali dati riguardanti il settore, ci è utile per comprendere **l'importanza e il ruolo dei porti italiani e delle città dove sono situate la logistica e le infrastrutture marittime**.

Il trasporto marittimo, come si può ben comprendere, è alla base dei collegamenti della catena di approvvigionamento globale e dell'interdipendenza economica, con spedizioni e porti che **si stima gestiscano oltre l'80% del commercio mondiale di merci.**
La pandemia da Covid-10 ha avuto notevoli ricadute negative anche su tutti gli indicatori che misurano lo stato di salute dell'economia del mare. Come per le infrastrutture anche una logistica più efficiente ed efficace è in grado di attutire gli

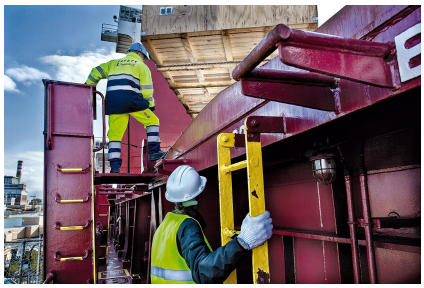
impatti di fenomeni come quello che stiamo vivendo, compresa l'individuazione dei driver su cui basare la crescita dei nostri porti, tra cui l'intermodalità.
La pandemia ha anche accelerato alcune tendenze in aumento come la regionalizzazione, la sostenibilità e la digitalizzazione, che saranno al centro della ripresa post-pandemia.
Il momento attuale è ancora critico ma l'Italia ha un sistema industriale che ha una sua forza oltre ad importanti infrastrutture marittime e logistiche su cui dovremo lavorare, soprattutto per il futuro, affinché emergenze come questa non ci colgano impreparati ma reattivi e resilienti.

La filiera della cantieristica navale italiana, che comprende le attività di costruzioni di imbarcazioni da diporto e sportive, cantieri navali in generale e di demolizione, di fabbricazione di strumenti per navigazione e, infine, di istallazione di macchine e apparecchiature industriali connesse, **rappresenta un segmento non trascurabile dell'economia del mare, in grado di movimentare attività ed occupati anche in aree non costiere** grazie alla rilevanza del suo indotto. Tra le imprese dell'economia del mare, la cantieristica (nel 2015) occupava il primo posto con circa 27 mila attività imprenditoriali, il 64,2% delle quali localizzate nei comuni costieri, che incidono per il 15,2% sul totale delle imprese della *blue economy,* laddove le imprese di trasporto fluvio-marittimo di persone e merci rappresentano "solo" il 6%. Nel contesto nazionale, l'incidenza della filiera della cantieristica sul complesso dell'economia marittima è più forte al Nord, ed in particolare nelle regioni del Nord-Ovest, dove il segmento incide per il 29,5% sulla *blue economy* contro la media nazionale del 15,2% (*Fonte: Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili, Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica - PSNPL*).

Esaminare ciò che il futuro porterà ai porti è per molti aspetti un compito impegnativo, i forti disagi causati dalla diffusione del contagio da Covid-19 si sommano ai cambiamenti geopolitici, strategie commerciali soprattutto asiatiche e indiane, dazi e barriere tariffarie, digitalizzazione, decarbonizzazione, migrazioni, ecc.

Su 1,03 miliardi di persone che vivono in Africa, il 50% ha meno di 20 anni e il 40% vive in città. Entro la fine dell'anno, 504 milioni di africani formeranno la forza lavoro del continente. La crescita di massa della popolazione in queste regioni ridisegnerà le principali rotte commerciali marittime.
La Cina, non a caso, ha già provveduto ad effettuare importanti investimenti infrastrutturali nei suoi porti e accordi commerciali che prevedono un forte aumento degli scambi con il continente africano.

La globalizzazione dei mercati, fenomeni come la *Belt & Road* della Cina, i recenti accadimenti connessi al Covid-19, le scelte strategiche di realizzazione di maggiori profitti da parte dei trasportatori anche per lo sfruttamenti di importanti giacimenti energetici[2], stanno aumentando l'attenzione verso le nuove potenzialità di sviluppo della Rotta Marittima Artica (NSR o *Northern Sea Route*) che ha potenzialità dovute, paradossalmente, a condizioni mutate a causa dei cambiamenti climatici. Se la confrontiamo con il canale di Suez solo in termini di giorni di navigazione, prevale la Rotta Artica che, comunque, dopo l'incidente di *Ever Given,* la nave cargo arenatasi nel Canale, bloccando una delle rotte commerciali più trafficate al mondo, ora viene rivalutata.



In questo quadro, in rapida mutazione, ogni segmento della catena di fornitura globale sta cercando di razionalizzare le proprie operazioni attraverso fusioni o alleanze strategiche. Questa strategia include compagnie di navigazione, operatori terminalistici e spedizionieri.
Un maggiore consolidamento delle autorità portuali diventerà inevitabile nei prossimi anni. Sono già in atto varie fusioni (tra Belgio e Paesi Bassi: tra Finlandia e Cina; tra Australia e Stati Uniti). In Italia la riforma del sistema portuale ha ridotto il numero delle autorità portuali, pochi anni fa, da 25 a 14.

Digitalizzazione e automazione trasformeranno il modo in cui i porti e i loro operatori gestiscono il traffico merci e passeggeri. È la digitalizzazione che molto probabilmente fornirà l'impulso verso miglioramenti dell'efficienza nella pianificazione dell'arrivo delle navi, nel tempo all'ormeggio e nella produttività del carico / scarico.

L'automazione anche con applicazioni di IA (intelligenza artificiale) si diffonderà, anche se meno rapidamente, con la costruzione di operazioni *Greenfield* altamente sofisticate come la struttura *APM Terminals a Maasvlakte* a Rotterdam (recentemente acquistata da Hutchison Ports Netherlands) un polo ad alta tecnologia (1,600 metri di banchina in acque profonde servite da 13 gru a cavalletto da nave a riva) nel quale, da diversi anni, il governo olandese e operatori privati stanno

[2] Si stima che le risorse fossili nella regione artica ammontino a 90 miliardi di barili di petrolio, circa 1.700 trilioni di piedi cubi di gas naturale e 44 miliardi barili di GNL.

facendo grandi investimenti in poli logistici, fabbriche, oleodotti e pale eoliche. In Italia, in particolare, **si aprono, dunque, sfide importanti che riguardano anche i siti dismessi situati vicino ai centri delle città portuali.**

In conclusione, **per un Paese come l'Italia** – caratterizzato da un sistema industriale con elevata vocazione internazionale e da un significativo grado di dipendenza dall'estero per l'approvvigionamento delle materie prime – **la presenza di un sistema portuale efficiente rappresenta un elemento cruciale per la competitività e la crescita.**

Il Mediterraneo rappresenta l'uno per cento dell'acqua di tutto il mondo, ma nel Mediterraneo gira il venti per cento del traffico mondiale. Per il sistema portuale e logistico italiano, nel contesto competitivo euro-mediterraneo in primo luogo, ciò rappresenta grandi potenzialità e presupposti per il rilancio del nostro Paese.

Senza dimenticare che il mare non può essere profitto per pochi, ma **vita per l'intero pianeta.**