

## Deglobalizzazione e Mar Mediterraneo: quale ruolo per l'Italia?



### Key Messages

Il presente documento è stato coordinato da Andrea Montanino e Simona Camerano e predisposto da: Alberto Carriero, Livio Romano, Benedetta Scotti, Sofia Torreggiani.

I dati riportati si riferiscono alle informazioni disponibili al 10 marzo 2023. Le opinioni espresse e le conclusioni sono attribuibili esclusivamente agli autori e non impegnano in alcun modo la responsabilità di CDP

- Sono almeno 15 anni che il processo di **globalizzazione subisce un graduale rallentamento**, che ha trovato un progressivo riscontro:
  - nella riduzione del **peso del commercio internazionale** sul PIL mondiale;
  - nell'**esaurimento del processo di frammentazione** delle catene globali del valore.
- Due le ragioni principali alla base di queste dinamiche:
  - da un lato, l'ambizione della **Cina** di affermarsi come **potenza industriale** sempre meno dipendente da tecnologie importate e dall'export;
  - dall'altro, il **ripensamento da parte dell'Occidente delle dipendenze estere** in filiere strategiche per la sicurezza nazionale.
- In questa prospettiva, le politiche intraprese da USA e UE mirano a favorire processi selettivi sia di **re-industrializzazione** (reshoring), sia di **ri-localizzazione delle filiere produttive**, puntando su partner geopoliticamente affidabili (friendshoring).
- Tali dinamiche potrebbero alimentare una progressiva **regionalizzazione della produzione e degli scambi**, che in ambito europeo permetterebbero di rafforzare la **cooperazione economica nel Mediterraneo**.
- I **Paesi affacciati sulle sponde extra-europee**, infatti, possono rappresentare una valida soluzione per ridefinire la configurazione delle filiere produttive della UE, facendo leva su:
  - una **buona specializzazione in ambiti industriali di particolare interesse** per le imprese europee a valle;
  - un **costo del lavoro ancora contenuto**, con salari manifatturieri mediamente inferiori a quelli cinesi;
  - una dotazione di **infrastrutture logistico-portuali in deciso rafforzamento**.
- Le opportunità offerte da questi vantaggi comparati non possono prescindere, tuttavia, da un attento monitoraggio dell'**instabilità economica e sociale** che caratterizza il Nord-Africa e il Medio-Oriente.
- Il riassetto degli equilibri commerciali in **ottica mediterranea** rappresenta un'opportunità per la **portualità italiana**, che può fare leva sulla sua leadership indiscussa nel **traffico marittimo a corto raggio**.
- Per valorizzare pienamente la collocazione strategica dell'Italia, utile **rafforzare ulteriormente la competitività degli scali**, puntando su: (i) **efficienza dei servizi portuali**, (ii) **infrastrutture per l'intermodalità**, (iii) **aree retroportuali** e (iv) **trasformazione green**.

#### I 10 CAMPI DI INTERVENTO DEL PIANO STRATEGICO 2022-2024 DI CDP



1 TRANSIZIONE ENERGETICA



2 ECONOMIA CIRCOLARE



3 SALVAGUARDIA DEL TERRITORIO



4 INFRASTRUTTURE SOCIALI



5 MERCATO DEI CAPITALI



6 DIGITALIZZAZIONE



7 INNOVAZIONE TECNOLOGICA



8 SOSTEGNO ALLE FILIERE STRATEGICHE



9 COOPERAZIONE INTERNAZIONALE

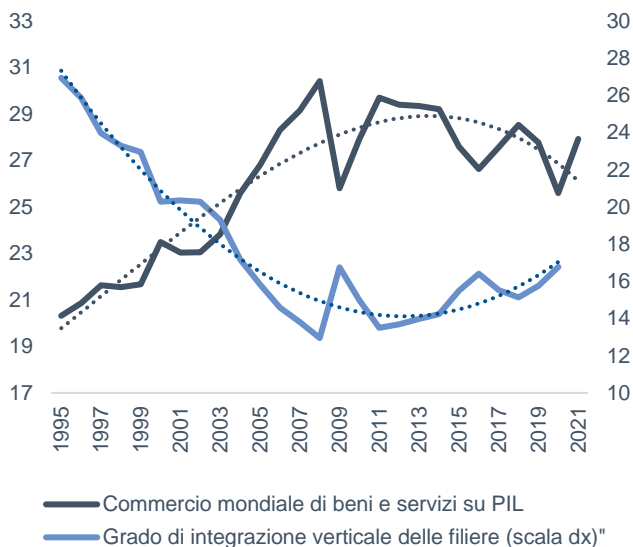


10 TRASPORTO / NODI LOGISTICI

## 1. Il commercio internazionale ai tempi della deglobalizzazione

- ▶ Gli shock economici globali causati dalla pandemia e dalle **tensioni geo-politiche** internazionali, hanno inciso su un **assetto degli scambi commerciali già in trasformazione da almeno un decennio**.
- ▶ Gli anni Novanta e l'inizio degli anni Duemila hanno visto un'importanza crescente del commercio estero come motore dell'espansione economica globale, sotto la spinta della progressiva liberalizzazione della circolazione di beni e capitali su scala planetaria.
- ▶ A partire dalla **crisi finanziaria globale** del 2008, al contrario, **il rapporto tra commercio e PIL mondiale si è attestato su un trend decrescente** (grafico 1).

**Graf. 1 – Andamento del commercio internazionale e grado d'integrazione delle filiere industriali globali (valori %)**



Fonte: elaborazione CDP su dati UNCTAD e WB  
 Nota: l'integrazione verticale delle filiere è misurata dal rapporto tra valore aggiunto e produzione manifatturiera. Maggiore/Minore è il numero di scambi intermedi, a parità di valore aggiunto complessivo, minore/maggiore sarà il grado di integrazione verticale e quindi il valore del rapporto.

- ▶ Questo ridimensionamento relativo degli scambi, ancora oggi composti in massima

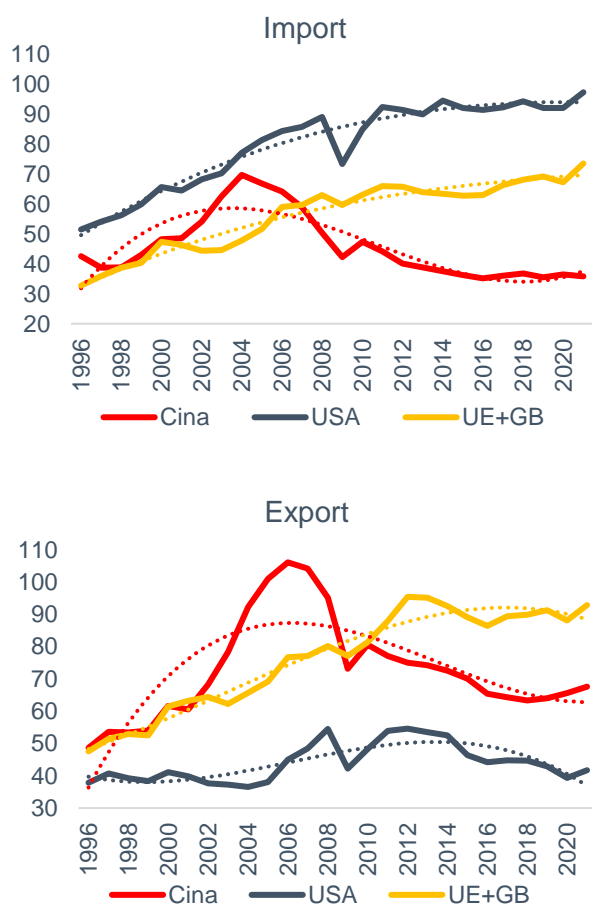
parte di **beni manufatti e materie prime** (il 79,4% del totale nel 2021), è a sua volta il combinato di due fattori:

- un **maggior peso della componente legata alla domanda interna**. Nei Paesi in via di sviluppo questa trasformazione è legata all'incremento del potere di acquisto della popolazione e al conseguente aumento dei consumi, rivolti in misura crescente verso la componente dei servizi – per sua natura meno aperta agli scambi internazionali. Nei Paesi avanzati, invece, esso è soprattutto il frutto di un ripensamento delle politiche macroeconomiche, con un'enfasi ritrovata a favore del sostegno degli investimenti;
- l'**esaurimento del processo di frammentazione su scala globale delle catene del valore**. Alcuni nodi di scambio nel lungo percorso delle catene di fornitura si sono progressivamente sciolti nel corso degli ultimi anni, determinando una riduzione del numero di scambi transnazionali e, quindi, una contrazione del grado di interdipendenze tra Paesi<sup>1</sup>.
- ▶ **L'origine del cambiamento in atto** negli assetti globali è da ricondurre alla strategia di sviluppo che la **Cina** persegue fin dal X° Piano Quinquennale (2001-2005), il cui obiettivo esplicito era quello di costruire una capacità produttiva nazionale sempre più diversificata e avanzata dal punto di vista tecnologico.
- ▶ La strategia cinese ha creato un'**asimmetria nei rapporti internazionali**: mentre l'Occidente è diventato progressivamente sempre più dipendente dall'import di tecnologie dall'estero (in primis proprio dalla Cina, divenuta nel frattempo primo produttore manifatturiero mondiale), il gigante asiatico è

<sup>1</sup> R. Baldwin (2022), How global supply chains are unwinding, CEPR-VOXEU column, 12 settembre.

passato dal ruolo prevalente di **assemblatore di beni intermedi** a quello di **produttore**, sempre più autonomo nello sviluppo di know-how e sempre meno orientato all'export (grafico 2).

**Graf. 2 – Grado di dipendenza dagli scambi di beni (scambi in % del valore aggiunto manifatturiero)**



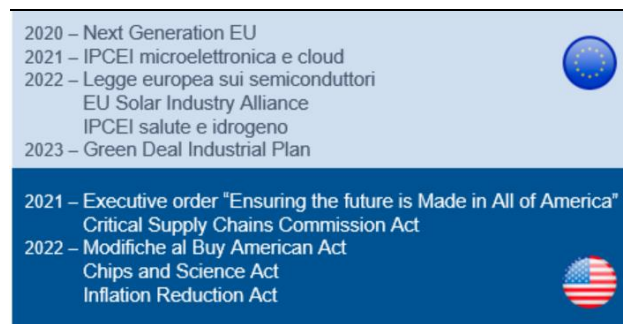
Fonte: elaborazione CDP su dati UNCTAD e ComTrade

- ▶ Questo sempre più marcato squilibrio ha determinato, **dal 2018, la risposta politica degli Stati Uniti**, il principale protagonista, nei decenni trascorsi, della delocalizzazione produttiva a favore dei Paesi emergenti. La disputa politico-commerciale con Pechino si è tradotta inizialmente in **dazi**, a cui sono seguiti **divieti di export** di tecnologie sensibili e, da ultima, una **strategia di disaccoppiamento** (decoupling) negli approvvigionamenti critici.
- ▶ Dopo le difficoltà nelle importazioni di

dispositivi medico-sanitari, **nel 2020 è stata la volta della UE** che ha avviato un ripensamento generale dei propri rapporti commerciali con i Paesi terzi, nell'ottica di identificare e **mettere in sicurezza filiere ritenute strategiche** per la difesa e lo sviluppo sostenibile del continente.

- ▶ La **rottura negli equilibri politici internazionali** che hanno accompagnato la fase espansiva della globalizzazione appare oggi come un dato acquisito.
- ▶ La **re-industrializzazione selettiva** è oggi indicata esplicitamente come obiettivo sia delle politiche statunitensi (da ultimo nell'**Inflation Reduction Act** approvato ad agosto 2022 e in corso di implementazione), sia europee (è dello scorso febbraio la presentazione del **Green Deal Industrial Plan** da parte della Commissione), per accompagnare le **transizioni digitali ed ecologiche**, non solo dal lato degli incentivi alla domanda, ma anche da quello dello sviluppo di capacità produttive e tecnologiche autonome (figura 1).

**Fig. 1 – Principali misure UE e USA di sostegno alla capacità produttiva**



Fonte: elaborazione CDP su fonti varie

- ▶ Queste scelte di policy possono contribuire ad attenuare i costi crescenti associati a:
  - **mancati approvvigionamenti**, dovuti a shock esogeni che colpiscono uno o più nodi nelle catene trans-nazionali di fornitura determinando interruzioni nelle produzioni a valle;
  - **prezzi alti dei beni importati**, per l'aumento del potere contrattuale di pochi

fornitori globali che operano in mercati a monte molto concentrati;

- **ritardi tecnologici**, per la perdita di controllo di input produttivi chiave per l'innovazione.
- ▶ **La ricostruzione di capacità produttiva in Occidente non è tuttavia priva di ostacoli.** Innanzitutto, perché “riportare a casa” (il cd. **reshoring**) parti delle catene di approvvigionamento precedentemente delocalizzate potrebbe non bastare a **ridurre la dipendenza dall'estero**, ma solo a spostarla su fasi più a monte delle catene stesse. Si pensi, ad esempio, al problema di costruire impianti per la produzione di batterie per elettrificare il settore dei trasporti senza possedere sufficiente disponibilità di litio, il minerale chiave per il loro funzionamento.
- ▶ Inoltre, la scelta del reshoring deve essere valutata alla luce dei seguenti fattori:
- eventuali **costi non recuperabili** per le imprese multinazionali, legati alle passate scelte di localizzazione delle catene di fornitura su scala globale;
  - difficoltà di **ricollocarsi su traiettorie tecnologiche abbandonate** da anni, che

che hanno trovato sviluppo altrove, dando vita a sistemi complessi di generazione della conoscenza non facilmente replicabili<sup>2</sup>;

- **valore economico delle fasi del processo di cui ci si riappropria**, che potrebbe essere troppo basso per garantire la sostenibilità economico-finanziaria delle produzioni realizzate nei mercati avanzati.
- ▶ Alla re-industrializzazione, si affianca dunque l'opzione di **diversificazione delle fonti estere di approvvigionamento**, attraverso la ricerca di partner geograficamente più vicini e politicamente più “affidabili” (il cd. **friendshoring**), da inserire all'interno di una nuova configurazione delle catene di fornitura.
- ▶ Stiamo così entrando in una **nuova fase della globalizzazione**, con filiere meno frammentate del passato e con rapporti di scambio più selettivi, in cui le ragioni economiche dell'efficienza dovranno trovare un nuovo **equilibrio con interessi di natura più generale**. In questo contesto assume **nuova centralità il Mediterraneo**.

## 2. Regionalizzazione e nuovo ruolo del Mediterraneo

- ▶ L'area del Mediterraneo gioca già oggi un **ruolo di prim'ordine all'interno delle relazioni commerciali europee** e, in particolare, in quelle delle grandi economie UE che si affacciano sulle coste mediterranee, inclusa l'Italia.
- ▶ Infatti, la regione<sup>3</sup> rappresenta circa il **9% dell'interscambio esterno all'UE**, in costante

crescita dalla metà degli anni '90 in poi<sup>4</sup>.

- ▶ Nello scenario descritto, per le imprese con mercato di sbocco principalmente europeo la rilocalizzazione potrebbe orientarsi sull'**Europa orientale** (in particolare Polonia, Repubblica Ceca e Ungheria), ma anche nell'**area del Mediterraneo** (in particolare, Nord Africa, Turchia e Balcani occidentali)<sup>5</sup>.

<sup>2</sup> Un caso emblematico al riguardo è la produzione di smartphone, come mostrato da Thun E., Taglioni D., Sturgeon T., Dallas M. (2022), Massive Modularity: Understanding Industry Organization, in the Digital Age. The Case of Mobile Phone Handsets, World Bank WP n.10164.

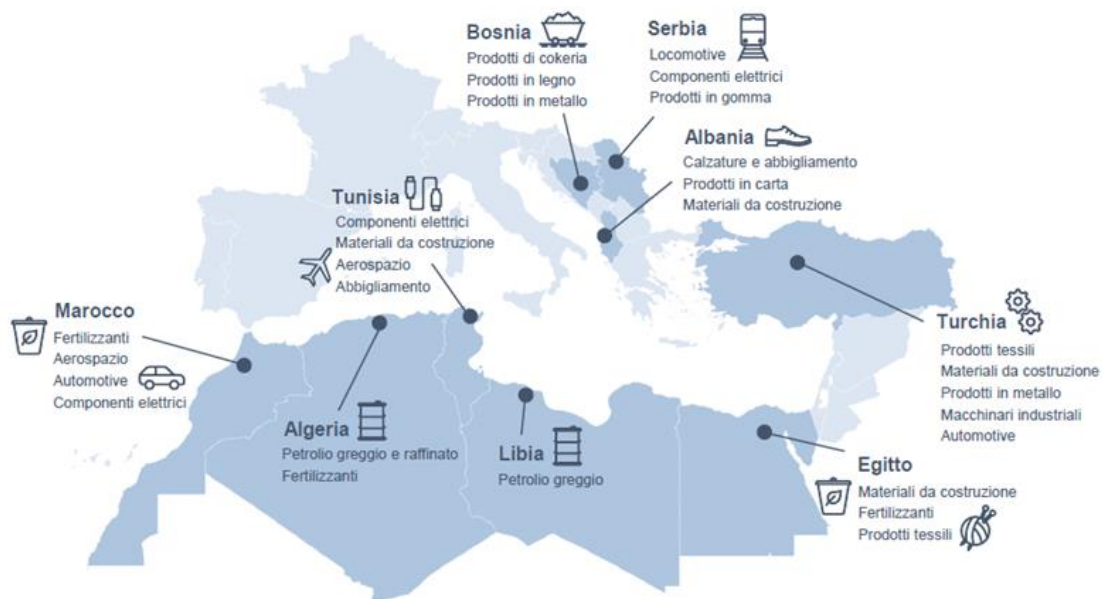
<sup>3</sup> Sono inclusi nell'analisi i seguenti Paesi: Albania, Algeria, Bosnia ed Erzegovina, Egitto, Giordania, Israele, Libano, Libia, Marocco, Montenegro, Serbia, Tunisia, Turchia.

<sup>4</sup> Risale infatti al 1995, con la Dichiarazione di Barcellona, l'avvio del processo di partenariato tra UE e Paesi del bacino del Mediterraneo, confluito nel 2008 nell'Unione del Mediterraneo: organizzazione intergovernativa che raggruppa i 27 Stati membri dell'UE (più il Regno Unito) e 16 Paesi mediterranei partner del Nordafrica, del Medio Oriente e dell'Europa sud-orientale.

<sup>5</sup> Fonte: BCI Global, *Global Reshoring & Footprint Strategy*.

- ▶ Nel processo di accorciamento e diversificazione delle loro catene di fornitura, le imprese europee possono contare su **diversi fattori competitivi** – oltre alla vicinanza geografica – che caratterizzano i Paesi extra-UE affacciati sul Mediterraneo.
- ▶ Innanzitutto, vi sono **vantaggi comparati in numerosi ambiti industriali di particolare interesse strategico per le filiere europee**, tra cui:
  - **tessile e arredo** e nello specifico, capi d'abbigliamento e calzature (Albania e Tunisia), tappeti (Egitto e Turchia), legname e mobili in legno (Bosnia);
  - **metallurgia e meccanica**, con un peso relativo considerevole nell'export di Turchia (prodotti in metallo e macchinari industriali), Bosnia (prodotti in metallo) e Serbia (locomotive ferro-tranviarie);
  - **fertilizzanti**, in cui vantano una marcata specializzazione commerciale Egitto e Marocco, mercati su cui poter potenziare gli acquisti anche a fronte della minore disponibilità di questi prodotti in Europa legata all'invasione russa dell'Ucraina<sup>6</sup>;
  - **componentistica per aerospazio e automotive** – inclusa quella **elettrica** – in Marocco e Tunisia, grazie alla loro forte integrazione nelle catene del valore europee (i.e., in qualità di fornitori di importanti multinazionali francesi, tedesche ed italiane)<sup>7</sup> (figura 2).

**Fig. 2 – Ambiti industriali di specializzazione relativa dei Paesi dell'area mediterranea, 2021\***



Fonte: elaborazione CDP su dati UNComtrade

\*Note: per ciascun Paese si riporta la lista – non esaustiva – di prodotti con l'indice di vantaggio comparato rivelato maggiore (indice calcolato confrontando la quota di export di un certo prodotto a 4 digit del Paese di interesse con quella dello stesso bene esportato dalle economie emergenti per l'anno più recente disponibile).

▶ Un secondo fattore competitivo su cui i Paesi mediterranei possono far leva per intercettare

nuovi investimenti produttivi (anche di rientro) è il **contenuto costo del lavoro**.

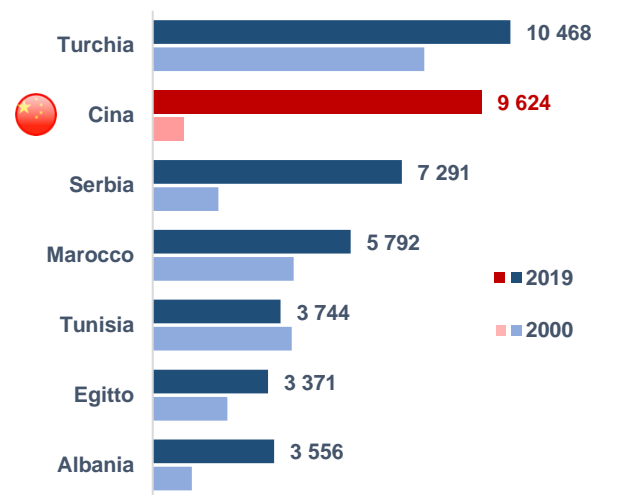
<sup>6</sup> Il conflitto ha provocato una drastica riduzione dell'offerta di fertilizzanti sui mercati internazionali e ne ha accelerato i rialzi di prezzo. La Russia, infatti, è tra i maggiori esportatori di fertilizzanti al mondo, con una quota di mercato che nel 2021 si aggirava attorno al 15% dell'export mondiale.

<sup>7</sup> La marcata specializzazione relativa nella componentistica elettrica per l'industria dell'automotive ha permesso a Tunisia e soprattutto

Marocco di intercettare il trasferimento dall'Ucraina di parte della produzione di cablaggi elettrici destinati alle case automobilistiche europee a seguito dello scoppio della guerra. Fonte: Tanchum (2022), "Trans-Mediterranean Connectivity as a Core of Supply-chain Resilience: Lessons from Euro-Maghreb Manufacturing Value Chains" in IAI (2022), *Euro-Mediterranean Economic Cooperation in the Age of Deglobalisation*.

- ▶ **Prendendo a riferimento il salario medio pagato dalla manifattura cinese**, nei primi anni Duemila il differenziale salariale era nettamente sfavorevole per i Paesi mediterranei: il costo del lavoro cinese era infatti tre quarti rispetto a quello albanese, meno della metà di quello di Serbia e Egitto, un quarto rispetto a Tunisia e Marocco e quasi un nono di quello turco.
- ▶ **Negli ultimi vent'anni, tuttavia, il costo del lavoro in Cina è decuplicato**, al contrario di quanto avvenuto in Nord-Africa e nei Balcani. Nel 2019 la manifattura cinese pagava in media quasi quanto quella turca e decisamente di più rispetto a tutti gli altri Paesi considerati (grafico 3).

**Graf. 3: Salari medi annui nella manifattura, 2000 e 2019 (USD)**



Fonte: elaborazione CDP su dati UNIDO

- ▶ Infine, un terzo elemento di competitività per le sponde non europee del Mediterraneo è legato alla **dotazione infrastrutturale**, soprattutto in ambito logistico-portuale.
- ▶ Particolarmente emblematico, in tal senso, il **caso del Marocco** che negli ultimi due decenni ha incentrato la sua strategia di posizionamento nelle catene globali del valore

sullo sviluppo di infrastrutture di eccellenza, come il porto di **Tanger Med**.

- ▶ Cresciuto grazie ad investimenti pubblici e privati che hanno superato i 9 miliardi di dollari<sup>8</sup>, lo scalo marocchino vanta oggi **la più elevata capacità di movimentazione container del bacino Mediterraneo** (oltre 7 milioni di TEU) e costituisce l'avamposto di una vera e propria **piattaforma industriale**. L'hub portuale comprende infatti una delle free zone più dinamiche al mondo ed è collegato direttamente tramite ferrovia agli stabilimenti produttivi di grandi attori industriali europei quali Stellantis e Renault.
- ▶ Un caso analogo riguarda l'**Egitto**, che ha saputo sfruttare il raddoppio del Canale di Suez nel 2015 per sostenere la crescita di **Port Said**, non solo come terminal container (quarto scalo del Mediterraneo per capacità di movimentazione), ma anche come **hub energetico ed industriale**, funzionale in particolare allo sviluppo del settore automotive.
- ▶ L'ammodernamento delle infrastrutture portuali è al centro delle politiche di sviluppo anche della **Turchia**, che ambisce a portare il volume di merci movimentate dai suoi scali da 250 a oltre 450 milioni di tonnellate nel trentennio 2023-2053<sup>9</sup>. Rilevante, in tal senso, il progetto di apertura di **Canal Istanbul** tra Mar Nero e Mar di Marmara, previsto entro il 2030. Il canale, che consentirà di raddoppiare il transito di navi sul Bosforo, non potrà che rafforzare il posizionamento del **porto di Ambarli** (già nono scalo nel Mediterraneo allargato).
- ▶ Nonostante i fattori competitivi descritti, **l'instabilità politica e sociale** resta però **tra i maggiori freni** ai flussi di investimenti esteri nell'area e soprattutto in Nord Africa e Turchia<sup>10</sup>.

<sup>8</sup> Tanger Med, Annual Report, 2020.

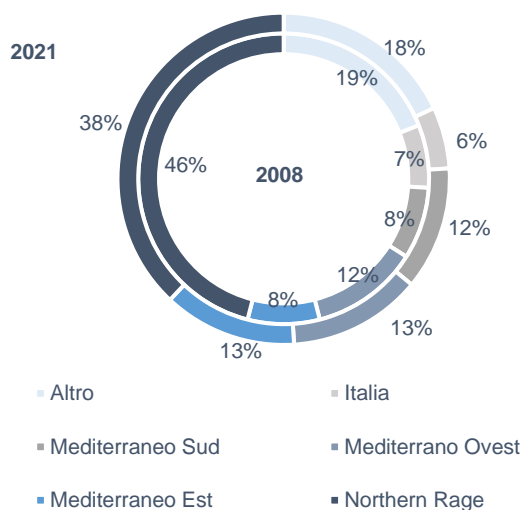
<sup>9</sup> Republic of Turkey, Ministry of Transport and Infrastructure, "2053 Transport and Logistic Masterplan".

<sup>10</sup> SACE (2023), Mappa dei Rischi 2023.

### 3. Il Mar Mediterraneo tra vecchi e nuovi equilibri: quali opportunità per la portualità italiana?

- ▶ Il rallentamento della globalizzazione, il venir meno di differenze salariali con la Cina e una tendenza al friendshoring stanno rendendo i **porti del Mediterraneo sempre più strategici**.
- ▶ Mentre la quota di traffico container in Europa intercettata dai porti della Northern-Range è scesa dal 46% al 38% tra 2008 e 2021, quella dei porti mediterranei è salita dal 35% al 44%<sup>11</sup>.
- ▶ A **trarre vantaggio** dal rafforzamento del bacino Mediterraneo sono stati soprattutto i **sistemi portuali della costa orientale**, ovvero **Grecia e Turchia**, e della **sponda sud**, **Egitto e Marocco** in primis (grafico 4).

**Graf. 4 – Quota di mercato principali porti container nell'area euro-mediterranea 2008 vs 2021 (% TEU)**



Fonte: elaborazione CDP su dati SRM

Nota: sono considerati i porti con movimentazione superiore ai 400mila TEU nel 2021. Italia: Genova, Gioia Tauro, La Spezia. Med. Ovest: Barcellona, Valencia, Algeciras, Marsiglia. Med. Est: Capo d'Istria, Pireo, Salonicco, Izmir, Haifa, Ahod. Med. Meridionale: Port Said, Tanger Med, Alessandria, Damietta, Sokhna. Odessa. Northern Range: Rotterdam, Anversa, Amburgo, Brema, Le Havre, Bruges. Altro: principali porti di Atlantico, Regno Unito, Baltico e Mar Nero

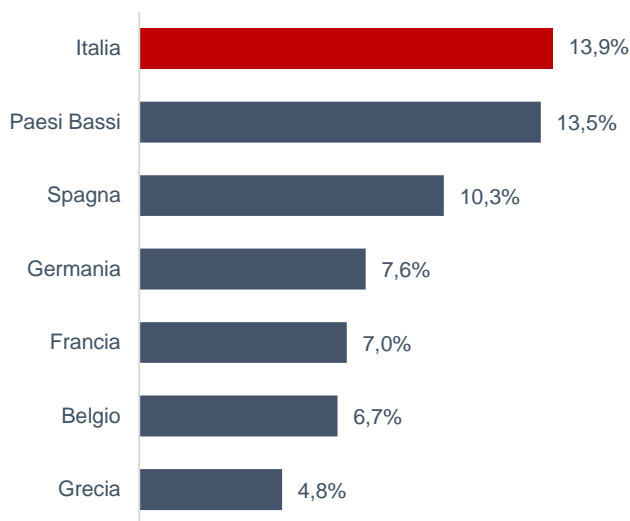
- ▶ **L'Italia, invece, ha faticato ad intercettare i flussi di traffico marittimi**, in particolare sulle tratte a lungo raggio, come evidenziato dal progressivo calo dell'incidenza del traffico transshipment – cioè la movimentazione di container da nave a nave – scesa dal 48% al 36% del totale nazionale tra 2004 e 2021<sup>12</sup>.
- ▶ I porti italiani hanno subito in particolare la competizione del **Pireo**, degli **scali spagnoli** (Valencia e Algeciras) e di quelli nord-africani di **Port Said** e **Tanger Med**, che hanno sensibilmente migliorato il loro posizionamento all'interno del network del commercio internazionale.
- ▶ Tuttavia, il **riassetto degli equilibri commerciali e industriali apre a nuovi scenari** rispetto ai quali la portualità italiana si trova ben posizionata.
- ▶ La regionalizzazione degli scambi e delle filiere produttive, infatti, non potrà che riflettersi in un **rafforzamento del traffico marittimo intra-mediterraneo**. Ciò accentuerà la rilevanza del **posizionamento strategico dell'Italia**, candidata naturale al ruolo di hub logistico per i flussi commerciali tra Nord Africa ed Europa continentale.
- ▶ In questa prospettiva assume grande rilievo la leadership che i porti italiani hanno saputo sviluppare nell'ambito del **traffico marittimo a corto raggio** (c.d. short sea shipping), una modalità di trasporto pienamente in linea con le **esigenze del commercio regionale**.
- ▶ Si tratta di un settore nel quale **l'Italia può far valere una posizione di eccellenza**, essendo il primo Paese in Europa per volume di merci movimentate, con una quota di mercato pari al 14% del totale, davanti a Paesi Bassi 13,5%, Spagna 10% e Francia 7% (grafico 5)<sup>13</sup>.

<sup>11</sup> De Andreis, M., Panaro, A, e Ferrara, O. (2022). *Op. cit.*

<sup>12</sup> Elaborazione CDP su dati Assoport.

<sup>13</sup> Elaborazione CDP su dati Eurostat.

**Graf. 5 – Movimentazione merci short sea shipping (% paesi UE, 2021)**



Fonte: elaborazione CDP su dati Eurostat

- ▶ Un segmento particolarmente rilevante nell’ambito dello short sea shipping è quello del **Ro-Ro**<sup>14</sup>, nel quale **l’Italia vanta un primato assoluto**: 7 dei primi 10 porti Ro-Ro europei del Mediterraneo, sono ubicati in Italia<sup>15</sup>.
- ▶ Il Ro-Ro costituisce una leva importante per cogliere le opportunità legate alla rimodulazione dei flussi commerciali: la sua natura intrinsecamente intermodale, che permette di combinare trasporto marittimo e stradale/ferroviario, gli conferisce infatti un **elevato grado di flessibilità** rispetto all’evoluzione della domanda.
- ▶ Tuttavia, per valorizzare pienamente le potenzialità esistenti, occorre superare alcune criticità che limitano la competitività della portualità italiana. In particolare, appare prioritario agire su **quattro fronti**, indirizzati in parte anche dal **PNRR** (figura 2).

<sup>14</sup> Ro-Ro è l’acronimo di Roll-on/Roll-off con cui si indica un particolare tipo di nave adibita al trasporto di autoveicoli, anche comprensivi di rimorchi, nella quale gli stessi entrano ed escono senza l’utilizzo di gru di carico e scarico.

<sup>15</sup> SRM. “Il commercio marittimo internazionale al bivio: il nuovo ruolo del Mediterraneo”, febbraio 2023.

**Fig. 2 – Investimenti prioritari per la portualità (risorse PNRR e Piano Nazionale Complementare)**

Linea di intervento	€/mln
 Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessione alla rete dei porti	250
 Ultimo miglio stradale	56,2
 Accessibilità marittima	1.257
 Aumento selettivo capacità portuale	390
 Efficiamento energetico e ambientale	689
 Resilienza infrastrutture e cambiamenti climatici	436

Fonte: elaborazione CDP su Ministero Infrastrutture e Trasporti, “Investimenti e Riforme del PNRR per la portualità”, ottobre 2022

- ▶ Primo, **migliorare l’efficienza dei servizi portuali**, riducendo ulteriormente i **tempi di stazionamento delle navi** che risultano mediamente più elevati rispetto ai principali peer<sup>16</sup>.
- ▶ Secondo, **potenziare servizi e infrastrutture per l’intermodalità**, cruciali per il rilancio e lo smistamento dei carichi portuali. Ad oggi, tra i **principali porti italiani solo due su cinque sono collegati direttamente alla rete ferroviaria nazionale**.
- ▶ Terzo, **sviluppare le aree retroportuali**, attraverso la piena implementazione delle **Zone Economiche Speciali (ZES)** e le **Zone Logistiche Speciali (ZLS)**<sup>17</sup> che costituiscono due strumenti cruciali per incoraggiare gli investimenti e l’insediamento

<sup>16</sup> Secondo i dati UNCTAD (2021), il tempo medio di attesa nei porti italiani si attesta a 1,34 giorni contro 0,62 nei Paesi Bassi e 0,9 in Spagna.

<sup>17</sup> Le ZES e le ZLS possono essere istituite, rispettivamente, nelle regioni meno sviluppate/in transizione e nelle regioni più sviluppate che includano almeno un’area portuale compresa nella rete transeuropea dei trasporti (TEN-T). In entrambi i casi, la normativa prevede condizioni più favorevoli per progetti di sviluppo.



di nuove imprese.

- ▶ Quarto, **promuovere l'efficientamento degli scali in ottica green**, puntando in particolare sul **cold ironing** (a fine 2021, in Italia c'erano solo due banchine dotate di servizi di alimentazione onshore contro le 145

dei Paesi Bassi<sup>18</sup>), sullo sviluppo di infrastrutture per l'accosto di **navi GNL/dual-fuel** o alimentate da **combustibili alternativi** (ammoniaca, metanolo, idrogeno) e sull'abilitazione all'uso di **energie rinnovabili in porto**.

---

<sup>18</sup> Fonte: European Commission, European Alternative Fuels Observatory (EAFO). Il cold ironing si riferisce all'elettificazione delle

banchine per consentire l'alimentazione elettrica delle navi durante la permanenza in porto con conseguente spegnimento dei motori.