



I porti italiani possono ancora essere strategici?

19 ottobre 2020



cdp

Il presente documento è stato predisposto da Andrea Montanino, Simona Camerano, Cristina Dell'Aquila, Roberto Giuzio e Carlo Valdes. I dati riportati si riferiscono alle informazioni disponibili al 19 ottobre 2020. Le opinioni espresse e le conclusioni sono attribuibili esclusivamente agli autori e non impegnano in alcun modo la responsabilità di CDP.

Key Message

- Il contributo all'economia nazionale del **sistema marittimo** è pari a circa il **3% del PIL**. All'interno del cluster, i porti svolgono un ruolo fondamentale, che prescinde dal valore economico direttamente prodotto, pari a **8,1 miliardi di euro**, il **17,5% del totale dell'economia del mare**.
- Più di 1/3 degli scambi commerciali internazionali italiani avviene via mare**, una quota seconda in graduatoria solo al trasporto su gomma.
- Non meno importante è il ruolo dell'Italia nel traffico passeggeri, in cui spicca la **dimensione del settore crocieristico**, che nel 2019 aveva raggiunto i 12 milioni di passeggeri trasportati, la quota più elevata nel Mediterraneo.
- Tuttavia, negli ultimi anni, il sistema portuale italiano ha **perso quote di mercato**, soprattutto nei confronti dei competitor che si affacciano sul Mediterraneo.
- Eppure, **il sistema portuale può continuare ad avere un ruolo strategico**, per almeno tre ragioni: 1) **economica**, relativa al peso dei settori produttivi collegati alla rete portuale e al legame tra efficienza del settore portuale e competitività del settore produttivo nazionale; 2) **geo-politica**, legata alla posizione geografica dell'Italia, anche in una prospettiva di accorciamento delle catene del valore; 3) come nodo essenziale di un **sistema logistico integrato e intermodale**.
- Vanno però superate alcune criticità puntando su interventi mirati: consolidamento e sicurezza della **dotazione infrastrutturale**; riduzione del deficit di **intermodalità**; **digitalizzazione** dei processi; **semplificazione** degli iter amministrativi; sviluppo di green ports in ottica di **sostenibilità**.
- I porti si configurano dunque come **destinatari perfetti dei fondi di Next Generation EU**, che possono essere considerati l'occasione per superare i limiti strutturali del sistema logistico nazionale e puntare con determinazione al suo rafforzamento strategico.

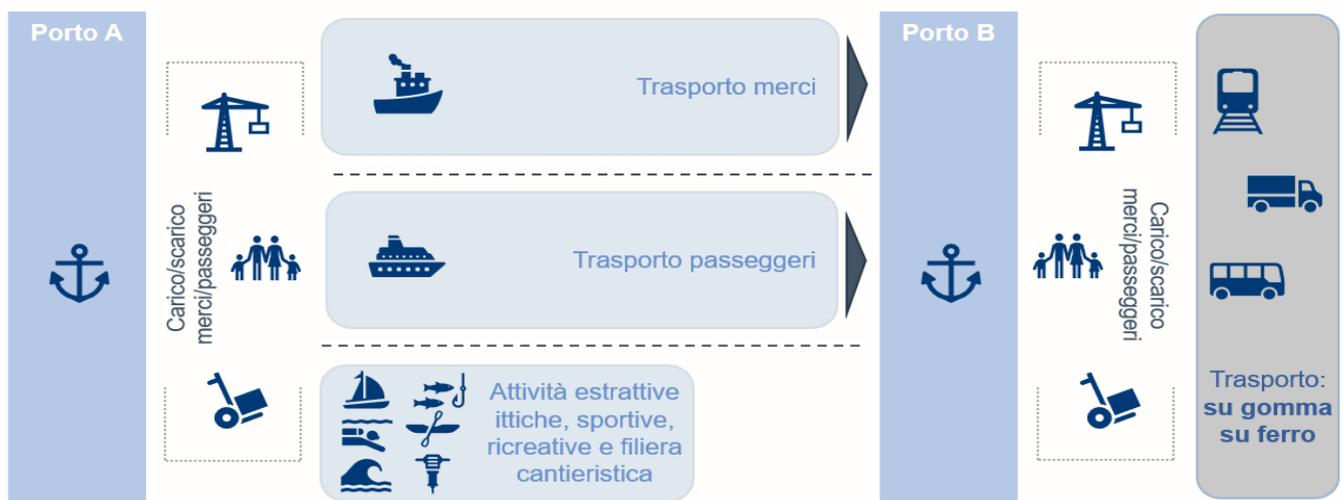
1. La rilevanza economica

- ▣ Nel mondo circa il 90% delle merci, viaggia via mare, con i **trasporti marittimi e la logistica che valgono il 12% del PIL globale**.
- ▣ Anche in Italia il ruolo dei porti è strategico. Il **sistema portuale nazionale è composto da 58 porti principali**, dedicati sia al trasporto merci che passeggeri, riuniti sotto 16 Autorità di Sistema Portuale.
- ▣ Il contributo all'economia nazionale del **sistema marittimo** nel suo complesso è pari a circa il **3% del PIL**¹. All'interno di questo cluster, che comprende un insieme di attività

anche molto diversificate tra loro, i porti svolgono un ruolo fondamentale, che prescinde dal valore economico direttamente prodotto, pari a **8,1 miliardi di euro, il 17,5% del totale dell'economia del mare**².

- ▣ I porti, infatti, sono il punto d'accesso privilegiato per l'approvvigionamento delle materie prime e la commercializzazione dei prodotti finiti del sistema produttivo nazionale, per il quale sono quindi un **supporto strategico irrinunciabile**, contribuendo indirettamente a gran parte della ricchezza prodotta in Italia.

Fig. 1 – La filiera del trasporto marittimo



Fonte: Elaborazione CDP

- ▣ Nel 2019, nei porti italiani si è registrato un **volume di merci** pari a 479 milioni di tonnellate e un **traffico passeggeri** pari a 56 milioni di unità³.
- ▣ Le **merci movimentate** sono in gran parte rinfuse liquide (37,5%), seguite dal segmento container (23,2%), dal Ro-Ro⁴ (22,2%), dalle rinfuse solide (12,3%) e dalle merci varie con una quota pari al 4,9% (Graf.1).
- ▣ Le **rinfuse liquide per l'Italia rappresentano la categoria merceologica più importante** in

termini di volumi. Basti pensare che nei porti italiani vengono movimentati circa 190 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi ed energetici, un valore superiore a quello di Spagna (180 milioni), Francia (140 milioni) e Germania (soltanto 45 milioni di tonnellate)⁵. Questa circostanza è riconducibile principalmente alla dipendenza dall'estero per la copertura del fabbisogno di materie prime energetiche.

¹ VIII Rapporto sull'Economia del Mare UNIONCAMERE 2019

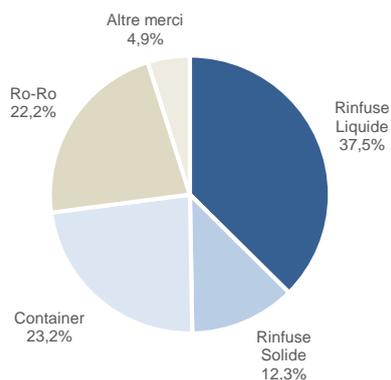
² Fanno parte dell'economia del mare i seguenti comparti: Filiera ittica; Industria delle estrazioni marine; Filiera della cantieristica; Movimentazione di merci e passeggeri via mare; Servizi di alloggio e ristorazione; Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale; Attività sportive e ricreative.

³ Autorità di sistema portuale - movimenti portuali anno 2019.

⁴ 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.

⁵ Elaborazione CDP Think Tank su dati Eurostat, 2020.

Graf. 1 – Tipologia di merci movimentate nei porti italiani (% , 2019)



Fonte: Assoport, 2020

- Nel 2019 il valore degli scambi commerciali internazionali via mare dell'Italia è stato pari a circa 250 miliardi di euro, il 36% del totale movimentato, secondo in graduatoria solo al trasporto su gomma.
- Il traffico internazionale è per il 52% attribuibile all'import (per un ammontare pari a 130 miliardi di euro) e per il restante 48% all'export (circa 119 miliardi di euro).
- L'import-export marittimo diventa la **prima modalità di trasporto in termini di peso**, con circa 231 tonnellate di merci trasportate nel 2019 (pari al 68% del totale)⁶.
- Da un punto di vista dei partner commerciali, la **Cina rappresenta circa il 18% di tutto l'import marittimo** italiano, mentre verso gli **Stati Uniti si dirige il 24% circa delle nostre esportazioni** via mare.
- **L'Italia è leader nello Short Sea Shipping, ossia nel trasporto a corto raggio nel Mediterraneo**⁷. È infatti il primo Paese europeo per trasporto di merci via mare a corto raggio, con 246 milioni di tonnellate di merci trasportate nel 2019 e una quota di mercato pari al 39% nel Mediterraneo.
- Non meno importante è il ruolo dell'Italia nel traffico passeggeri, in cui spicca la

⁶ Italian Maritime Economy, SRM 2020.

⁷ Non esiste una definizione normativa di "trasporto marittimo a corto raggio". La Commissione Europea (Comunicazione del 29 giugno 1999) ha indicato tale modalità come "la movimentazione di merci e passeggeri via mare tra diversi porti europei o tra questi porti e altri situati in paesi extra-UE con una linea costiera sui mari chiusi alle frontiere dell'Europa".

dimensione del settore crocieristico che nel 2019 aveva raggiunto i 12 milioni di passeggeri trasportati, la quota più elevata nel Mediterraneo.

- Malgrado ciò, il sistema portuale italiano rischia la marginalizzazione. Alla **concorrenza dei grandi porti del Northern Range**⁸, si è infatti aggiunta l'**agguerrita competizione** non solo dei porti del **Mediterraneo occidentale**, ma anche di quelli **del Nord Africa e dell'East Med**, che negli ultimi anni hanno sperimentato una rapida ascesa. Tra questi, spiccano nel segmento container, il porto del **Pireo** (+18,4% di TEU), quello di **Algeciras** (+8,7% di TEU) e il **Tanger Med** (+4,8% di TEU).

2. La strategicità del settore

- **Il sistema portuale nel nostro Paese è strategico secondo tre dimensioni** (Fig. 2). La prima è prettamente economica, relativa alla rilevanza non soltanto del cluster portuale/marittimo ma anche, e soprattutto, dei settori produttivi collegati alla rete portuale e al legame tra efficienza del settore portuale e competitività del settore produttivo nazionale. La seconda è geo-economica, legata al ruolo dell'Italia nello scenario internazionale e nell'ambito dei nuovi equilibri dettati dal cambiamento delle rotte strategiche per il commercio. La terza è relativa al ruolo centrale dei porti come nodi essenziali di un sistema logistico integrato e intermodale.
- La **dimensione economica** è legata al ruolo del nostro Paese in settori strettamente dipendenti dal trasporto di merci e di persone.
- La centralità del **trasporto merci** è determinata dalla **rilevanza dell'export** di beni e della **produzione manifatturiera**. Nel 2019, tra i principali Paesi europei l'Italia era seconda solo alla Germania per peso delle

⁸ Secondo gli ultimi dati disponibili il solo porto di Rotterdam, ad esempio, ha movimento circa 14,5 milioni di TEU, praticamente lo stesso ammontare (15,1 milioni di TEU) transitato nelle autorità portuali italiane. Per i porti del Sud Mediterraneo si fa riferimento agli ultimi dati disponibili. Fonte: Italian Ports Associations, Port Infographics, 2019.

esportazioni di beni sul PIL (26%) e per peso del valore aggiunto della manifattura sul PIL (15%)⁹.

Il **traffico passeggeri**, e in particolare quello crocieristico, è centrale in un Paese a

vocazione turistica. L'Italia è il primo Paese nel Mediterraneo per flussi crocieristici, intercettando il 40% del traffico dell'area, ma la competizione da parte di altri Paesi dell'area, prima di tutti la Spagna, è in forte aumento¹⁰.

Fig. 2 – La strategicità del sistema portuale



Fonte: Elaborazione CDP

La **dimensione geo-economica** è legata alla possibilità che le dinamiche geo-politiche e commerciali dell'ultimo decennio trovino conferma anche nell'era post-Covid. In quest'ipotesi, all'Italia sarà chiesto di ripensare il proprio ruolo nello scenario internazionale secondo due prospettive: una mediterranea, l'altra eurasiatica.

Una **prospettiva mediterranea** sarebbe utile in un'ottica futura di **regionalizzazione** e **accorciamento delle catene del valore**. Infatti, una maggiore centralità del nostro sistema portuale nell'area consentirebbe di:

- ridisegnare le catene del valore in cui il nostro Paese è inserito, ponendosi come punto di raccolta e/o transito sia delle subforniture provenienti dai Paesi del Nord Africa, sia dei beni intermedi (prodotti anche dalle PMI italiane) diretti verso i Paesi del Sud Europa;

- intercettare i flussi di merci che oggi passano per l'Africa e, in particolare, per il canale di Suez. Il 9-10% del commercio internazionale mondiale utilizza questa via di transito¹¹. Di tutto il trasporto cargo che transita nel canale di Suez in direzione Sud-Nord, quasi il 60% è destinato a porti europei¹². Ma l'Italia, nonostante la posizione privilegiata, è solo al decimo posto per flussi di merci intercettati dal canale di Suez;
- consolidare il ruolo dell'Italia nel traffico di container, all'interno del quale il Mediterraneo gestisce il 27% dei servizi di linea mondiali¹³.

Una **prospettiva eurasiatica** sarebbe invece essenziale per far fronte al ruolo che il colosso cinese gioca nel commercio internazionale. Infatti:

- negli ultimi 11 anni il traffico dal Sud Est Asiatico verso il Mediterraneo è aumentato

⁹ Commissione Europea (Ameco) e Istat.

¹⁰ Comunicato Stampa, "Italian Cruise Day", 18 ottobre 2019.

¹¹ SRM, "Italian Maritime Economy – Nuovi Scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell'energia", 6° Rapporto Annuale, luglio 2019.

¹² Permanent Observatory on Maritime Transports and Logistics, "The Suez Canal after the expansion. Analysis of the traffic, competitiveness

indicators, the challenges of the BRI and the role of the Free Zone", 2018.

¹³ SRM, "Italian Maritime Economy – L'impatto del Covid-19 sui trasporti marittimi: rotte strategiche e scenari globali", 7° Rapporto Annuale, ottobre 2020.

del 37%, e per la via della seta marittima passa oggi ben il 60% degli scambi di merci tra Unione Europea e Cina;

- analizzando i flussi commerciali via mare con la Cina, l'Italia evidenzia ancora una bassa capacità di attrazione rispetto ai Porti del Nord Europa e della Grecia. Se appena il 3% delle merci da/per la Cina in transito nei porti italiani ha origine/destinazione diversa dal suolo nazionale, questo valore è pari al 57% per la Grecia, al 49% per i Paesi Bassi, al 39% per il Belgio e al 23% per la Germania¹⁴.
- ▣ Infine, il **ruolo dei porti come nodi della rete logistica** è il terzo elemento di strategicità del nostro sistema portuale. Una rete portuale efficiente e correttamente integrata nella filiera dei trasporti è strategica perché (i) stimola e ottimizza gli investimenti in logistica ed è fattore propulsivo per una maggiore intermodalità, (ii) può essere uno strumento per contribuire alla lotta all'inquinamento e al cambiamento climatico e veicolo per l'implementazione di interventi green.
- ▣ Porti, interporti e aeroporti, sono i nodi di una rete logistica lunga e articolata, la cui efficienza è fortemente correlata alla capacità di intervenire in modo organico lungo tutta la filiera, assicurando risorse e progettualità integrata. Diversamente, le **risorse impiegate** non sarebbero **efficaci** nell'aumentare la capacità inter-modale della rete logistica.
- ▣ Secondo il **Logistic Performance Index** elaborato dalla Banca Mondiale - che considera sia tempi e costi associati alla logistica, sia trasparenza dei processi e della qualità e affidabilità dei servizi offerti, – nel 2019 l'Italia si è posizionata 19esima al mondo, mentre i primi tre Paesi sono Germania, Svezia e Belgio¹⁵. **L'inefficienza logistica costa oggi al Paese 70 miliardi di**

euro l'anno, e 30 di questi miliardi sono da imputare a oneri burocratici e ritardi digitali.



- ▣ Una rete logistica moderna e adeguatamente integrata è anche strategica nella **lotta all'inquinamento e al cambiamento climatico**. Si pensi al ruolo che hanno in questo senso le cd. Autostrade del Mare, che consentono il **decongestionamento delle arterie stradali**.
- In Italia vengono già imbarcati su direttrici intermodali e di cabotaggio nazionale e internazionale superiori ai 600km circa 1,5 milioni di camion all'anno, con una sottrazione di 40 milioni di tonnellate di merci al traffico sulla rete stradale nazionale e una riduzione delle emissioni di oltre 1,2 milioni di tonnellate di CO₂¹⁶. Ciò dimostra quanto ulteriori sforzi in questa direzione potrebbero giovare in termini di riduzione dell'inquinamento.
- Il trasporto su strada rappresenta, infatti, ancora il 72% delle emissioni inquinanti nel mondo dei trasporti in Europa, e i veicoli commerciali pesanti, che sarebbero i destinatari per eccellenza del trasporto Ro-Ro, rappresentano da soli ancora il 26%¹⁷. La riallocazione di parte della circolazione di questi mezzi nel trasporto via mare offrirebbe quindi un importante contributo alla riduzione dell'inquinamento.
- ▣ Ulteriori contributi nella riduzione dell'inquinamento potrebbero arrivare grazie all'**ammodernamento delle infrastrutture portuali e al rinnovo delle flotte**. Infatti,

¹⁴ Elaborazione CDP Think Tank su dati Eurostat (2018).

¹⁵ World Bank, "Connecting to Compete – Trade Logistics in the Global Economy", 2018.

¹⁶ Centro Studi ALIS "Trasporti e logistica: ALIS studia l'economia insulare", 2019.

¹⁷ Parlamento Europeo, "Emissioni di CO₂: i numeri e i dati", 2019 su dati 2016.

elementi di innovazione quali l'elettificazione delle banchine (il cd. "cold ironing"), la digitalizzazione dei porti o l'impiego di navi ibride Ro-Ro e navi crociera di nuova generazione che garantiscono zero emissioni durante le ore di sosta in porta, consentirebbero di contenere e, in alcuni casi, annullare l'impatto del sistema portuale sull'ambiente che lo ospita.

3. Opzioni di sviluppo

- ▣ Perché il ruolo strategico del sistema portuale italiano si possa esprimere al meglio, è necessario affrontare le criticità che ancora oggi ne limitano le **potenzialità**.
- ▣ Nel mutato contesto geoeconomico descritto sarà quanto mai necessario realizzare interventi che agiscano su alcune direttrici strategiche per un pieno sviluppo del settore. Tali interventi saranno fondamentali nel superare gli **effetti negativi della crisi Covid**, ma saranno altrettanto essenziali per lasciarsi alle spalle alcuni **problemi di competitività strutturali** della nostra rete portuale.
- ▣ L'inserimento degli scali portuali all'interno delle rotte di trasporto marittimo internazionale risponde a valutazioni di carattere economico e strategico condotte principalmente dalle **shipping company**. Per questa ragione, è proprio sulla capacità dei sistemi portuali di attrarre le compagnie che si gioca la loro competitività.
- ▣ La percezione diffusa fra gli operatori internazionali è che quello italiano sia un

sistema poco affidabile. Tale percezione si traduce nel fatto che, in molti casi, le grandi compagnie di navigazione prediligano, per la movimentazione di carichi fra Europa e Far East, i porti del Nord Europa piuttosto che, ad esempio, quelli del Nord Tirreno, rinunciando così a un significativo risparmio in termini di tempi di navigazione. Questa scelta, apparentemente illogica, trova fondamento nei tempi e nei costi dei servizi di terra e dei collegamenti con i centri di produzione/consumo. In queste circostanze gli operatori tendono a privilegiare la maggiore prevedibilità che consente una migliore e più efficace programmazione logistica.

- ▣ Un ulteriore elemento di valutazione da parte delle grandi compagnie di navigazione è la possibilità di far leva su economie di scala in grado di **ridurre il costo medio per unità trasportata**. Anche in questo ambito, emerge un vantaggio competitivo per i porti del Nord Europa che, in ragione sia di specificità fisiche (come la profondità dei fondali), sia di elementi di carattere economico (riconducibili alle dimensioni dei mercati di riferimento), consentono alle shipping company di concentrare elevati volumi di carico da/per quelle destinazioni, con un costo per unità trasportata più contenuto.
- ▣ Occorre quindi rafforzare le nostre reti portuali con **investimenti che vadano nella direzione di sviluppare alcuni assi strategici**, capaci di sciogliere i nodi che ancora vincolano un pieno sviluppo del settore (Fig.3).

Fig. 3 Gli assi di sviluppo per un sistema portuale efficiente e affidabile



Fonte: Elaborazione CDP

■ Innanzitutto, l'adeguamento della **dotazione infrastrutturale** degli scali non è più procrastinabile. In molti porti italiani sono necessari interventi sulle infrastrutture portuali esistenti, per il consolidamento, la sicurezza e l'adeguamento alle stazze delle navi. Infrastrutture inadeguate, infatti, condizionano significativamente la capacità di offrire servizi differenti. Maggiore è la differenziazione delle funzioni svolte dal porto, tanto più avanzato è il suo sistema logistico, tanto più ampia sarà la sua capacità competitiva. Mentre nel Mediterraneo si rileva una distinzione piuttosto marcata tra porti gateway e scali di transhipment¹⁸, un elemento di successo dei porti del Nord Europa è proprio la capacità di far coesistere diverse modalità distributive, rafforzando la possibilità per gli operatori di realizzare economie di scala.



■ Il secondo elemento su cui agire è **l'integrazione e l'intermodalità**. I nostri scali nazionali soffrono ancora di forti deficit di interconnessione. La capacità intermodale è ridotta sia nei porti, sia negli interporti: le reti stradali e ferroviarie sono ancora inadeguate soprattutto in alcuni nodi strategici, i tempi di gestione dello scarico/carico sono molto lunghi e sono numerose le criticità connesse alla morfologia del territorio. A causa di queste inefficienze, le nostre imprese oggi pagano un extra costo della logistica dell'11% superiore alla media europea.

■ Tuttavia, qualunque investimento sulla rete portuale o sulle infrastrutture stradali o ferroviarie di servizio, che non si inserisca in

un **approccio "di insieme"**, può rivelarsi del tutto o parzialmente inefficace. È necessario infatti concepire le infrastrutture logistiche come un unicum di nodi e reti, adeguatamente interconnessi e dimensionati, che consentano una movimentazione dei carichi quanto più possibile fluida e priva di colli di bottiglia. Da questo punto di vista il principio di operare le scelte di politica infrastrutturale legate alla portualità in una logica di carattere nazionale e sovra-nazionale, ispiratore della riforma del settore, sembra andare nella giusta direzione. Appare fondamentale proseguire su questa strada dando alla riforma della portualità concreta attuazione e superando definitivamente la visione dei porti come asset locali.

■ L'efficienza di un sistema portuale dipende dalla capacità di **agire in modo coordinato, di valorizzare le specializzazioni e di garantire un elevato livello di interconnessione**. In un settore integrato come quello dei trasporti, infatti, l'intera catena si muove alla velocità del suo anello più debole: reti di interconnessione congestionate e colli di bottiglia non consentono l'offerta di un servizio di trasporto affidabile ed efficiente.

■ In un momento in cui si stanno **ridefinendo i flussi di interscambio a livello mondiale**, con tendenze sempre più forti al rientro delle produzioni (reshoring) e alla regionalizzazione degli scambi, oltre al forte impulso che il lockdown ha dato all'e-commerce, il sistema della logistica e della portualità dovrà ripensarsi. La chiave per aumentarne la flessibilità e la resilienza sarà la **capacità di innovare**.

■ La **digitalizzazione** è quindi il terzo asse fondamentale per uno sviluppo del settore. Tecnologie come l'intelligenza artificiale e l'Internet of Things possono rivelarsi strategiche per controllare l'intera catena logistica, dall'organizzazione del trasporto, alla gestione delle procedure doganali, alla progettazione e gestione dei magazzini, fino

¹⁸ Gli scali di transhipment sono porti che dedicano più del 75% della propria attività di movimentazione al trasbordo da nave a nave. I porti gateway localizzati in posizione strategica rispetto ai grandi mercati di

origine/destinazione dei carichi, rappresentano, di fatto, una porta d'accesso ad aree economiche di rilievo.

alle consegne, con impatti significativi sull'efficienza delle procedure e sui tempi.

- ▣ L'emergenza Covid ha chiaramente fatto emergere la necessità di progettare catene di approvvigionamento più intelligenti, più forti e più diversificate. La digitalizzazione contribuirà a dare **nuova forma alle supply chain** perché consentirà una maggiore flessibilità e rapidità nell'identificazione e nel reclutamento di nuovi fornitori in caso di necessità.
- ▣ Il quarto asse è la **semplificazione**. Al Paese serve una politica complessiva per la logistica, con un quadro normativo e regolatorio che aiuti, fluidifichi e sostenga il trasporto di merci, dati e passeggeri. In Italia si contano 177 procedimenti amministrativi in capo a 17 diverse pubbliche amministrazioni solo per i controlli merce in ambito portuale. Se si estende la mappatura ad autotrasporto, interporti, magazzini, cargo ferroviario e cargo aereo, si arriva a oltre 450 procedimenti amministrativi – che riguardano sia merci che vettori – in capo a 35 pubbliche amministrazioni diverse e non coordinate tra loro. La media europea è inferiore a 80.
- ▣ In questo contesto, un ruolo importante per la competitività degli scali portuali potrebbero giocare le **ZES (zone economiche speciali)**, che proprio grazie alla semplificazione amministrativa, all'applicazione di una legislazione economica agevolata e all'offerta di incentivi di natura fiscale/finanziaria sarebbero capaci di attrarre investimenti produttivi, contribuendo allo sviluppo dell'economia del territorio, in una logica di maggiore integrazione tra industria e logistica.
- ▣ Infine, gli investimenti nel sistema portuale, oggi più che mai, non possono prescindere dal

tema della **sostenibilità**. L'adeguamento delle infrastrutture portuali secondo una logica di sviluppo sostenibile è l'orizzonte in cui inscrivere la programmazione degli interventi allo scopo di promuovere la transizione verso i green ports. Questo significa accelerare gli investimenti per l'elettificazione delle banchine (il c.d. *cold ironing*) che permetterebbe di abbattere sensibilmente le emissioni di CO2 legate allo stazionamento delle navi in porto, ma anche guardare con sempre maggior attenzione ai progetti di sviluppo legati all'idrogeno come combustibile alternativo. Alcuni di questi interventi, d'altronde, già previsti nel Piano Strategico Nazionale per la portualità e la logistica del 2015 sono stati più di recente rilanciati dal Piano Italia Veloce orientato a sbloccare le Infrastrutture Strategiche (130 mld) e che prevede opere in ambito portuale per oltre 4 miliardi di Euro.

- ▣ In definitiva, (i) integrazione intermodale, (ii) digitalizzazione, (iii) semplificazione burocratica e (iv) sostenibilità sono tutti elementi che raccolgono le caratteristiche su cui l'Europa ci chiede di intervenire con i **fondi di Next Generation EU**, e i nostri porti si configurano come destinatari perfetti di queste risorse.
- ▣ Nell'ottica di realizzare gli investimenti necessari, appare tuttavia fondamentale anche un maggior **coinvolgimento di operatori industriali e investitori privati**. Perché questo si realizzi torna ad essere centrale il tema dell'affidabilità del sistema, inteso come insieme di regole certe e stabili nel tempo, *conditio sine qua non* per l'impiego di capitali privati in un segmento caratterizzato da tempi lunghi per il ritorno degli investimenti.