



Suez e le rotte alternative: il futuro dell'Italia nel commercio marittimo

Maggio 2021

cdp 

Il presente documento è stato coordinato da Andrea Montanino e predisposto da: Simona Camerano, Roberto Giuzio, Laura Recagno e Carlo Valdes.

I dati riportati si riferiscono alle informazioni disponibili al 30 aprile 2021.

Le opinioni espresse e le conclusioni sono attribuibili esclusivamente agli autori e non impegnano in alcun modo la responsabilità di CDP.

Key Message

- Il 90% del commercio internazionale avviene via mare. In tale contesto, il Canale di Suez è uno degli snodi fondamentali.
- Solo nel 2019, per Suez sono transitate 1,2 milioni di tonnellate di merci e circa 19 mila navi (più di 50 al giorno). Il blocco del Canale tra il 23 e il 29 marzo 2021 ha riportato l'attenzione sulle possibili rotte alternative per il commercio globale, con particolare riferimento alla Rotta Artica.
- Attualmente percorribile per soli tre mesi l'anno, a seguito del progressivo scioglimento dei ghiacci la Rotta Artica potrebbe guadagnare crescente competitività grazie alla minore distanza di percorrenza offerta e alla conseguente riduzione di costi.
- Tuttavia, è difficile pensare che la Rotta Artica possa sostituire completamente quella del Mediterraneo, e peraltro per la transitabilità completa occorrerà attendere almeno al 2040.
- L'accresciuta attenzione alla transizione ecologica, inoltre, potrebbe auspicabilmente rallentare lo scioglimento dei ghiacci e rendere la Rotta Artica navigabile solo per pochi mesi all'anno.
- È invece probabile che sarà confermata, anche in futuro, la centralità del Mar Mediterraneo, che oggi ospita un terzo dei servizi di linea mondiali del traffico container e che negli ultimi anni è stato primo per crescita degli scambi.
- Rilevante per il destino delle rotte sarà anche la dinamica di altri trend che stanno rivoluzionando il commercio marittimo. Tra questi: il gigantismo navale, il consolidamento dei vettori e l'integrazione verticale tra gli operatori della filiera.
- L'Italia, forte della sua centralità nel Mediterraneo, deve identificare gli interventi utili a ridefinire il proprio posizionamento nel commercio marittimo e, più in generale, negli scambi internazionali.

1. Il commercio marittimo globale e la centralità del Canale di Suez

- Il trasporto marittimo è il principale vettore del commercio internazionale: il 90% delle merci scambiate nel mondo, infatti, viaggia via mare. Sommati all'intera catena logistica, i trasporti marittimi valgono circa il 12% del PIL globale¹.
- Uno degli snodi principali del commercio marittimo mondiale è il **Canale di Suez** che, insieme ad altri *chokepoint*, ossia i passaggi obbligati delle principali rotte commerciali,

garantisce l'approvvigionamento alle catene del valore diffuse in tutto il mondo.

- Lungo 193 chilometri e con una durata media di navigazione compresa tra le tredici e le quindici ore, il **Canale è quinto al mondo per volumi di merci in transito** con 15,6 milioni di TEU², dopo lo stretto di Malacca (59,4 milioni di TEU), quello di Hormuz (30,2 milioni), il ponte di Oresund in Danimarca (22,2 milioni) e lo stretto di Gibilterra (17,1 milioni), ma subito davanti al canale di Panama, che nel 2019 ha visto il transito di 11,7 milioni di TEU (Figura 1).

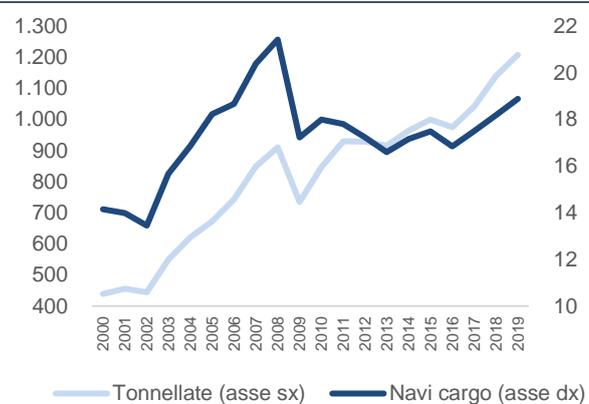
Fig. 1 – La strategicità dei *chokepoint* marittimi (mln TEU annuali in transito, 2019)



Fonte: Hofsra University

- Nel solo 2019 sono transitate per il Canale di Suez 1,2 milioni di tonnellate di merci, trasportate da quasi 19 mila navi con una media giornaliera superiore a 50 (Grafico 2). Il valore orario degli scambi che avvengono nel Canale ammonta a circa 400 milioni di dollari, pari a 9,6 miliardi di dollari al giorno³.
- La centralità del Canale negli scambi globali deriva dalla **funzione di raccordo tra il Mar Rosso e il Mar Mediterraneo**. Si pensi che quest'ultimo rappresenta da solo il 12% degli scambi commerciali globali complessivi.

Graf. 2 – Numero di navi e tonnellate in transito per il canale di Suez (2000-2019, '000)



Fonte: Suez Canal Authority, 2021

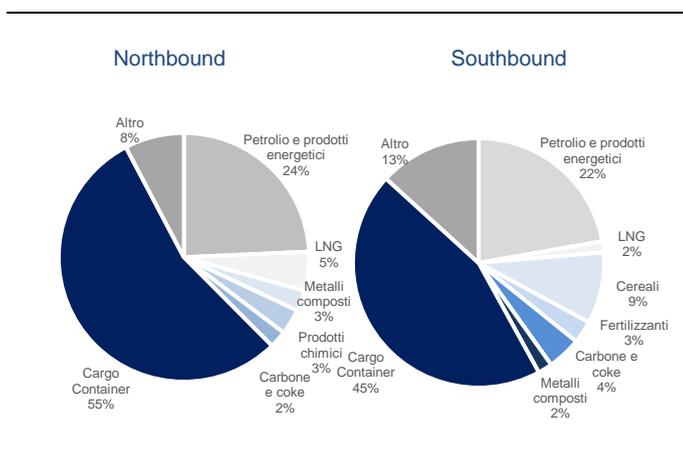
¹ SRM, *Italian Maritime Economy*, 2020.

² L'unità equivalente a venti piedi o TEU (twenty-foot equivalent unit), è la misura standard di volume nel trasporto dei container, corrispondente a circa 38 metri cubi d'ingombro totale.

³ Lloyd's, 2021.

- Il Canale di Suez è fondamentale anche per le tipologie di merci in transito lungo le due direttrici, che hanno un impatto determinante sulle catene di approvvigionamento di diverse filiere produttive. Ad esempio, **le navi portacontainer incidono per la quota maggiore in termini di tonnellate in transito** (Nord-55%, Sud-45%), seguite dai prodotti petroliferi e derivati (Nord-24%, Sud-22%) e dal Gas Naturale Liquefatto (LNG), rispettivamente con il 5% (direttrice Nord) e il 2% (direttrice Sud). Lungo la direttrice Sud, infine, transita anche una quota importante di fertilizzanti, pari a circa il 3% del totale (Grafico 3).

Graf. 3 – Tipologie di merci transitate nel canale di Suez nelle due direttrici (2019, %)



Fonte: Suez Canal Authority, 2021

- Per l'Italia, il canale di Suez rappresenta uno snodo fondamentale, in grado di veicolare il **40% dell'interscambio commerciale del nostro Paese con l'Asia** (per un valore pari a circa 83 miliardi di euro⁴).

2. Le alternative al canale di Suez e la rilevanza del Mediterraneo

- Il blocco del Canale di Suez di marzo 2021 ha portato l'attenzione pubblica sulla **possibilità e opportunità di individuare nuove rotte per il commercio globale**⁵.
- La tradizionale rotta alternativa – quella del Capo di Buona Speranza, che implica la circumnavigazione dell'Africa – comporta tempi e costi significativamente maggiori, richiedendo almeno una settimana in più di navigazione e costi doppi (circa 300 mila dollari rispetto ai 150 mila previsti in media per l'attraversamento del Canale⁶).
- Un'ipotesi diffusamente discussa è quella della **Rotta Artica**. Infatti, se da un lato l'innalzamento della temperatura globale e il progressivo scioglimento dei ghiacci rappresentano un indubbio problema, uno degli esiti del fenomeno è **l'apertura di nuove rotte nel Polo Nord che potrebbero modificare gli equilibri del commercio internazionale**.
- Attualmente, è impossibile comparare il quinto snodo commerciale al mondo – il Canale di Suez – con **una rotta che oggi risulta agilmente percorribile per circa soli tre mesi l'anno**. Tuttavia, il protrarsi dell'attuale tendenza alla riduzione dei ghiacci, sebbene non auspicabile, potrebbe portare ad un incremento della percorribilità nei prossimi anni, fino all'ipotesi di praticabilità totale entro il 2040⁷ (Figura 2).

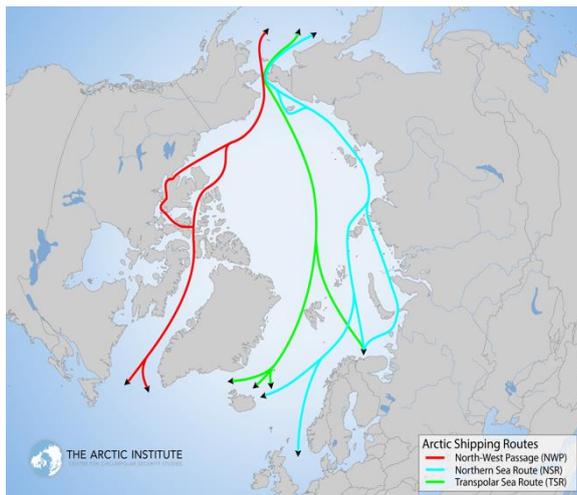
⁴ Cfr nota 1.

⁵ In questo contesto è da monitorare l'iniziativa della tratta ferroviaria cargo della Red-Med che collega il porto di Eilat sul Mar Rosso con il porto di Ashdod nel Mediterraneo. Il progetto su cui si sta concentrando l'attenzione di investitori cinesi che in prospettiva potrebbe rappresentare una via alternativa al Canale di Suez soprattutto in situazioni emergenziali.

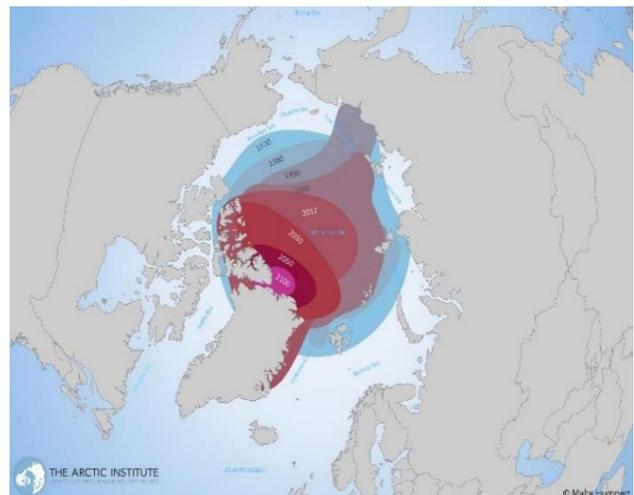
⁶ A causa di costi operativi maggiori – come il carburante – e ad assicurazioni di viaggio più costose, a fronte, tuttavia, del risparmio del pedaggio da corrispondere per il transito nel Canale.

⁷ Hansen, CØ, Grønseth, P, Lindstrøm Graversen, C & Hendriksen C., *Arctic Shipping – Commercial Opportunities and Challenges*, CBS Maritime, 2016.

Fig. 2 – Sviluppi futuri nella regione dell'Artico



Le rotte marittime



Lo scioglimento dei ghiacci

Fonte: The Arctic Institute, 2016

- ▣ In questo contesto, **il principale vantaggio diretto offerto dalla Rotta Artica risiede nella minore distanza di percorrenza per le navi per raggiungere il Nord Europa**, con implicazioni in termini di riduzione delle tempistiche e dei costi per il carburante, con conseguenti vantaggi in termini di impatto ambientale, almeno fino a quando non prevarrà l'uso di combustibili green.
- ▣ Si pensi, ad esempio, che una nave commerciale, con partenza da Shanghai e arrivo a Rotterdam, impiegherebbe una settimana in meno di navigazione passando a nord della Russia piuttosto che attraverso il Canale di Suez. Con il 20% in meno delle miglia nautiche percorse, si passerebbe, infatti, da quasi trenta giorni di navigazione a ventidue. Dall'altro lato, se la stessa nave dovesse raggiungere il porto di Genova impiegherebbe circa 24 giorni passando dal Canale di Suez⁸: ciò significa che, se ben infrastrutturati e adeguatamente collegati con l'entroterra, i porti italiani garantirebbero un ulteriore efficientamento in termini di riduzione dei tempi di percorrenza.
- ▣ In prospettiva, inoltre, la misura dei possibili vantaggi offerti dalla Rotta Artica dipenderà,

oltre che dal costo del carburante e dalle sue evoluzioni green, dalla variazione delle tariffe applicate nel Canale di Suez e soprattutto dagli investimenti necessari per abilitare completamente la tratta, anche considerando tutte le strutture portuali intermedie essenziali.

- ▣ Se, dunque, in questo momento non si può certo parlare di sostituzione rispetto al Canale di Suez, è interessante, invece, vedere come **la Rotta Artica potrebbe nel tempo guadagnare competitività e offrire complementarità** alle altre grandi vie marittime. Va proprio in questa direzione la Belt and Road Initiative (BRI), iniziativa cinese per il miglioramento dei collegamenti commerciali del Paese con il resto del mondo, che coinvolge, oltre alla tradizionale tratta terrestre e a quella marittima legata al Canale di Suez, proprio la Rotta Artica, ribattezzata "Polar Silk Road" (Figura 3).

⁸ SRM, *The Arctic Route, Climate change impact, Maritime and economic scenario, Geo-strategic analysis and perspectives*, 2020.

Fig. 3 – Le tre tratte previste nella BRI



Fonte: SRM, 2021

In questo contesto, risulta evidente il **ruolo centrale che potrà rivestire l'Europa, e in particolare l'Italia**, per rendere le rotte contigue e integrate tra di loro. Fattori abilitanti in questo senso saranno un **adeguato sviluppo delle reti ferroviarie TEN-T** e l'ulteriore efficientamento dei porti nel Mediterraneo e nel Mare del Nord.

All'interno del progetto della nuova Via della Seta, **particolare attenzione merita anche lo sviluppo della tratta ferroviaria**, che negli ultimi anni ha acquisito sempre più rilevanza in termini di treni e merci. La pandemia ha ulteriormente favorito tale tendenza, a causa dell'incremento del fenomeno del *blank-sailing*⁹ e del conseguente aumento sia delle tempistiche per il trasporto via mare, sia delle tariffe sui container. In questo contesto, restituisce un'idea della complessità del momento l'evoluzione dell'indice Shanghai Containerized Freight¹⁰ che ha registrato nel 2020 un aumento di quasi il 300% rispetto all'anno precedente.

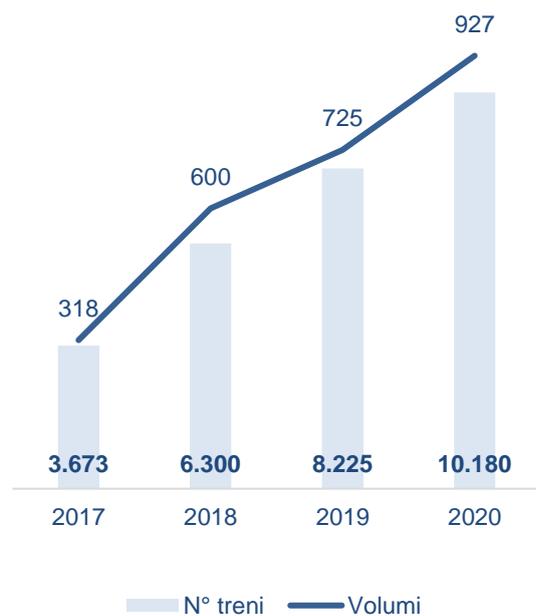
⁹ A causa della mancanza di carico, diverse navi hanno dovuto cancellare la loro navigazione per evitare di operare in perdita. Si stima, nel 2020, una perdita di 7 milioni di TEU a causa di questo fenomeno.

¹⁰ Lo Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) è calcolato in base ai prezzi di trasporto dei container dai principali porti cinesi (inclusa

Complice anche la crisi del comparto cargo aereo che, a causa delle numerose cancellazioni di voli, è diventato più oneroso, **il trasporto via ferro e, in particolare, la rotta asiatica, si è dimostrata** in un contesto di generale criticità nell'ambito delle modalità più consolidate, una **alternativa importante per assicurare i regolari flussi commerciali internazionali** in un momento particolarmente difficile per l'interscambio mondiale.

Si pensi che, nell'ultimo anno, il numero di treni merci sulla rotta ferroviaria Cina-Europa (e viceversa) ha più che raddoppiato i volumi rispetto al 2019, con quasi 930 mila TEU trasportati, raggiungendo il record di oltre 10 mila convogli complessivi¹¹ (Grafico 4).

Graf. 4 – Treni e volumi lungo la Silk Road, 2017-2020 (n° treni, 000 TEU)



Fonte: SRM, 2021

La reale portata del ruolo della tratta ferroviaria negli scambi non potrà tuttavia non riflettere l'attenzione crescente degli operatori verso il tema dell'affidabilità e della sicurezza sui

Shanghai) e viene attualmente utilizzato per dare una misura delle tariffe di trasporto marittimo per l'importazione dalla Cina in tutto il mondo.

¹¹ SRM, *Shipping Industry: porti, logistica, ambiente ed investitori*, 2021.

tempi, condizioni che presuppongono una forte stabilità dei contesti geografici attraversati. In questo senso, i Paesi della rotta ferroviaria asiatica rappresentano ancora oggi dei territori complessi dal punto di vista geopolitico. Si pensi alla recente crisi che negli ultimi giorni di aprile 2021 è sfociata in una guerra lampo lungo il confine tra Kirghizistan e il Tagikistan, alla vicinanza di questi paesi a territori come l'Afganistan, ma soprattutto all'instabilità socio-politica¹² di gran parte dell'Asia centrale che è, infatti, caratterizzata da un rischio politico medio-alto¹³.

- Se da un lato si è quindi aperto il dibattito sulle possibili rotte e vie in grado di rivestire un ruolo complementare rispetto a quelle già esistenti, dall'altro **resta indiscussa la centralità del Mediterraneo** negli scambi marittimi commerciali globali.
- Basti pensare che nel bacino del Mediterraneo si concentra, infatti, quasi **un terzo dei servizi di linea mondiali del traffico container**¹⁴ e che proprio in questa area la **movimentazione container è aumentata del 22% dal 2014 al 2018**, registrando la performance migliore rispetto a tutti gli altri mari¹⁵.
- La centralità del Mar Mediterraneo, inoltre, è testimoniata dalla forte competizione tra gli scali dell'area e dagli ingenti investimenti realizzati sia dagli operatori privati che da quelli pubblici. Si veda, ad esempio, quanto accaduto nel Porto del Pireo che ha registrato una crescita dei traffici in TEU di quasi il 200% dal 2009 al 2019, passando da un'incidenza del 2% al 10% dei traffici dell'intero bacino¹⁶.

4. Oltre il dibattito sulle rotte: gli altri trend di sviluppo

- Sebbene quello delle nuove rotte sarà un tema centrale nel lungo periodo, **i trend che oggi stanno contribuendo a ridefinire le dinamiche e le caratteristiche degli scambi marittimi globali**, sono almeno tre: il gigantismo navale, l'attività di consolidamento e l'integrazione verticale.
- Il **gigantismo navale**. Gli operatori negli ultimi anni hanno aggiunto alle proprie flotte navi di dimensioni crescenti, al punto che le portacontainer con capacità superiore ai 10 mila TEU, che nel 2012 rappresentavano solo il 13% della flotta mondiale, nel 2018 erano arrivate al 33%, con una crescita che prima della pandemia era attesa fino al 40% entro il 2022¹⁷.
- **L'attività di consolidamento**. Nel corso dell'ultimo decennio si è assistito ad un numero crescente sia di operazioni di fusione e acquisizione, che hanno ridotto il numero di grandi operatori nel mercato in favore di una loro crescita dimensionale, sia di accordi di collaborazione tra operatori di diversa nazionalità, attivi in diverse rotte.
- Per capire come il fenomeno dell'aggregazione sia stato caratterizzato da ritmi sostenuti, si pensi che grazie alle sole operazioni di M&A avvenute nei primi sei mesi del 2018 il controllo del 70% della flotta mondiale è passato dalle mani di 15 *carrier* a quelle di 10¹⁸. Da altrettanta rapidità è stata caratterizzata la formazione di alleanze¹⁹, che dal 2017 a oggi ha concentrato il controllo del mercato sotto tre gruppi di carrier, in grado di coprire attualmente²⁰ il 93% delle rotte est-ovest²¹.

¹² Eventi di crisi socio-politiche registrate nel 2019 in Iran, Kazakistan, Kirghizistan e Uzbekistan. Fonte: Università Autonoma di Barcellona, *alert 2020! – Report on conflicts, human rights and peacebuilding*, 2020

¹³ Sace, *Risk Map*, 2021 (<https://www.sace.it/mappe#/mappe/risk-map>)

¹⁴ Cfr. nota 1.

¹⁵ Panaro A., *Dinamica e prospettive dei porti italiani nel contesto mediterraneo*, 2020

¹⁶ Cfr. nota 1.

¹⁷ VI Rapporto su Economia del Mare, Federazione del Mare, 2019.

¹⁸ Cfr. nota 11.

¹⁹ Si tratta di: (i) 2M, costituita da Maersk Line (Danimarca), MSC (Svizzera) e Hamburg sud (Germania); (ii) Ocean Alliance, rappresentata da CMA-CGM (Francia), COSCO (Cina), OOCL (Cina) ed EVERGREEN (Taiwan); (iii) THE Alliance, composta da ONE (Giappone), HAPAG-LLOYD (Germania), YangMing (Taiwan) e HYUNDAI (Corea del Sud).

²⁰ Shipping Alliances: 2M, Ocean Alliance & THE Alliance, Container-Xchange. Si veda il seguente link: <https://container-xchange.com/blog/shipping-alliances/>.

²¹ Cfr. nota 11.

█ **L'integrazione verticale.** Gli operatori dello shipping hanno manifestato la progressiva tendenza ad estendere le proprie attività anche su altri segmenti della catena logistica, inserendosi nelle attività dei terminal o dei trasporti di terra, anche per assicurarsi più elevati gradi di affidabilità, migliori economie di scala e servizi personalizzati. Il risultato di questa dinamica è che oggi i più importanti operatori dello shipping sono attivi in ambiti attigui della filiera gestendo direttamente terminal, servizi logistici e segmenti nel trasporto su ferro e gomma²² (tabella 1).

Tab. 1 – Attività svolte dai grandi carrier

	Terminal	Trasporto ferroviario	Trasporto su gomma
Maersk	x	x	x
MSC	x	x	x
CMA-CGM	x	x	x
Cosco	x	x	
Evergreen	x	x	x
Hapag-Lloyd	X		
ONE	x		x
Yang Ming	x		x
HMM	x	x	x

Fonte: SRM, 2021.

█ Questi trend, che sono il risultato di una irreversibile tendenza degli operatori all'**ottimizzazione dei costi e all'efficientamento dei processi e della catena logistica**, stanno rendendo particolarmente evidenti alcuni limiti del settore portuale e logistico, richiamando l'importanza di alcuni interventi specifici. In particolare:

1. La **necessità di adeguamento dell'offerta infrastrutturale**, sia in termini di asset che di servizi. Ad oggi solo **una parte dei porti** sembra aver risposto tempestivamente all'incremento delle merci trasportate, ai nuovi servizi richiesti dai carrier e alla crescita dimensionale delle navi, che, come nel caso delle portacontainer, hanno visto quadruplicare la capacità negli ultimi venti anni²³. La ricomposizione

dell'offerta ha visto nell'area Euro-Mediterranea il rafforzamento del traffico nei grandi porti del nord-Europa, così come l'emergere di nuovi interlocutori nel sud del Mediterraneo, che hanno saputo intercettare rapidamente le tendenze del mercato, spesso anche a seguito di strategie di posizionamento di grandi player dello shipping.

2. L'urgenza di **rivedere le strategie e le logiche di mercato degli operatori di terra, come i terminalisti o gli altri attori della logistica** e dei trasporti, non sempre pronti a reagire agli stimoli del mercato e alle spinte dell'integrazione verticale spesso promossa dai big dei diversi segmenti della filiera più orientati a promuovere sinergie ed economie di scala.

5. Il futuro per l'Italia tra trend e nuove rotte

█ Se da un lato le nuove rotte e i trend in atto rappresentano una grande opportunità di sviluppo per le potenze del commercio marittimo, per il nostro Paese **è l'occasione per recuperare centralità nell'ambito delle dinamiche ed evoluzioni dei traffici globali.**

█ Questa sfida richiede da un lato il rafforzamento dell'offerta infrastrutturale degli scali nazionali, dall'altro un processo di consolidamento degli operatori della logistica, settore ancora caratterizzato da un'eccessiva polverizzazione.

█ Sul fronte del sistema portuale la presenza di un **numero importante di scali** con diversa vocazione rappresenta **una ricchezza per il Paese che va valorizzata** cogliendo le potenzialità ancora inesprese. Tale obiettivo richiede interventi mirati di adeguamento dell'offerta sia all'evoluzione della dimensione e delle caratteristiche delle navi (si pensi alla trasformazione green delle navi e al *cold ironing*), sia alla richiesta di servizi sempre più

²² Cfr. nota 7.

²³ UNCTAD, *Review of maritime transport*, 2020.

personalizzati da parte delle shipping company²⁴.

- ▣ Sul fronte del sistema logistico nel suo complesso occorre **accelerare sul piano dei recuperi di efficienza** per assicurare agli operatori del traffico marittimo e agli attori del commercio un elevato grado di affidabilità su tempi e qualità del servizio, che continuano ad essere i fattori determinanti per la scelta dei porti da scalare. Nonostante la presenza di indubbe eccellenze, infatti, la percezione degli operatori sui servizi logistici colloca l'Italia nella parte alta della classifica mondiale dell'indice di competitività della logistica di World Bank²⁵, al ventunesimo posto su 167 paesi, ma ancora indietro rispetto alle altre grandi economie europee, testimoniando l'importanza di agire sulle potenzialità inesprese del settore.
- ▣ Nella direzione di una maggiore efficienza e competitività dell'offerta logistica potrà giocare un ruolo essenziale il processo di consolidamento degli operatori nazionali, oggi numerosi e dimensionalmente non confrontabili con i più importanti player europei o mondiali. Si tratta di oltre **110 mila imprese**²⁶, di cui oltre il 90% ha meno di 10 addetti²⁷. Queste ridotte dimensioni rischiano di posizionare gli operatori italiani ai margini dell'attuale mercato globale della logistica legandoli alle attività a più basso valore aggiunto all'interno della filiera.
- ▣ Superare gli attuali limiti dell'offerta nazionale di infrastrutture e servizi e **promuovere un migliore posizionamento dell'Italia all'interno del commercio marittimo** è da considerare rilevante almeno per due ragioni:
 1. sul fronte interno, più di un terzo degli scambi commerciali del nostro Paese avviene via mare e la riduzione della centralità su questo versante del

commercio può tradursi in una perdita di competitività per tutti i settori produttivi collegati all'export e all'import;

2. sul fronte esterno, il posizionamento geografico dell'Italia è ottimale per intercettare i traffici da/per l'Oriente che oggi rappresenta l'area del mondo più importante per il commercio globale: nel 2019, il 62% delle merci trasportate via mare era destinato ai Paesi asiatici, produttori del 41% delle merci destinate al commercio marittimo mondiale²⁸. Inoltre, un sistema portuale e logistico più competitivo consentirebbe all'Italia di acquisire centralità nel processo di regionalizzazione che sta caratterizzando il commercio globale da un decennio e che i trend in atto a livello globale potrebbero ulteriormente rafforzare.

- ▣ In questo scenario generale la "ritrovata" centralità dell'Italia nel Mediterraneo potrà anche essere giocata dalla capacità di rendere operative ed attrattive le Zone Economiche Speciali (ZES), che se opportunamente valorizzate potranno fungere da veri catalizzatori di investimenti e insediamenti produttivi, contribuendo a fare degli scali portuali nazionali e dei territori limitrofi una delle porte di accesso privilegiate per il riposizionamento e il rafforzamento delle attività produttive e degli scambi commerciali globali.

²⁴ Per ulteriori approfondimenti, il CDP Think Tank ha pubblicato a ottobre 2020 il brief "I porti italiani possono ancora essere strategici?", disponibile al seguente link: https://www.cdp.it/sitointernet/page/it/i_porti_italiani_possono_ancora_essere_strategici?contentId=TNK31156

²⁵ L'indice di competitività della logistica (Logistic Performance Index-LPI) è calcolato in base ai tempi medi e ai costi dei sistemi logistici, ma anche alla trasparenza, qualità e affidabilità dei servizi offerti.

²⁶ Confetra, *Almanacco della logistica 2021*.

²⁷ Isfort, *Riflessioni sul sistema dei trasporti in Italia*, 2ª edizione, 2019.

²⁸ UNCTAD, Valori calcolati in tonnellate, *Review of maritime transport*, 2020.