



CONFINDUSTRIA

# PROGETTO MARE

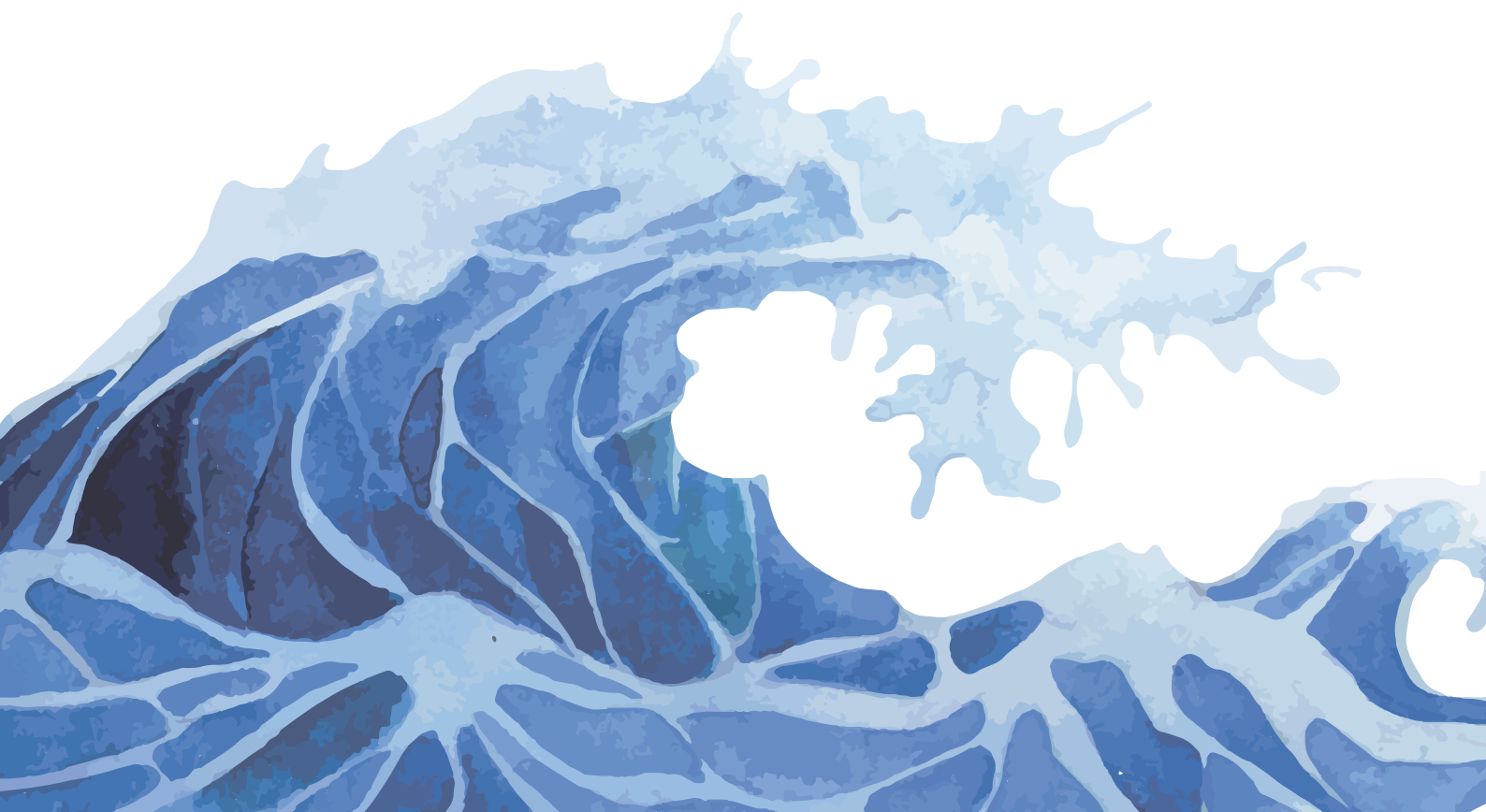


La competitività dell'economia del mare in una prospettiva di sviluppo del Paese e di autonomia strategica europea

Le proposte, le analisi e gli approfondimenti  
del sistema Confindustria

---

MAGGIO 2022



Il Rapporto “Progetto Mare” è stato curato da Giuseppe Mele, Direttore dell’Area Coesione Territoriale e Infrastrutture di Confindustria.

La Parte I è stata elaborata da SRM, Area di Ricerca Maritime & Energy, a cura del Responsabile Alessandro Panaro e delle Senior Researcher Olimpia Ferrara e Anna Arianna Buonfanti.

La Parte II è stata curata da Confindustria, con i contributi di Giuseppe Mele, Marianna Salemi e Floriana Buccioni (Area Coesione Territoriale e Infrastrutture di Confindustria).

La Parte III è stata curata da Confindustria con i contributi (raccolti nella Parte IV-Allegato A) di Confitarma, Assonave, Federpesca, Federtrasporto, Assiterminal, Confindustria Nautica, Assomarinas, Unem, Federchimica-AssogasLiquidi, Anita, Unione Industriali di Napoli, Assolombarda e Confindustria Lombardia.

La Parte IV-Allegato B è stata curata da Confindustria, con i contributi di Giuseppe Mele, Simona Dotti, Francesco Rossi e Francesco Ungaro (Area Coesione Territoriale e Infrastrutture di Confindustria).

Hanno collaborato alla raccolta e ad una prima elaborazione della documentazione di base Giulia Bollino e Alessandra Caporali (Area Coesione Territoriale e Infrastrutture di Confindustria).

La segreteria tecnica del Progetto Mare è stata curata da Francesco Rossi e la segreteria organizzativa da Margherita Blaconà (Area Coesione Territoriale e Infrastrutture di Confindustria).

Edito da:



Confindustria Servizi S.p.A.  
Viale Pasteur, 6 - 00144 Roma

## INDICE:

PRESENTAZIONE: .....	pag. 11
Natale Mazzuca	
<i>Vice Presidente per l'Economia del Mare Confindustria</i>	

### PARTE I:

#### DINAMICHE E TENDENZE DELL'ECONOMIA MARITTIMA, TRA POTENZIALITÀ DI SVILUPPO E AUTONOMIA

STRATEGICA EUROPEA (a cura di SRM) .....	» 17
1. Premessa .....	» 19
2. I recenti fenomeni che hanno caratterizzato l'economia marittima nel Mediterraneo ed in Italia.....	» 19
2.1. Gli shock portati dalla pandemia: le trasformazioni nell'assetto del commercio internazionale e dello <i>shipping</i> .....	» 24
2.2. L'impatto del conflitto Russia-Ucraina e della crisi energetica .....	» 31
2.3. Le prospettive future del settore: le opportunità connesse alle risorse stanziati dal PNRR.....	» 34
3. Il posizionamento competitivo dell'Italia in ambito internazionale .....	» 37
4. Possibili <i>driver</i> di sviluppo .....	» 40
4.1. Sostenibilità: il quadro di riferimento per la decarbonizzazione della navigazione .....	» 40
4.2. Non solo navi green ma anche porti green.....	» 45
4.3. Trasferimento modale marittimo .....	» 47
4.4. Le frontiere della digitalizzazione portuale .....	» 49
5. L'attrazione di investimenti per generare crescita .....	» 51
5.1. Il ruolo delle Zone Economiche Speciali (ZES) e Zone Logistiche Semplificate (ZLS) .....	» 51
5.2. Una strategia per la competitività della portualità nazionale nel Mediterraneo .....	» 54

### PARTE II:

#### L'ECONOMIA DEL MARE E LA SUA RILEVANZA ECONOMICA, PRODUTTIVA E STRUTTURALE A LIVELLO EUROPEO

E NAZIONALE (a cura di Confindustria) .....	» 57
6. La nostra Economia del Mare nel contesto europeo .....	» 59
7. La dimensione settoriale e territoriale dell'Economia del Mare a livello nazionale .....	» 62
7.1. I settori di attività .....	» 62
7.2. Il territorio .....	» 66
8. Il trasporto marittimo .....	» 70
8.1. Il movimento di merci e passeggeri .....	» 70
8.2. Trasporto marittimo e commercio internazionale.....	» 72
9. Le dotazioni infrastrutturali dei porti: un'analisi territoriale .....	» 75
9.1. Introduzione .....	» 75
9.2. Le infrastrutture per regione e area territoriale.....	» 75

9.2.1. Porti, accosti e banchine . . . . .	pag. 75
9.2.2. Servizi di trasporto . . . . .	» 78
9.2.3. Altri servizi portuali non di trasporto. . . . .	» 80
9.2.4. Intermodalità ferroviaria . . . . .	» 81
9.2.5. Logistica passeggeri . . . . .	» 82
9.2.6. Logistica per le merci. . . . .	» 84
9.3. Le infrastrutture per Autorità di Sistema Portuale. . . . .	» 86
9.3.1. Porti, accosti e banchine. . . . .	» 86
9.3.2. Servizi di trasporto . . . . .	» 88
9.3.3. Altri servizi portuali non di trasporto. . . . .	» 90
9.3.4. Intermodalità ferroviaria . . . . .	» 91
9.4. Considerazioni di sintesi sull'offerta infrastrutturale esistente . . . . .	» 92
9.4.1. Margini di sfruttamento delle dotazioni esistenti . . . . .	» 92
9.4.2. Esigenze di riequilibrio e rafforzamento. . . . .	» 93
10. Retroportualità e interportualità . . . . .	» 95
11. L'infrastruttura "naturale" delle aree costiere e il turismo marino . . . . .	» 98
12. Le infrastrutture della nautica da diporto . . . . .	» 101
12.1. Tipologie di dotazioni . . . . .	» 101
12.2. Le dotazioni fisiche . . . . .	» 101
12.3. Le unità da diporto. . . . .	» 104
12.4. La densità territoriale dell'infrastrutturazione diportistica . . . . .	» 105
12.5. L'evoluzione infrastrutturale e fabbisogni di investimento . . . . .	» 107
13. La flotta mercantile e da pesca della navigazione marittima . . . . .	» 110
13.1. La consistenza della flotta nazionale. . . . .	» 110
13.2. L'età media delle navi. . . . .	» 112

### PARTE III

#### PROGETTO MARE - UNA PROPOSTA DI POLICY

PER LO SVILUPPO DELL'ECONOMIA DEL MARE. . . . .	» 115
La sintesi della proposta di policy . . . . .	» 117
Le proposte prioritarie per lo sviluppo dell'Economia del Mare . . . . .	» 124
Regolamentazione europea e internazionale. . . . .	» 124
Riforme e <i>governance</i> . . . . .	» 124
Semplificazioni. . . . .	» 125
Concessioni . . . . .	» 126
Politiche industriali . . . . .	» 126
Infrastrutture e intermodalità . . . . .	» 128
Territorio: Economia del Mare e ZES/ZLS. . . . .	» 129

### PARTE IV

ALLEGATI . . . . .	» 131
ALLEGATO A:	
I CONTRIBUTI DEL SISTEMA ASSOCIATIVO DI CONFINDUSTRIA . . . . .	» 133
1. Assonave, Confitarma e Federpesca. . . . .	» 133
1.1. Le prospettive del trasporto marittimo, della cantieristica e della pesca. . . . .	» 133



1.1.1. A livello globale ed europeo . . . . .	pag.133
1.1.2. A livello nazionale . . . . .	» 134
1.2. Le policy e gli interventi prioritari . . . . .	» 135
2. Assonave: industria navalmeccanica e sostenibilità . . . . .	» 138
2.1. Il meccanismo di ricollocazione delle emissioni di carbonio alla frontiera . . . . .	» 138
2.2. Destinazione di eventuali proventi ETS a investimenti per rinnovo flotta . . . . .	» 139
2.3. Finanziamenti pubblici e creazione di valore aggiunto per la cantieristica europea . . . . .	» 140
2.4. Misure di supporto alla decarbonizzazione del settore <i>Cruise</i> . . . . .	» 141
2.5. Tutela dei costruttori navali europei dalle pratiche di concorrenza sleale di paesi terzi . . . . .	» 142
2.6. Tassonomia UE: finanza sostenibile applicata all'industria navalmeccanica . . . . .	» 143
3. Assiterminal . . . . .	» 145
3.1. Le priorità di policy . . . . .	» 146
3.2. Le priorità di intervento . . . . .	» 146
3.2.1. Governance . . . . .	» 146
3.2.2. Mercato e regolazione . . . . .	» 146
3.3. Concessioni . . . . .	» 146
3.3.1. Trasparenza . . . . .	» 146
3.3.2. Attrattività . . . . .	» 146
3.4. Digitalizzazione . . . . .	» 147
3.5. Accelerazione delle Opere . . . . .	» 147
3.6. ZES-ZLS: regime agevolato . . . . .	» 147
4. Federtrasporto . . . . .	» 147
4.1. Premessa . . . . .	» 147
4.2. Portualità e rete ferroviaria . . . . .	» 148
4.2.1. Piano industriale RFI e portualità . . . . .	» 148
4.2.2. Interventi di RFI a servizio del Mare . . . . .	» 148
4.3. Portualità e interportualità . . . . .	» 150
4.3.1. La rete degli interporti italiani . . . . .	» 150
4.3.2. L'integrazioni porti-interporti . . . . .	» 151
4.3.3. Interporti e Piattaforme logistiche . . . . .	» 152
4.4. Proposte per lo sviluppo del sistema interportuale nazionale . . . . .	» 152
A) Completare l'iter legislativo della Legge quadro di riordino degli interporti e sostenere l'evoluzione del quadro normativo generale alla luce degli indirizzi e delle iniziative dell'UE nel settore dei trasporti e dell'intermodalità . . . . .	» 152
B) Dare un effettivo impulso alle ZES e alle ZLS . . . . .	» 152
C) Coordinare e omogeneizzare gli interventi su scala macroregionale per favorire le relazioni di sistema: interporti-interporti e/o piattaforme intermodali e porti-interporti . . . . .	» 153
D) Proposte in materia fiscale per gli interporti . . . . .	» 153
E) Incentivi all'intermodalità . . . . .	» 154
F) Semplificazione dei procedimenti . . . . .	» 154

G) Sviluppare iniziative di efficientamento della filiera intermodale e di specifici corridoi, ricorrendo anche a forme di digitalizzazione spinta, in collaborazione con le Autorità di Sistema Portuale e gli Enti pubblici di controllo .....	pag. 154
5. Federchimica-Assogasliquidi .....	» 155
5.1. Infrastrutture .....	» 155
5.2. Fiscalità .....	» 155
5.3. Sviluppo dei carburanti alternativi bio e rinnovabili e loro impiego nel settore della navigazione .....	» 155
5.4. Transizione verso l'idrogeno verde .....	» 156
5.5. Conclusioni .....	» 156
6. Confindustria nautica .....	» 157
6.1. Fabbisogni di infrastrutturazione .....	» 157
6.1.1. La consistenza della portualità turistica e relativi fabbisogni di intervento .....	» 157
6.1.2. Priorità di intervento .....	» 157
6.2. Regolamentazione giuridica ed economica a sostegno degli investimenti .....	» 158
6.2.1. Criticità giuridiche e regolatorie .....	» 158
6.2.2. Priorità di intervento .....	» 158
6.3. Semplificazione normativa e regolamentare della disciplina di settore .....	» 159
6.3.1. Completamento della riforma del Codice della Nautica e altre misure di semplificazione della regolamentazione .....	» 159
6.3.2. Priorità di intervento .....	» 159
6.4. Internazionalizzazione della filiera .....	» 159
6.4.1. Promozione internazionale della nautica da diporto .....	» 159
6.4.2. Priorità di intervento .....	» 160
6.5. Accesso al mare per attività sportive e giovanili, accessibilità alla nautica per nuovi utenti, cultura del mare, sbocchi professionali, turismo .....	» 160
6.5.1. Promozione e rilancio della cultura del mare .....	» 160
6.5.2. Priorità di intervento .....	» 160
7. Assomarinas .....	» 161
7.1. La situazione della portualità del turismo nautico .....	» 161
7.2. Priorità di intervento .....	» 162
8. UNEM .....	» 163
8.1. Priorità .....	» 163
9. ANITA .....	» 164
9.1. Digitalizzazione .....	» 164
9.2. Innovazione .....	» 165
9.3. Intermodalità mare-vie navigabili .....	» 165
9.4. Infrastrutture logistiche .....	» 166
9.5. Transizione energetica e ambientale .....	» 166
10. Unione Industriali di Napoli .....	» 166
10.1. Infrastrutture e intermodalità .....	» 166
10.1.1. I programmi di investimenti previsti nei prossimi anni .....	» 166

10.1.2. Misure di accelerazione e semplificazione delle procedure	pag. 168
10.2. ZES e Mezzogiorno	» 169
11. Confindustria Lombardia - Assolombarda	» 170
11.1. Premessa	» 170
11.2. La connessione tra trasporto e catene globali del valore	» 170
11.3. Efficientamento della rete di collegamento ai porti	» 170
11.4. Il miglioramento degli strumenti per l'intermodalità	» 171
11.5. Digitalizzazione e automazione per una Logistica 4.0	» 171
11.6. Semplificazione burocratica per il rilancio degli investimenti nelle infrastrutture per la logistica	» 172
12. Confindustrie Regionali del Mezzogiorno: Costruire il Mediterraneo	» 172
La proposta dei Presidenti delle Confindustrie Regionali: Progetto per lo sviluppo economico del Paese, dalle regioni che presidiano il centro del Mediterraneo (Aprile 2021)	» 172

## ALLEGATO B:

### GLI APPROFONDIMENTI TEMATICI ELABORATI A SUPPORTO

DEI GRUPPI DI LAVORO NEL 2021 (a cura di Confindustria)	» 176
B.I. GOVERNANCE E RIFORME	» 176
1. La governance della portualità nazionale	» 176
1.1. Aggiornamento/revisione della riforma della Legge Quadro 84/1994	» 176
1.2. La questione dell'interlocazione politica unica e di sistema: Ministero del mare e/o coordinamento interministeriale e amministrativo?	» 178
1.3. Natura giuridica delle ADSP e nuove possibili configurazioni	» 179
1.4. Applicazione della disciplina UE sugli aiuti di Stato alle Autorità di Sistema Portuale	» 181
1.4.1. Evoluzione del quadro normativo UE in materia di aiuti di Stato ai porti	» 181
1.4.2. La procedura aperta dalla Commissione Europea nei confronti dell'Italia	» 182
1.4.3. La posizione italiana sulla questione e le azioni delle AdSP	» 184
1.5. Ruolo delle rappresentanze economiche e sindacali	» 186
2. Riforma e attuazione del sistema delle concessioni	» 188
2.1. Revisione organica della disciplina attuale delle concessioni demaniali marittime tra Legge quadro e codice della navigazione	» 188
2.2. In quale misura la disciplina del Codice dei contratti pubblici è applicabile alle attività che della gestione di un porto rappresentano il nucleo caratterizzante?	» 190
2.3. Il quadro normativo di riferimento della "Direttiva Bolkestein"	» 195
2.3.1. Il Consiglio di Stato e l'auto-esecutività della direttiva	» 196
2.3.2. L'impostazione dell'art. 3 del DDL Concorrenza (AS 2469) in materia di concessione delle aree demaniali	» 197

B.II. I PIANI DI INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI NEI PORTI . . . .	pag. 201
1. Sintesi . . . . .	» 201
2. La programmazione degli investimenti nei porti dell'Allegato Infrastrutture al DEF 2021 . . . . .	» 202
2.1. L'impostazione programmatica . . . . .	» 202
2.2. Gli interventi sui porti . . . . .	» 203
2.3. La distribuzione tra programmi prioritari . . . . .	» 205
2.4. La distribuzione tra le AdSP . . . . .	» 206
2.5. La distribuzione territoriale degli investimenti nei programmi prioritari . . . . .	» 208
3. Gli interventi del Piano nazionale investimenti complementari (PNIC) . . . . .	» 210
4. Gli interventi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) . . . . .	» 211
4.1. Il Progetto Green Ports . . . . .	» 211
4.2. Gli interventi infrastrutturali nelle Zone Economiche Speciali (ZES) . . . . .	» 214
Appendice: Investimenti e progettazioni per AdSP previsti dall'Allegato al DEF 2021 e dal Piano Investimenti Complementari (PNIC) . . . . .	» 215
AdSP Ligure Occidentale (Porti di Genova, Savona e Vado Ligure) . . . . .	» 216
AdSP Ligure Orientale (Porti di La Spezia e Marina di Carrara) . . . . .	» 217
AdSP Tirreno Settentrionale (Porti di Livorno, Capraia, Piombino, Portoferraio, e Rio Marina e Cavo) . . . . .	» 218
AdSP Tirreno Centro-Settentrionale (Porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta) . . . . .	» 219
AdSP Tirreno Centrale (Porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia) . . . . .	» 220
AdSP Tirreno Meridionale e Ionio (Porti di Gioia Tauro, Corigliano, Crotona, Palmi) . . . . .	» 222
AdSP Sardegna (Porti di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Oristano, Portovesme, Santa Teresa Gallura) . . . . .	» 223
AdSP Sicilia Occidentale (Porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani) . . . . .	» 224
AdSP Sicilia Orientale (Porti di Augusta e Catania) . . . . .	» 226
AdSP Stretto (Porti di Messina e Milazzo) . . . . .	» 227
AdSP Ionio (Porto di Taranto) . . . . .	» 228
AdSP Adriatico Centrale (Porti di Ancona, Falconara, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara e Ortona) . . . . .	» 229
AdSP Adriatico Centro-Settentrionale (Porto di Ravenna) . . . . .	» 230
AdSP Adriatico Meridionale (Porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli) . . . . .	» 231
AdSP Adriatico Settentrionale (Porti di Venezia e Chioggia) . . . . .	» 232
AdSP Adriatico Orientale (Porto di Trieste) . . . . .	» 233
Porti Regionali . . . . .	» 234

B.III. POLITICHE INDUSTRIALI.....	pag. 235
1. Evoluzione sostenibile della mobilità marittima e della portualità »	235
1.1. Le emissioni della navigazione a livello globale: le stime, le analisi e le strategie dell'IMO.....	» 235
1.2. Le strategie IMO sulla sostenibilità dello shipping .....	» 236
1.3. La complessità della catena di approvvigionamento dei combustibili .....	» 237
2. Le emissioni di mezzi navali e dotazioni logistiche.....	» 239
2.1. Le rilevazioni ISTAT .....	» 239
2.2. Le rilevazioni ISPRA.....	» 241
2.3. Le emissioni nei porti .....	» 243
2.4. Navigazione e movimentazione logistica e alimentazione energetica .....	» 244
3. La rilevanza della sostenibilità della navigazione e della logistica nel PNRR.....	» 246
3.1. Progetto Cold Ironing: Elettificazione delle banchine .....	» 247
3.2. Progetto Green Ports .....	» 248
3.3. Rinnovo della flotta navale di trasporto pubblico locale e regionale con unità a propulsione alternativa .....	» 248
4. L'esigenza di una visione strategica di politica industriale.....	» 249
4.1. Il quadro di sintesi .....	» 249
4.2. Misure di politica industriale .....	» 250
4.2.1. Supporto e integrazione di interventi già previsti nel PNRR per la sostenibilità della navigazione e della logistica.....	» 250
4.2.2. Incentivazione di investimenti in nuove unità di trasporto marittimo a più basse emissioni e adeguamento di quelle esistenti .....	» 251
4.3. Creazione di un Fondo per gli Investimenti nell'Economia del Mare.....	» 252
5. Ricerca, Sviluppo e Innovazione .....	» 255
5.1. Piano Nazionale della Ricerca (PNR) 2021-2027.....	» 255
5.2. Sostegni alla sperimentazione e al trasferimento tecnologico .....	» 256
5.3. Partenariati Horizon Europe sulla mobilità marittima.....	» 256
5.3.1. Inquadramento dell'iniziativa .....	» 256
5.3.2. Obiettivi operativi .....	» 258
5.3.3. Strumenti per la promozione della ricerca, sviluppo e innovazione .....	» 260
6. Tecnologie 4.0 per la mobilità marittima e la logistica portuale..	» 262
7. Fonti energetiche alternative a più basse emissioni.....	» 263
7.1. Riforma del meccanismo ETS e le ipotesi di estensione al settore Maritime .....	» 263
7.2. Riforma della fiscalità energetica .....	» 264
7.3. Sistemi di distribuzione chiusi nei porti.....	» 264
7.4. Temi connessi alle alimentazioni con Vettori energetici a minor impatto ambientale .....	» 264
7.4.1. Elettificazione.....	» 264

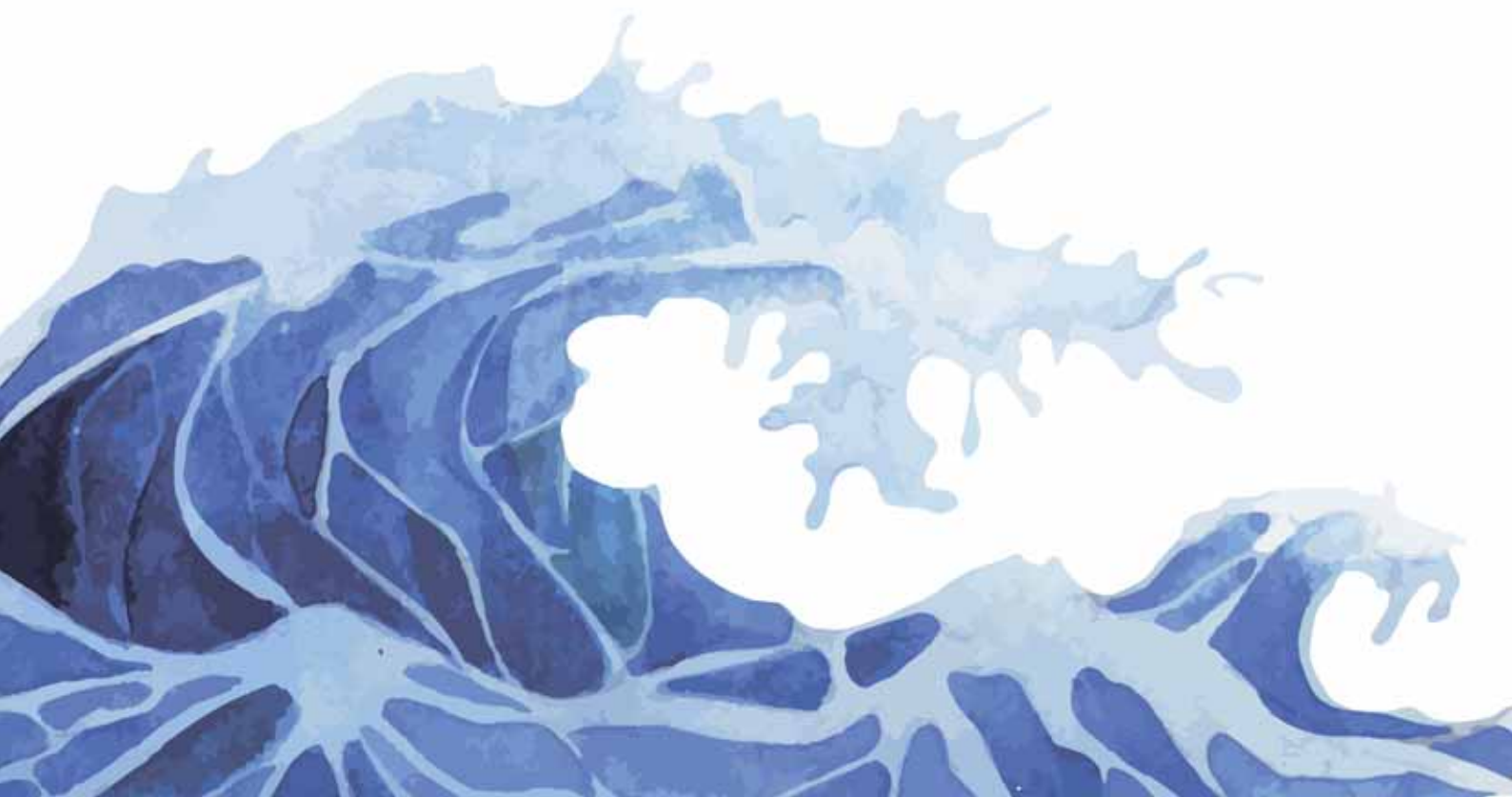
7.4.2. BioGNL e GNL . . . . .	pag. 265
7.4.3. Idrogeno . . . . .	» 265
8. Utilizzo di forme di <i>procurement</i> strategico per la domanda pubblica (TPL, trasporto pubblico regionale, difesa e sicurezza) . . . . .	» 266
B.IV. TERRITORIO, MEZZOGIORNO ED ECONOMIA DEL MARE . . . . .	» 267
1. La valenza strategica dell'Economia del mare . . . . .	» 267
2. L'Economia del Mare e il ruolo del Mezzogiorno . . . . .	» 268
3. Le ZES per lo sviluppo del Mezzogiorno – analisi generale, criticità, proposte. . . . .	» 269
3.1. Introduzione: dalle ZES alle ZLS e alle ZLSR. . . . .	» 269
3.2. La normativa costitutiva delle ZES e delle ZLS . . . . .	» 270
3.3. Lo stato di attivazione delle ZES. . . . .	» 271
3.4. I principali profili attuativi . . . . .	» 273
3.4.1. Il Piano di Sviluppo Strategico . . . . .	» 273
3.4.2. La governance delle ZES: il Commissario Straordinario . . . . .	» 274
3.4.3. Gli strumenti per l'attrattività delle ZES . . . . .	» 275
3.4.4. Esigenze attuative del credito d'imposta e nuovi strumenti per l'attrazione di investimenti nelle ZES e nelle ZLS. . . . .	» 279
4. Gli investimenti infrastrutturali nelle ZES e nei Porti. . . . .	» 280

# PRESENTAZIONE

---

NATALE MAZZUCA

VICE PRESIDENTE PER L'ECONOMIA DEL MARE CONFINDUSTRIA







**N**el ciclo di Presidenza Confederale 2020-2024, Confindustria ha individuato l'Economia del Mare come tema strategico per lo sviluppo del Paese. Coerentemente, è stata istituita una competenza specifica del Consiglio di Presidenza, affidandola ad un Vice Presidente delegato.

Il primo passo compiuto all'avvio della delega sull'Economia del Mare è stato quello di svolgere una serie di incontri con le Rappresentanze del cluster marittimo-portuale e territoriali portuali aderenti a Confindustria, per raccogliere prime idee, aspettative e proposte per definire un programma di attività da svolgere nel primo biennio 2020-2022.

Il secondo passo è stato quello di costituire un Tavolo Consultivo Confederale dell'Economia del Mare, con tutte le Rappresentanze del cluster marittimo-portuale, presieduto dal Vice Presidente confederale e supportato da un coordinamento delle rispettive strutture operative.

In quest'ambito, a fine 2020 è stata individuata come *mission* confederale l'elaborazione, da condividere col Sistema Associativo, di un Progetto Strategico per lo Sviluppo dell'Economia del Mare, definendo un programma di lavoro da svolgere durante il 2021, basato sulla costituzione di quattro Gruppi di Lavoro confederali a cui affidare gli approfondimenti e l'individuazione di proposte di policy e di intervento su quattro grandi macro-tematiche: Governance e Riforme; Infrastrutture e Intermodalità; Politiche Industriali; Territorio, Mezzogiorno e Mediterraneo.

Tutte le Associazioni e Federazioni del Sistema sono state sollecitate a designare propri rappresentanti tecnici e imprenditoriali, senza limitazioni, anche in tutti i Gruppi di Lavoro, per ampliare il più possibile la partecipazione.

A seguito della loro costituzione, sono state tenute riunioni (nonostante il Covid e l'obbligo di effettuarle da remoto) di approfondimento e di dibattito e di raccolta di proposte, anche attraverso contributi elaborati dalle varie Associazioni rappresentate nei Gruppi di Lavoro.

Le riunioni sono state tutte presiedute dal Vice Presidente delegato e introdotte da documenti di approfondimento elaborati dalla struttura di Confindustria (riportati in allegato a questo Rapporto), sulla base dei quali numerose Rappresentanze del Sistema Confederale hanno trasmesso i loro contributi (anch'essi raccolti in questo Rapporto).

Tutte le proposte pervenute sono state valutate dalla struttura di supporto e dal Tavolo Consultivo Confederale per l'Economia del Mare, per elaborare una sintesi della proposta di policy e definire un elenco di misure specifiche di intervento, che sono riportati nella Parte III di questo Rapporto, dopo una Parte I dedicata alle dinamiche e alle tendenze globali e nazionali (curata da SRM) e una Parte II (curata da Confindustria) densa di una serie di approfondimenti tematici riguardanti i principali profili economici e strutturali dell'Economia del Mare.

Con questo Rapporto finale, vogliamo quindi testimoniare il grande impegno profuso da tutto il Sistema Confederale, in particolare dalle strutture associative di Confindustria e delle Rappresentanze del cluster marittimo-portuale, col quale abbiamo organizzato un evento pubblico di presentazione, che abbiamo intitolato PROGETTO MARE, per dare il senso non di un punto di arrivo e di sintesi, ma per iniziare un percorso attuativo delle tante proposte che abbiamo elaborato.

L'Economia del Mare è un comparto sul quale è più che mai necessario elaborare una strategia complessiva e specifica, valorizzandone le singole e già rilevanti potenzialità in una visione di sistema, contribuendo in modo significativo allo sviluppo e alla competitività, su scala produttiva e territoriale, dell'intero Paese. Da qui nasce la proposta di istituire un "Ministero del Mare", che raccolga e coordini tutte le competenze amministrative relative alle diverse attività che utilizzano e valorizzano la "Risorsa Mare". Occorre superare la forte frammentazione che caratterizza la governance del comparto, istituendo un unico punto di riferimento politico a cui le imprese possano rapportarsi.

Come per tutte le attività economiche, il ruolo della regolamentazione e della burocrazia che la gestisce deve diventare uno strumento reale di promozione dello sviluppo e della competitività dell'Economia del Mare. Per questo, servono anche qui riforme e semplificazioni, accompagnate da una gestione amministrativa sempre più orientata all'efficienza e ad utilizzare sistematicamente la digitalizzazione.

Ancor più in questa fase di grande incertezza e di criticità sistemiche, il ruolo dell'Economia del Mare resta e può diventare ancor più determinante per la sua funzione strategica multilivello, a cominciare dal fatto che il nostro commercio internazionale funziona prevalentemente attraverso il mare, non solo per il nostro export, ma anche e soprattutto per l'import di fonti energetiche, materie prime, prodotti agricoli, semilavorati e prodotti finiti di diverso contenuto tecnologico, essenziali per alimentare le nostre filiere industriali, logistiche e commerciali, e i consumi.

Non solo, il mare è anche una leva strategica fondamentale per diversificare le fonti di approvvigionamento e i mercati di sbocco, anche in funzione dei cambiamenti geopolitici e geoeconomici in atto e di quelli futuri. Anche per questo, è necessario fronteggiare con adeguate politiche industriali e finanziarie, una concorrenza tecnologica e produttiva extraeuropea che ha progressivamente eroso, e non proprio su condizioni di reciprocità e con evidenti profili di dumping, la competitività della nostra industria navalmeccanica e nautica e delle loro filiere, che devono affrontare sfide epocali di difficile transizione energetica e tecnologica, cioè dell'industria che è alla base della nostra economia marittima e del suo contributo al sistema paese e all'autonomia strategica europea.

Necessariamente, proprio a livello europeo vanno affrontate questioni concorrenziali, tecnologiche e geopolitiche che coinvolgono anche la filiera della pesca e dell'acquacoltura, come pure quella delle fonti ener-

getiche e della loro gestione in funzione della transizione ecologica. Proprio per quest'ultima, avendo come obiettivo di base quello della sostenibilità e dei suoi progressivi traguardi, stiamo finalmente tornando ad una più realistica consapevolezza che coinvolge anche l'Economia del Mare, tenendo conto del contributo che possono ancora compatibilmente offrire le estrazioni marine e l'evoluzione tecnologica e più sostenibile delle fonti fossili, ma puntando soprattutto anche alle fonti rinnovabili e spingendo anche sullo sviluppo di quelle alternative; tutte utili leve per gestire una rilevante e impegnativa transizione, interna ed esterna all'economia marittima (e ai suoi profili *hard to abate*), verso le basse e zero emissioni.

Ma c'è la forte esigenza di una politica industriale e di strumenti finanziari dedicati all'Economia del Mare, che sappiano sostenere i grandi e impegnativi processi di trasformazione. La sfida della sostenibilità deve includere i porti e la logistica e così i piani di elettrificazione delle banchine e di infrastrutturazione energetica per le fonti alternative devono trovare rispondenza in misure di adeguamento e di rinnovo delle navi, dei mezzi e delle strutture di movimentazione logistica. Persino la difesa e la sicurezza marittima possono migliorare i propri standard energetici, se sostenute da una politica di domanda pubblica e di innovazione in grado di orientare l'industria e trarne tutte le migliori tecnologie. Per un'efficace politica industriale dedicata all'Economia del Mare è necessario che la ricerca e l'innovazione tecnologica siano maggiormente concentrate sui vari settori di cui è composta.

Infine, un'attenzione particolare va data alla filiera turistica della crocieristica, della diportistica e del turismo costiero, settori che hanno subito pesanti ripercussioni dalla pandemia e che necessitano di interventi strutturali, regolatori e di investimento; la ripresa, che sembra profilarsi in questi mesi, può dare un contributo essenziale nel contrastare le grandi incertezze sulla crescita che stiamo vivendo da alcuni mesi.

In una prospettiva integrata di sviluppo dell'Economia del Mare, vanno assolutamente valorizzate le sue potenzialità di promuovere sviluppo a scala territoriale, sfruttando tutte le opportunità che possono offrire la portualità e la retroportualità attraverso l'intermodalità. Gli ingenti investimenti del PNRR e del Fondo Complementare, insieme alle risorse ordinarie hanno finalmente costruito una pianificazione di investimenti pubblici sulla portualità e sulla logistica senza precedenti, che possono offrire nuovo slancio all'Economia del Mare e non solo.

Le reti e le dotazioni infrastrutturali per la mobilità, declinate in una prospettiva di coesione territoriale, possono offrire grandi opportunità nell'attrazione di investimenti, rafforzare e ampliare filiere industriali esistenti e aumentarne la competitività, grazie ad una forte integrazione tra Zone economiche speciali (del Mezzogiorno) e Zone logistiche semplificate (del Centro-Nord), con architetture infrastrutturali capaci di sviluppare reti economiche tra la costa e le aree interne, a scale territoriali

nazionali, mediterranee, europee e globali, secondo logiche di continuità logistica ed economica.

Le linee strategiche che abbiamo individuato e le specifiche proposte di intervento che abbiamo definito, sul piano normativo ed economico, sono in grado di risolvere importanti nodi strutturali dell'Economia del Mare e di guidare importanti processi di trasformazione e di rilancio.

Tutto questo merita di essere sottoposto ad un confronto pubblico tra il nostro Sistema associativo, le Imprese e le Istituzioni, finalizzato all'analisi dello scenario competitivo della *blue economy* e al confronto tra gli attori pubblici e privati per contribuire a rilanciare un comparto che da sempre genera ricchezza, occupazione e innovazione e che rappresenta una leva straordinaria per lo sviluppo del Paese.

Un ultimo richiamo è importante farlo sul valore del lavoro svolto da Confindustria e dalle Rappresentanze confederali del cluster marittimo-portuale. Lo spirito collaborativo e la coesione che abbiamo realizzato negli ultimi due anni, che ci hanno condotto al PROGETTO MARE, devono essere assolutamente preservati e valorizzati, resi strutturali con forme organizzative e di coordinamento e di costante lavoro comune tra rappresentanze settoriali e territoriali.

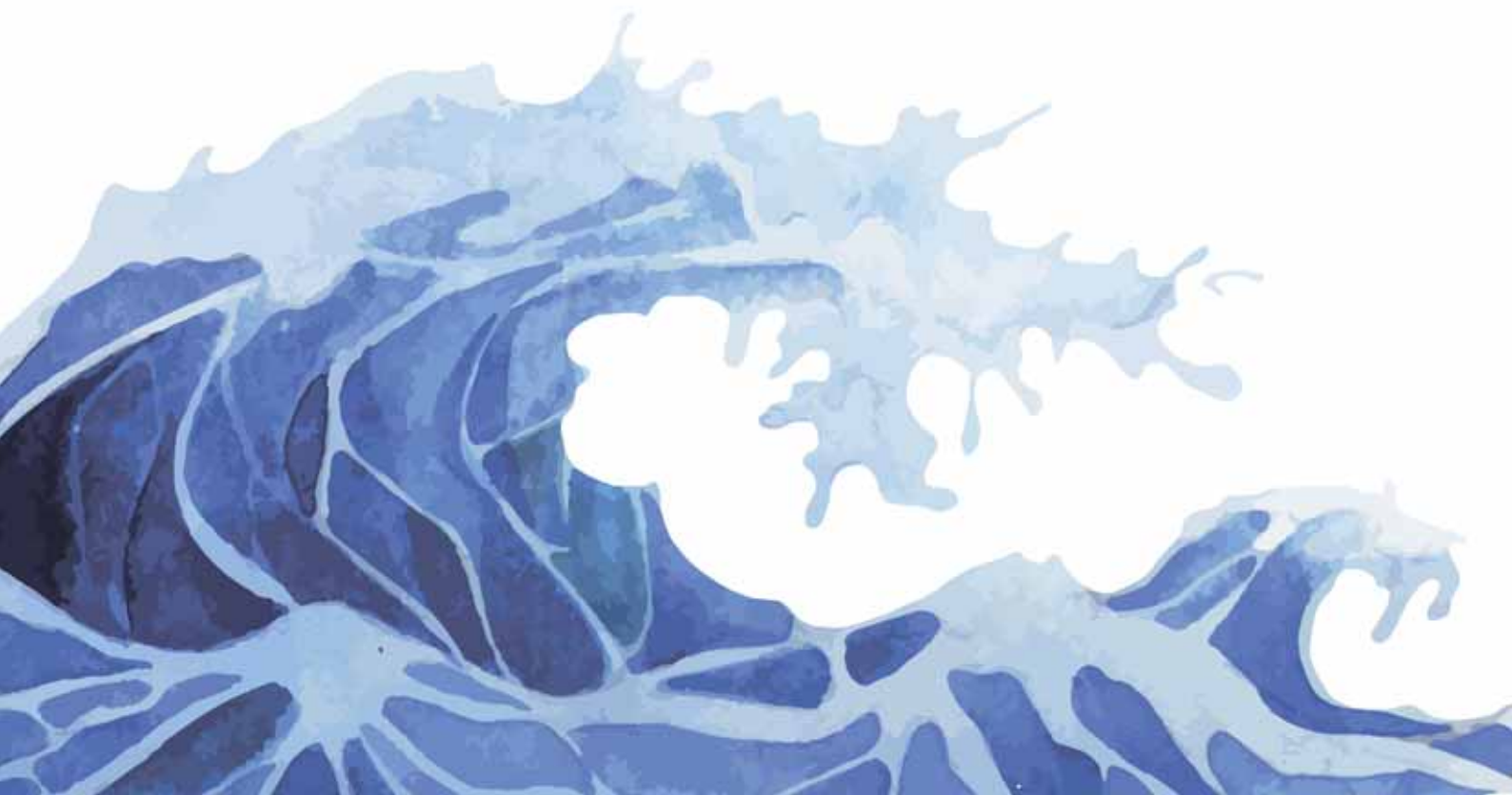
Confindustria deve continuare ad essere il punto di elaborazione e di sintesi per le imprese dell'Economia del Mare e per le loro aspettative di crescita, che sono indissolubilmente legate al futuro del Paese, al suo benessere, alla sua coesione sociale e territoriale, alla sua capacità innovativa e alla sua competitività, per affrontare le sfide della transizione ambientale e digitale e dell'equità sociale, in una Europa, in un Mondo che sappiano superare le divisioni e riprendere un percorso di pace e prosperità.

Il Mare unisce e non separa popoli e territori. Così, anche l'Economia del Mare è chiamata a dare il suo contributo.

# I. DINAMICHE E TENDENZE DELL'ECONOMIA MARITTIMA, TRA POTENZIALITÀ DI SVILUPPO E AUTONOMIA STRATEGICA EUROPEA

---

(A CURA DI SRM)





## 1. PREMESSA

In uno scenario internazionale ancora fortemente condizionato dalla pandemia e che ha visto entrare prepotentemente sulla scena il conflitto in Europa, che rappresenta l'interruzione più significativa delle norme geopolitiche degli ultimi decenni, si stanno delineando nuove linee di sviluppo dell'economia, che mettono per la prima volta in discussione il sistema commerciale iper-globalizzato basato su meccanismi *just-in-time* e per le quali la sostenibilità è un driver prioritario. Il Covid-19 e le misure di contenimento della pandemia – che di fatto, a periodi, hanno interrotto il normale svolgimento della vita sociale – hanno generato una significativa contrazione dei flussi commerciali internazionali, interrompendo le catene del valore globali e mettendo a dura prova la logistica e i trasporti marittimi. La fragilità delle *supply chain* globali nel corso del 2021 è stata messa in luce anche da altri avvenimenti, tra cui l'incidente della mega-nave portacontainer *Ever Given*, rimasta bloccata nel Canale di Suez, nonché il forte rallentamento o addirittura il blocco dell'operatività di alcuni terminal container statunitensi e asiatici che hanno di fatto fermato nuovamente il commercio internazionale.

In tale dinamico contesto è emersa con chiarezza l'importanza del trasporto marittimo nel commercio internazionale e nella globalizzazione. Ancora, si è manifestato con forza il ruolo del Mediterraneo in ambito globale.

E l'Italia? Quale è il suo peso nel contesto attuale e quali sono le prospettive future? In che modo gli investimenti in tecnologia e infrastrutture cui il PNRR ha dato un'accelerazione possono aiutare ad alleviare i colli di bottiglia che impediscono al nostro Paese di migliorare la propria efficienza logistica? Le tensioni commerciali tra Cina, Stati Uniti ed Europa che persistevano già prima del conflitto in Ucraina e che a seguito di questo si sono accentuate, hanno il potenziale per influenzare le rotte commerciali esistenti e future?

Questa Parte I si propone di approfondire queste tematiche evidenziando le opportunità che il nuovo ciclo economico ha offerto al nostro Paese e al Mezzogiorno anche alla luce delle politiche industriali per la sostenibilità, la digitalizzazione e l'innovazione tecnologica e dello sviluppo delle leve di attrazione degli investimenti.

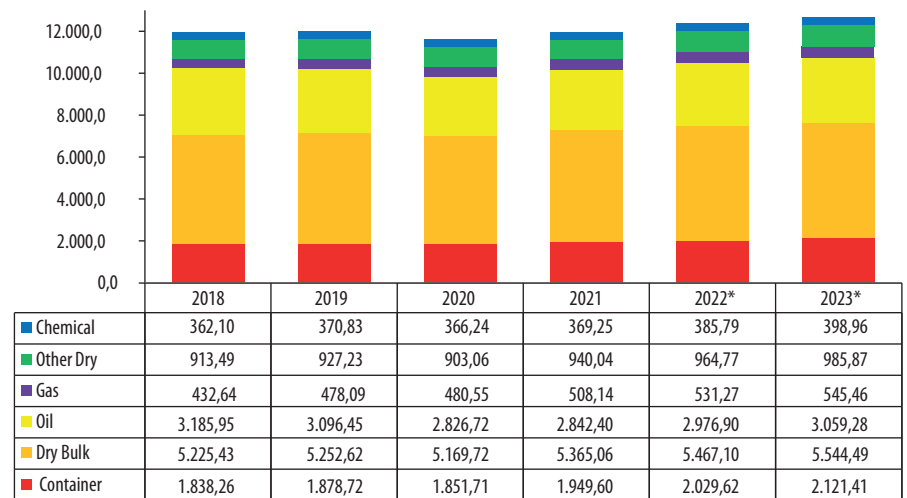
## 2. I RECENTI FENOMENI CHE HANNO CARATTERIZZATO L'ECONOMIA MARITTIMA NEL MEDITERRANEO ED IN ITALIA

Nonostante il pesante impatto nel 2020 del Covid-19 sull'economia mondiale, il sistema del commercio internazionale ha mostrato un notevole grado di resilienza. I flussi di scambi si sono ridotti del 5% a livello globale, una *performance* migliore (o meno peggiore) di quanto inizialmente pre-

visto alla luce della sostanziale paralisi di diverse catene del valore globali durante la prima ondata di pandemia. Gli stimoli monetari e fiscali attuati dai diversi paesi, *in primis* dagli Stati Uniti, hanno guidato la ripresa della domanda mondiale di merci prima del previsto. A questo va aggiunto il boom dell'e-commerce di prodotti elettronici e di altri beni per il benessere domestico, indotto dai lockdown, dallo smartworking e dalla didattica a distanza. Nel 2020 il commercio elettronico ha raggiunto a livello globale oltre 4,2 trilioni di dollari, riportando un +27% sull'anno precedente e nel 2021 si è registrata un'ulteriore crescita del 16,3%<sup>1</sup>.

## Tipologia di merci trasportate via mare 2018-2023

(dati in miliardi di tonnellate)



(\*) Previsioni

Fonte: Elaborazioni SRM su dati Clarksons.

La voglia di ripartire ha fatto accelerare l'economia: l'*outlook* del Fondo Monetario Internazionale di Aprile del 2022 ha stimato per il 2021 una crescita del PIL mondiale pari a +6,1% e per l'Italia un più forte rimbalzo (+6,6%). Anche per il commercio internazionale, con un aumento nel 2021 di beni e servizi rispettivamente pari al 27% e al 17%, sono stati superati i livelli pre-pandemia. Le stime per gli anni successivi sono state tuttavia riviste al ribasso, alla luce dell'impatto del conflitto in Ucraina entrato prepotentemente nello scenario economico di questo inizio 2022, con un aumento del PIL globale del 3,6% nel 2022 e nel 2023 e per l'Italia del 2,3% nel 2022 e dell'1,7% nel 2023.

Ad aumentare il grado di incertezza si conferma inoltre la persistenza di alcune situazioni critiche: noli marittimi ancora molto alti, nuovi lockdown in Cina per recenti focolai imputabili alle varianti del virus, elevati costi dell'energia e di materie prime che stanno generando un'inflazione più elevata e più ampia del previsto.

Le enormi criticità che si sono manifestate nei trasporti e nella logistica delle merci via terra, mare e aria dallo scoppio della pandemia di Covid-

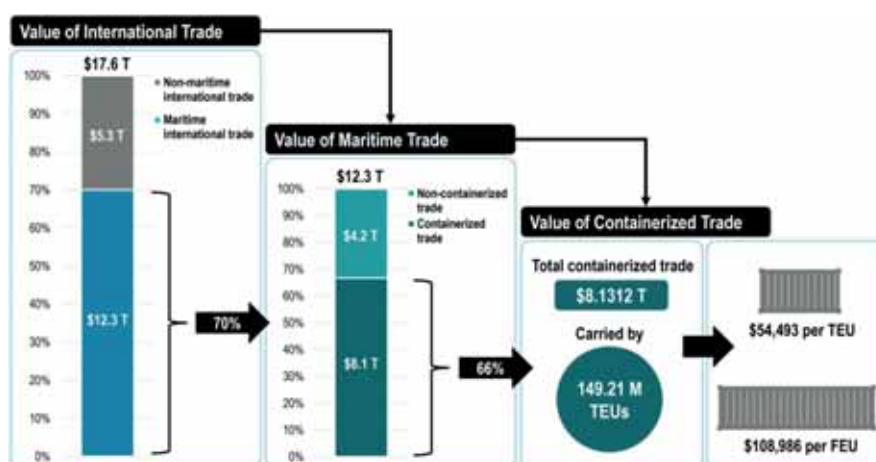
<sup>1</sup> Cfr. eMarketer, *Worldwide ecommerce Report*, January 2022.



19 hanno messo in discussione il modello delle *value chain* globali e del *just in time* (ovvero: riduzione al massimo dei costi di magazzino e produzione legata alla domanda, in un flusso continuo della catena distributiva), che ha guidato la globalizzazione. Questi modelli hanno contribuito a rendere i trasporti marittimi la spina dorsale della globalizzazione perché la produzione si è concentrata in un'area ristretta localizzata in Asia mentre le aree di maggiore consumo sono in America e in Europa. Una condizione che ha fatto triplicare negli ultimi trent'anni il volume di trasporto via mare che è passato da poco più di 4 a oltre 12 miliardi di tonnellate. Questo il dato registrato nel 2021, equivalente a un +3,25% sull'anno precedente, un dato molto vicino a quello del 2019.

## Stime sul valore del commercio marittimo e container globale.

Anno 2020



Fonte: Port Economics, Management and Policy, 2022.

Nel dettaglio, le rinfuse solide rappresentano oltre la metà delle merci movimentate su nave con 6,3 miliardi di tonnellate, seguite da Oil&Gas con 3,4 miliardi di tonnellate e dai container con 1,9 miliardi di tonnellate. Quest'ultima tipologia di trasporto, se in termini di peso ha una quota pari al 16%, in termini di valore rappresenta il 66% del commercio marittimo totale perché la maggior parte delle merci con costi elevati utilizzano questa modalità di trasporto. Il valore medio per TEU è pari a circa \$ 54.500<sup>2</sup>.

Il Mediterraneo concentra il 20% del trasporto marittimo mondiale e rappresenta una via privilegiata di transito per i traffici containerizzati – concentra il 27% dei servizi di linea mondiali – ed è un'area molto significativa anche per i traffici a corto raggio, in direzione nord-sud, in particolare in modalità Ro-Ro (*Roll on-Roll off*)<sup>3</sup>.

Quanto accaduto il 23 marzo 2021 nel Canale di Suez – quando la nave portacontainer *Ever Given*, partita da Shanghai e diretta a Rotterdam,

<sup>2</sup> Cfr. Theo Notteboom, Athanasios Pallis and Jean-Paul Rodrigue (2022), *Port Economics, Management and Policy*, Routledge, 2022.

<sup>3</sup> Le navi Ro-Ro sono traghetti progettati per il trasporto di veicoli gommati (con proprie ruote), con modalità d'imbarco e sbarco autonomo attraverso una rampa e senza ausilio di mezzi meccanici esterni (gru).

un gigante di 400 m. di lunghezza e largo 59 m., capace di trasportare 20.000 contenitori (TEU), si è incagliata bloccandolo per sei giorni e creando scompensi per un lungo periodo successivo – ne ha rivelato l'importanza per il funzionamento delle *supply chain* globali. Le conseguenze sono state immediate: 422 le navi ferme in attesa alle due imboccature del Canale quando la *Ever Given* è stata liberata (alcune navi cisterna hanno scelto di circumnavigare l'Africa allungando il proprio viaggio almeno di una settimana), ritardi nelle consegne, interruzioni nei cicli produttivi, esaurimento delle scorte, congestione nei porti, container vuoti che non hanno fatto ritorno in Cina nei tempi previsti, aumento del greggio, rincari dei noli. È stata stimata una perdita giornaliera di sistema pari a 9,6 miliardi di euro.

Il raddoppio del Canale di Suez (completato nel 2015) con la realizzazione nella parte centrale del percorso di una nuova corsia di 37 Km (la lunghezza complessiva del canale è ora di 193,3 Km.) ha reso possibile che le navi possano procedere in entrambe le direzioni con una forte riduzione dei tempi transito (da 18 a 11 ore) e ha riaffermato il ruolo del Mediterraneo come una delle aree strategiche del traffico marittimo. Non solo: il bacino rappresenta un'area economica importante per l'energia (recentemente sono stati individuati consistenti giacimenti di gas tra Cipro, l'Egitto e Israele), per il passaggio di importanti gasdotti e cavi di fibre ottiche, per la pesca, per lo scambio commerciale tra i paesi dell'UE, il Medio Oriente e l'Africa del Nord. Il Canale di Suez resta un'importante via di transito per petrolio greggio e prodotti derivati. Circa l'8% del commercio mondiale di petrolio per via marittima passa attraverso Suez, il che lo rende il 4° *chokepoint* del mondo.

Attraverso il crocevia egiziano transitano quasi 21 mila navi all'anno e, grazie al raddoppio del canale e all'ampliamento della sua sezione in larghezza e profondità, il transito è consentito anche alle meganavi e questo ha aumentato la sua competitività nei confronti del Canale di Panama. Nel 2021 il tonnellaggio medio delle navi transitate è stato 61,3 mila tonnellate contro i 56,1 mila del 2014, l'anno precedente l'ampliamento.

Il Canale ha mostrato la sua vivace attività anche nel primo trimestre del 2022. Nel complesso il numero di navi in transito è stato pari a 5.303 (+15,8%, rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso), mentre il tonnellaggio è aumentato del 7,4%.

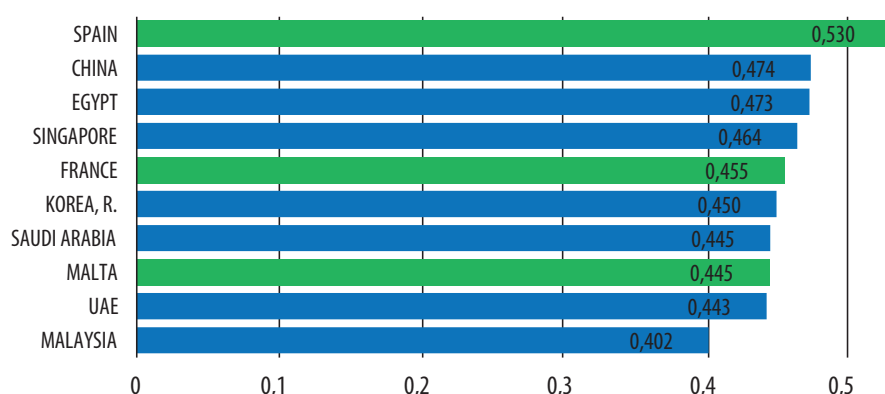
Il governo egiziano prosegue il progetto di miglioramento del Canale di Suez, con lo sviluppo di una vasta *Special Economic Zone* denominata *Suez Canal Zone (SCZone)*; essa è diventata con il tempo un brand internazionale per le strategie di marketing territoriale del paese nordafricano, con cui attirare capitali esteri per sviluppare attività logistiche, industriali e manifatturiere. La *SCZone* con una superficie di 461 km<sup>2</sup>, si compone di 4 Zone Industriali e 6 porti marittimi con varie vocazioni. 14 sono gli operatori industriali che stanno lavorando allo sviluppo dell'area, con un investimento totale di 18 miliardi di dollari, che ha consen-

tito di sviluppare opportunità per 100 mila lavoratori. Tra questi, *DP World, Egyptian Chinese J.V. Co. for Investments, East Port Said, Sokhna Refinery & Petrochemicals Co.*

Dopo l'incidente della *Ever Given* il governo egiziano ha annunciato una nuova *tranche* di lavori, il cui completamento è previsto entro il 2023, finalizzati all'approfondimento dei fondali e all'allargamento del Canale all'imboccatura Sud.

Il Canale di Suez è strategico anche per il nostro Paese, considerato che nel 2021 l'import export via nave tra l'Italia e l'Asia ha raggiunto i 107 miliardi di euro, quasi il 40% del trasporto marittimo complessivo italiano. Inoltre, un quarto del nostro export via mare si dirige verso il Middle e il Far East.

Il Grafico seguente illustra i 10 Paesi più collegati via mare con l'Italia secondo le elaborazioni dell'Unctad; si osservi come ben 7 di questi siano posizionati oltre Suez e dunque gli scambi transitano attraverso il Canale. Ciò dimostra anche quanto il nostro Paese sia "sensibile" ai trend del canale stesso.



**Liner Shipping Bilateral Connectivity Index 2021 – Top 10 partners dell'Italia**

Fonte: Elaborazioni SRM su dati UNCTAD.

Sono molteplici i fattori che stanno determinando la nuova geografia portuale nel Mediterraneo. In primo luogo, l'elemento geografico, perché la competitività dei porti è agevolata dal loro posizionamento in prossimità dei canali: il raddoppio del Canale di Suez, per esempio, ha portato alla crescita di Port Said non solo come terminal contenitori, ma anche come *free zone* industriale e *hub* energetico.

*Tanger Med*, vicino al Canale di Gibilterra è stato inaugurato solo nel 2007, ma ha già raddoppiato i suoi terminal, portandoli a una capacità complessiva di 9 milioni di contenitori, che hanno reso lo scalo marocchino il leader del Mediterraneo nel segmento dei container con 7,17 milioni di TEU gestiti nel 2021 (+24% sul 2020). Anche qui lo sviluppo del porto ha promosso la costituzione di una vasta zona economica speciale, una piattaforma logistica e industriale in cui già oggi operano oltre 1.000 aziende che occupano 80.000 addetti. Il porto si è trasfor-

mato rapidamente da porto *transshipment* a porto *multipurpose* (il transbordo è ora intorno al 40%), con un forte sviluppo del traffico passeggeri e Ro-Ro, che ha fatto segnare un +14% nel 2021. Molto forte è anche il traffico dei veicoli prodotti nelle *Free Zone Automotive*, che nel 2021, con quasi 430 mila mezzi movimentati, ha registrato un +20%.

La geografia del trasporto marittimo è fortemente condizionata anche dalle strategie delle grandi compagnie di navigazione, che negli anni più recenti hanno puntato decisamente all'integrazione orizzontale e verticale. Le prime dieci (oltre la metà sono asiatiche) controllano ora circa il 90% del mercato, imponendo attraverso il rinnovamento delle loro flotte il gigantismo delle navi e, di conseguenza, l'adeguamento dei terminal portuali (accosti molto lunghi in grado di accogliere navi di 400 m. e fondali profondi 18-20 m.).

I casi più emblematici dell'influenza della strategia dei carrier nell'ambito del Mediterraneo sono il Pireo, acquisito da Cosco (la compagnia di Stato cinese) e diventato il terzo porto container dell'area, e Gioia Tauro che, dopo la completa acquisizione ad opera di MSC, è tornato a superare stabilmente la quota di 3 milioni di TEU all'anno.

Il Mediterraneo è sempre stato uno spazio di connessione tra Occidente e Oriente, ma ora con il progetto BRI (*Belt and Road Initiative*), promosso dal presidente cinese Xi Jinping nel 2013, è diventato un centro di interesse prioritario nell'ambito dell'espansione dell'economia cinese, che sta configurando una nuova Via della Seta marittima. La società di navigazione Cosco, di proprietà dello stato cinese, è sempre più attiva nel Mediterraneo: dall'acquisizione del porto del Pireo, ha esteso la sua presenza a Port Said, Haifa, Ambarli e Vado Ligure. La Cina è presente non solo con società di navigazione, ma anche con compagnie di ingegneria, come la China Merchants Holdings International che opera all'interno di Malta Freeport (Marsaxlokk), insieme al gruppo turco Yildirim Holding e alla francese CMA-CGM. Tra il 2013 e il 2021, gli investimenti di Cosco e China Merchant sono stati circa di 6 miliardi di dollari (11,7 se si include l'antecedente primo investimento nel Pireo) distribuiti su 12 porti.

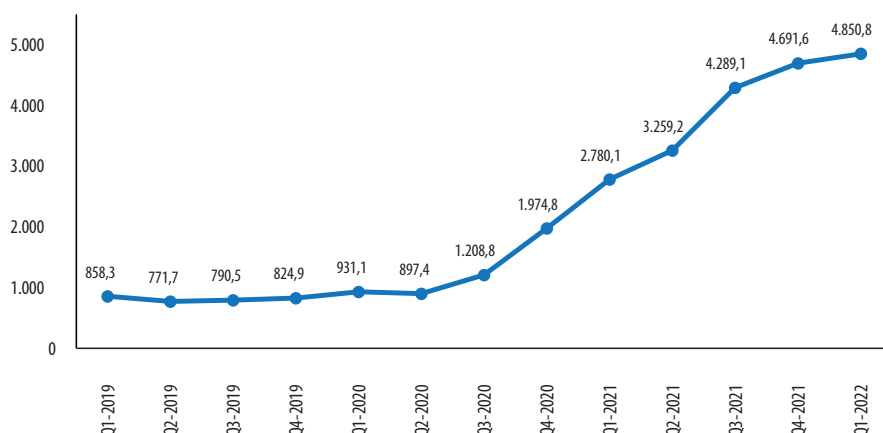
## **2.1. Gli shock portati dalla pandemia: le trasformazioni nell'assetto del commercio internazionale e dello shipping**

Le interruzioni nelle *supply chain* sperimentate in questi ultimi 2 anni hanno coinvolto anche il trasporto marittimo, grazie al quale viene scambiato il 90% di beni a livello mondiale.

A partire dalla seconda metà del 2020, si è assistito a una vera e propria impennata dei noli container sulle principali rotte commerciali: lo *Shanghai Containerized Freight Index* (SCFI), calcolato dalla *Shanghai Shipping Exchange*, uno dei più utilizzati per valutare l'andamento dei noli, è aumentato del 447% tra gennaio 2019 e dicembre 2021, superando nel gennaio 2022 il massimo storico di 5.000 punti, per poi assestarsi intorno ai 4.900 punti a febbraio e ai 4.600 a marzo; l'indice *Shanghai* –

Med a gennaio 2022 ha raggiunto i 7.520 dollari per TEU – che significa 15.040 dollari per un container da 40' – anch'esso poi stabilizzatosi ad una quotazione più bassa tra febbraio e marzo.

### Andamento dello Shanghai Containerized Freight Comprehensive Index. Q1 2019-Q1 2022



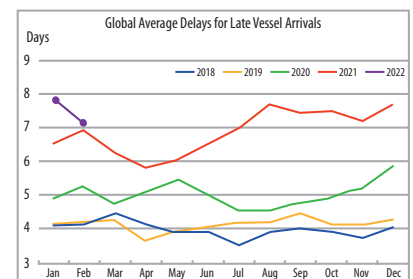
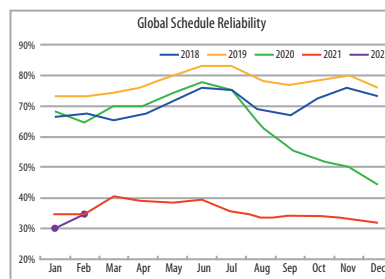
Fonte: Elaborazioni SRM su dati Clarksons Research.

Il Covid-19 ha dato l'impulso al rialzo dei noli ma, per spiegare l'andamento dello *shipping* in questi ultimi due anni, occorre anche tener conto di una serie di altri fattori. In primo luogo, le strategie adottate dai principali *carrier* sono state orientate ad un attento controllo della flotta, per quanto possibile attraverso gli accordi di condivisione del carico alla base delle alleanze e optando per le *blank sailing* (partenze cancellate), quando all'inizio della pandemia c'è stato un calo della domanda. In tal modo, nel momento di massimo rallentamento degli scambi, sono riusciti a mantenere alti i prezzi dei noli e a favorire la loro crescita a partire dal secondo semestre 2020, quando c'è stata, da un lato, la veloce ripartenza della macchina produttiva cinese, mentre ancora le fabbriche di mezzo mondo erano alle prese con vari *lockdown* determinati dalla diffusione della pandemia, e, dall'altro, una vera esplosione dei consumi, soprattutto nel Nord America e in Europa, favoriti dalle ondate di stimoli monetari e fiscali. Non bisogna poi sottovalutare anche un altro aspetto, cioè che lo scoppio della pandemia, limitando la mobilità delle persone, ha contribuito all'impennata dell'*e-commerce* in particolare di beni come PC, *smartphone* ed elettronica in generale, di cui l'Asia è grande produttrice, contribuendo così a riempire le navi in partenza dall'Estremo Oriente.

Tale impennata produttiva ha posto le basi di una carenza generale di semiconduttori e di *microchip*, che sono usati in una vasta gamma di prodotti, da *smartphone* e *server* ad automobili, televisori e persino lavatrici, perché le imprese produttrici di *microchip* non sono state in grado di soddisfare l'incremento così repentino della domanda, a fronte di un processo produttivo estremamente complesso e poco scalabile. Le tensioni sul fronte delle rotte containerizzate si legano, dunque, alla crisi degli approvvigionamenti, che sta mettendo in seria difficoltà i produttori finali e che, considerata la rigidità della produzione, continuerà almeno fino a tutto il 2023.

C'è da dire, tuttavia, che già prima dello scoppio della pandemia stesero emergendo crescenti difficoltà dei terminal in tutte le aree del mondo nell'accogliere le nuove mega-navi container in grado trasportare oltre i 20 mila TEU, difficoltà non soltanto di natura infrastrutturale (gru, fondali, banchine, spazi), ma anche in termini di efficienza (ore di sosta per il carico/scarico). Ciò si collega ad un altro fenomeno, che in qualche modo sta incidendo sull'andamento dei noli, ovvero la congestione portuale che, mentre all'inizio ha riguardato soprattutto gli scali della *West Coast* americana, letteralmente inondati di container provenienti dall'Asia, in seguito ha coinvolto anche i grandi porti cinesi come *Yantian* e *Shenzen*.

### Affidabilità e ritardo dei servizi di linea container tra il 2018 e Febbraio 2022



Fonte: Elaborazioni SRM su dati *Sea-Intelligence*, *GLP report issue 127*.

Le ferree regole finalizzate al contenimento della pandemia hanno allungato i tempi di gestione delle navi e ridotto considerevolmente la produttività dei terminal: ultimo in ordine di tempo, il porto di Shanghai, le cui operazioni per il prolungato *lockdown* nella primavera del 2022, si sono rallentate tanto da causare il sovraffollamento delle strutture cargo in altre città cinesi. La conseguenza è la creazione di lunghe file di navi in attesa e il derivante mancato rispetto delle partenze. L'affidabilità delle navi container si è sensibilmente ridotta dal 78% del 2019 al 35,8% del 2021, il più basso mai registrato. Nei primi due mesi del 2022 si nota un leggero miglioramento: la percentuale di navi arrivate nei tempi stabiliti è salita dal 30,4% al 34,4%, con un ritardo medio sceso da 7,9 a 7,1 giorni.

Allo stato attuale delle cose, il trasporto containerizzato a livello globale è caratterizzato dal paradosso secondo cui ad un costo del servizio alto quanto mai in passato corrisponde una qualità molto bassa. Un effetto congiunto di costi elevati e bassa affidabilità, che mette a rischio l'organizzazione delle catene di fornitura.

La bassa qualità del servizio, che si traduce in ritardi delle navi, cancellazione delle partenze schedulate e scelta di non scalare alcuni porti compresi nei servizi, ha di fatto causato altri colli di bottiglia nel processo logistico, come la mancanza di container vuoti disponibili per l'export, il cosiddetto fenomeno del *container shortage*. La carenza di vuoti ha messo in difficoltà i Paesi con una maggiore vocazione all'export, in particolare dell'Asia, da cui i container vengono spediti pieni e verso cui molti di solito tornano vuoti.

Tali fenomeni oltre a creare inefficienze hanno determinato anche un ulteriore aumento dei costi di trasporto, in quanto è stato necessario pagare tariffe premium per la restituzione dei container e anche delle penali per i ritardi delle merci. Nel 2021, l'Unctad ha stimato che l'aumento delle tariffe di trasporto durante la pandemia ha aumentato i prezzi al consumo globali dell'1,5%.

La congestione portuale e le inefficienze rimangono un problema dalle molteplici sfaccettature, che si ritiene perdureranno almeno fino alla prima metà del 2023<sup>4</sup>. Sull'altro piatto della bilancia, vi sono i distributori, che cercano di mantenere le proprie linee regolari senza incorrere in ingenti ritardi nelle consegne, e gli utenti finali, che stanno già subendo dei rincari.

Per quanto concerne i primi, sembra si stia sviluppando un interessante, seppur probabilmente temporaneo, fenomeno di disintermediazione: per evitare l'alto costo dei noli applicato dalle imprese di trasporto, nonché la possibilità di ritardi e *blank sailing*, alcuni tra i maggiori distributori (Walmart, Ikea, Coca-Cola), ma anche gli stessi spedizionieri (come DSV e Geovis), hanno deciso di noleggiare direttamente delle navi per il trasporto delle proprie merci, così da garantire i tempi di consegna ed evitare scali in altri porti o ulteriori impennate nei costi.

Altri grandi produttori hanno cercato di superare il problema affidandosi al trasporto aereo come VF (titolare dei marchi di abbigliamento come *North Face*, *Vans* e *Supreme*), che ovviamente ha dovuto sostenere costi maggiori che prima o poi verrà naturalmente scaricato a valle.

Gli effetti delle congestioni nei porti pongono le premesse per nuove operazioni di integrazione da parte dei *global carrier* che, in tal modo, possono aumentare il loro controllo sulla intera catena di fornitura e ridurre i rischi di ritardi e *disruption*.

In questi ultimi 2 anni i *global carrier*, per effetto del rincaro dei noli, hanno maturato importanti guadagni. Nel 2021 hanno raggiunto la cifra di 214 miliardi di dollari e, secondo stime di *Drewry*, nel 2022 raggiungeranno 300 miliardi<sup>5</sup>.

Grazie alle brillanti *performance* finanziarie e alle previsioni di una domanda di trasporto ancora forte, i *global carrier* stanno investendo nel loro *core business*, e infatti gli ordinativi di nuove navi sono cresciuti a tassi elevatissimi. Nel 2022 l'*orderbook*, in termini di capacità, è pari al 23,3% della flotta esistente.

Gli ordinativi riguardano in principale misura navi di grandi dimensioni volte a conseguire economie di scala crescenti. Il grafico successivo, che si riferisce a sinistra alle portacontainer di capacità superiore ai 15

---

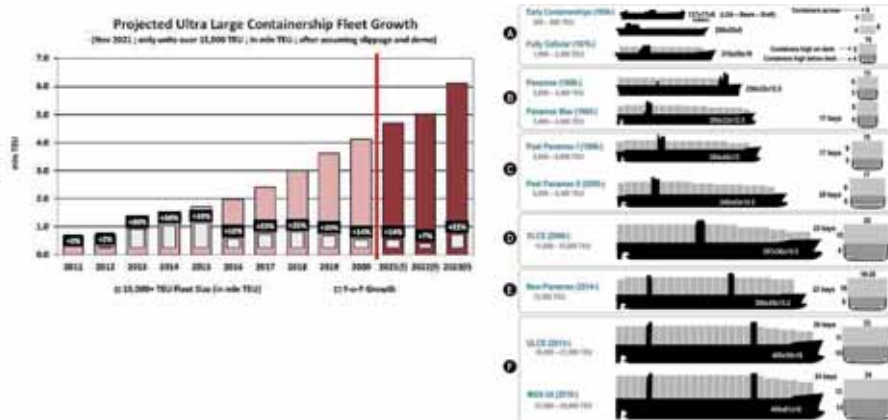
<sup>4</sup> Cfr. *Drewry Maritime Research, Container Forecaster*, 1Q 2022.

<sup>5</sup> *Ibidem* nota precedente.



## Il gigantismo navale nel settore dei container

mila TEU, mostra un incremento del 14%, 7% e 22% rispettivamente per il 2021, 2022 e 2023. Il grafico a destra mostra l'evoluzione delle dimensioni delle portacontainer a partire dagli anni '50.



Fonte: Elaborazioni su dati Banchemo Costa e <http://transportgeography.org>.

Per rafforzare la loro influenza sulla *supply chain* i *global carrier* continuano a perseguire anche la strategia di integrazione verticale nei vari settori di business della logistica merci, al fine di aumentare la propria offerta di servizi e copertura geografica.

## I processi di integrazione verticale dei principali carrier globali

Carrier	Shipping, Short-sea	Terminal	Logistics	Equipment	Rail	Barge	Truck	Air
Maersk	⚓	⚓	⚓	⚓	⚓	⚓	⚓	⚓
MSC	⚓	⚓	⚓		⚓	⚓	⚓	
CMA CGM	⚓	⚓	⚓	⚓	⚓	⚓	⚓	
Cosco	⚓	⚓	⚓		⚓			
Evergreen	⚓	⚓	⚓	⚓	⚓		⚓	
Hapag-Lloyd	⚓	⚓	⚓	⚓				
ONE	⚓	⚓	⚓	⚓		⚓	⚓	
Yang Ming	⚓	⚓	⚓				⚓	
HMM	⚓	⚓	⚓		⚓		⚓	

Fonte: Elaborazioni SRM su vari dati.

In particolare, Maersk sta spingendo molto sull'integrazione verticale, entrando nelle aree in crescita del *contract logistics* e dell'*e-commerce*, attraverso le acquisizioni rispettivamente di *LF Logistics* e di *Visible SCM* (una delle principali società di logistica B2C/*e-commerce* e consegna pacchi con sede negli Stati Uniti), ed espandendo ulteriormente la sua offerta lungo l'intera catena di approvvigionamento.



Inoltre, a partire dalla seconda metà del 2022, sarà operativa la *Maersk Air Cargo*, la nuova compagnia che rappresenterà la principale offerta di trasporto aereo di merci del gruppo.

La compagnia utilizzerà come *hub* per i suoi voli giornalieri l'aeroporto di *Billund*, *gateway* per il trasporto aereo del Nord Europa e secondo scalo in ordine di grandezza della Danimarca.

Recente è anche l'acquisizione di *Bolloré Africa Logistics* da parte di MSC, per un valore di 6,41 miliardi di dollari.

Per le difficoltà riscontrate nella catena logistica, molte aziende si sono poste la questione se fosse o meno il caso di ridisegnare le proprie strategie di diversificazione geografica nella produzione e negli approvvigionamenti. In un'ottica di lungo termine, le imprese sono spinte a ripensare l'attuale localizzazione, provando a riavvicinare o, quantomeno, diversificare i propri centri produttivi, dando luogo al *nearshoring* e/o al *reshoring*, ovvero riportare in patria o in paesi, comunque, più vicini parte della produzione, per avvicinarla alle aree di consumo e garantire una maggiore tenuta delle catene di approvvigionamento.

È un effetto a cui abbiamo assistito di recente a causa dell'emergenza Covid-19 e del relativo blocco delle fabbriche cinesi, che ha messo in luce quanto possano essere critiche le dipendenze tra economie distanti e la potenziale convenienza a passare a catene del valore più corte e meno disperse geograficamente.

Verosimilmente, non tutte le produzioni potranno essere avvicinate, perché la maggior parte dei paesi sviluppati probabilmente non è in grado di competere in produzioni ad alta intensità di manodopera, dove l'incidenza del costo del lavoro risulta troppo elevata. Occorre inoltre sottolineare che il *nearshoring/reshoring* non è facile da attuare, anche considerato che la Cina è diventata il principale centro manifatturiero dell'Asia e la sua quota di mercato, in alcuni settori, ha superato il 50%<sup>6</sup>.

Le strategie di *nearshoring* potrebbero quindi permettere di ripensare le catene di approvvigionamento solo per una serie di prodotti e per le aree del mondo maggiormente favorite ad ospitare, per chi decide di trasferire i propri stabilimenti produttivi dall'Asia, sono nell'area del Mediterraneo e del Golfo. Una strategia che, da previsioni al 2026, segnerà una crescita importante, seppure rivista alla luce del conflitto che sta interessando proprio parte di quest'area.

Nel dettaglio si stima un aumento medio annuo delle movimentazioni container nei porti del Mediterraneo del 3,1% per la parte occidentale, del 4,1% per la parte orientale e del Mar Nero e del 3,6% il Nord Africa<sup>7</sup>.

Le strategie aziendali di rilocalizzazione produttiva sono comunque complesse e richiedono una visione di lungo periodo, ma alcuni segnali

---

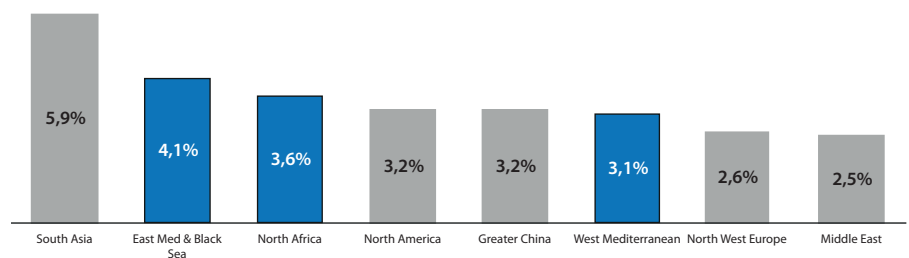
<sup>6</sup> Cfr. Contship, *Regionalizzazione del commercio e implicazioni per la supply chain*, 2022.

<sup>7</sup> Cfr. Drewry Maritime Research, *Container Forecast*, Q1 2022.

cominciano ad arrivare. Recente è l'annuncio di Ikea di voler spostare parte della produzione di librerie, guardaroba e mobili da cucina, finora realizzati in Asia, in Turchia.

I prodotti sono perlopiù destinati ai mercati di Europa e Medio Oriente e l'obiettivo è appunto quello di avvicinare aree di produzione e di destinazione. Anche alcune aziende italiane hanno rivelato di voler portare in vari paesi dell'area mediterranea (Turchia, ma anche Serbia, Egitto e Tunisia) la produzione ad oggi realizzata in Asia, con l'obiettivo di abbattere i costi del trasporto e ridurre i tempi di consegna delle merci.

**Previsioni di crescita media  
annua nel periodo 2021-2026  
della movimentazione di  
container per area**



Fonte: Elaborazioni SRM su dati Drewry.

Se la globalizzazione è stata l'effetto dello sviluppo di interdipendenze produttive internazionali dettato da motivazioni di efficienza economica e vantaggi di costo, adesso, alla luce anche di questa nuova emergenza mondiale, subentra una nuova necessità, ovvero conservare il controllo sul ciclo produttivo per meglio affrontare rischi, costi organizzativi e aumentarne la sicurezza almeno di alcune produzioni ritenute essenziali.

Secondo l'EIU (*Economist Intelligence Unit*)<sup>8</sup> la crisi COVID-19 e le tensioni geopolitiche con il conseguente *shock* sulla *supply chain* accelereranno il processo di transizione verso *supply chain* regionali, che vedranno molte aziende avvicinare parti della propria produzione per cercare di aumentare la resilienza della propria catena di approvvigionamento.

È presto per sapere come si evolveranno queste dinamiche, ma è molto probabile che le grandi macroregioni del mondo tenderanno a scambiare merci più all'interno dei grandi blocchi che non su scala globale.

L'integrazione regionale potrebbe non solo aumentare i flussi commerciali, ma potrebbe facilitare il cambiamento strutturale, poiché renderebbe più facile per le imprese locali esportare beni con un valore aggiunto più elevato sui mercati regionali rispetto a quelli internazionali.

L'integrazione economica attraverso accordi commerciali può anche favorire la resilienza: una recente ricerca dell'UNCTAD<sup>9</sup> mostra che il com-

<sup>8</sup> Cfr. Economist Intelligence Unit, *The Great Unwinding Covid-19 and the regionalisation of global supply chains*, 2020.

<sup>9</sup> Cfr. UNCTAD, *Trade Agreements and Trade Resilience During Covid-19 Pandemic*, Research Paper No. 70, Oct. 2021.

mercio all'interno degli accordi commerciali è stato relativamente più resiliente alla crisi del commercio globale causata dal Covid-19.

La maggiore regionalizzazione degli scambi si traduce in un rafforzamento di prospettiva per le rotte marittime a corto raggio, il cosiddetto *Short Sea Shipping*, che nel Mediterraneo vede l'area più intensa a livello europeo con oltre 587 milioni di tonnellate trasportate, il 32% del totale.

La spinta verso la regionalizzazione, dettata da una crisi senza precedenti, sta creando nuove opportunità per l'Italia, che è la seconda potenza manifatturiera d'Europa e l'ottavo esportatore al mondo.

La sua posizione privilegiata nel bacino del Mediterraneo e la sua vocazione industriale ad alta qualità l'hanno resa punto di raccolta e di transito sia delle subforniture provenienti dai Paesi del Nord Africa, sia dei beni intermedi prodotti dalle PMI italiane e diretti verso il Sud Europa.

Il nostro Paese è leader in Europa nel trasporto via mare a corto raggio nel bacino del Mediterraneo, con una quota di mercato del 38%, ed è leader mondiale per flotta Ro-Ro, particolarmente adeguata a questo tipo di navigazione.

## 2.2.L'impatto del conflitto Russia-Ucraina e della crisi energetica

Le criticità delle *supply chain* persistono anche all'inizio del 2022, per l'estrema contagiosità delle varianti Covid che stanno frenando l'operatività dei porti e degli altri anelli della catena logistica, a cui si è aggiunta l'incertezza collegata al conflitto in Ucraina, i cui effetti sull'economia mondiale non hanno tardato a manifestarsi. Russia ed Ucraina sono grandi produttori ed esportatori di materie prime alimentari, minerali e soprattutto energetiche, molte delle quali viaggiano via nave. Sebbene le conseguenze sui traffici dipenderanno anche dalla durata e dall'esito del conflitto, la sostanziale chiusura del Mar Nero alle navi mercantili e l'impossibilità delle navi russe di approdare presso i porti europei implica già cambiamenti per la logistica portuale del Mediterraneo specialmente in quelle aree che vantavano forti relazioni commerciali marittime con Russia e Ucraina. I cambiamenti nei modelli commerciali sono già significativi, poiché alcuni acquirenti (soprattutto in Europa) stanno cercando forniture alternative e alcuni carichi russi vengono spediti altrove (ad esempio in Asia). Sul fronte dello *shipping* gli impatti operativi diretti iniziali del conflitto hanno incluso la sospensione delle operazioni commerciali nei porti ucraini, per motivi di sicurezza, e la frenata delle esportazioni marittime.

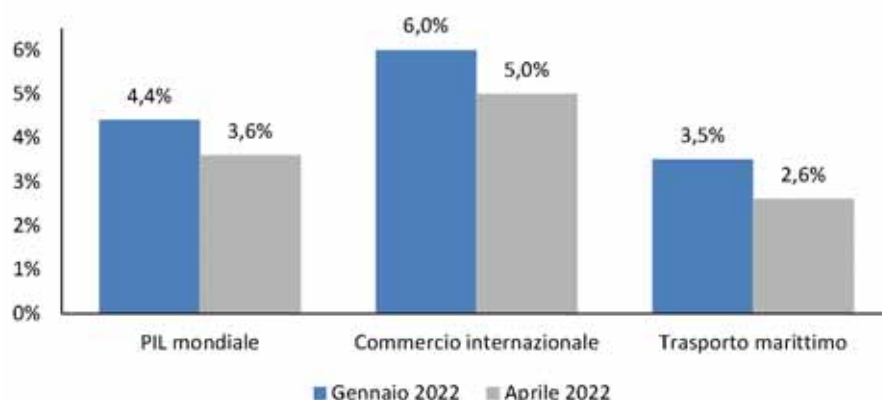
La Russia è il primo esportatore al mondo di grano, di petrolio e prodotti raffinati, con una quota delle esportazioni del 10% di petrolio marittimo (9% greggio, 11% prodotti petroliferi), dell'8% di GNL e del 13% di carbone<sup>10</sup>. In seguito al conflitto sono previste delle riduzioni nel trasporto

<sup>10</sup> Cfr. Clarksons Research, *Russia-Ukraine: Shipping Context*, Update No. 3, 24th March 2022.

**Differenza delle previsioni di crescita economica, commercio internazionale e shipping per il 2022 tra ante e post inizio conflitto in Ucraina**

di petrolio (con potenziali limiti alla sostituzione iniziale dei volumi russi, dato che la politica di produzione dell'OPEC è rimasta finora invariata), mentre in aumento sarà il trasferimento su nave del gas, con la possibilità di una certa sostituzione delle importazioni europee via terra dalla Russia (tramite gasdotto/ferrovia) con forniture via mare (ad esempio dagli Stati Uniti e dall'Africa).

Il conflitto sta già avendo effetti anche sul traffico di rinfuse, considerato che anche l'Ucraina è tra i più grandi esportatori di grano, mais e olio di girasole, il cui mercato è attualmente fermo. Nel complesso, sono state riviste al ribasso le stime di crescita del trasporto marittimo per il 2022, dall'iniziale 3,5% al 2,6%<sup>11</sup>.



Fonte: Elaborazioni SRM su dati FMI e Clarksons.

Valutare implicazioni di lungo termine in questa primavera 2022 è difficile, considerato che il conflitto rappresenta l'interruzione più significativa delle norme geopolitiche degli ultimi decenni. Si può però affermare che, indipendentemente dalla durata dello scontro, un primo effetto per il lungo periodo è che gli importatori europei e gli esportatori russi cercheranno mercati alternativi.

La sicurezza e la diversità dell'approvvigionamento energetico sono ora una priorità per l'Europa, suggerendo che il commercio di GNL, in particolare, potrebbe trarne vantaggio (così come l'eolico *offshore* e il petrolio e gas *offshore*). Anche le esportazioni di energia dai produttori a lungo raggio (ad es. Medio Oriente e Stati Uniti) potrebbero avvantaggiarsi dalla situazione.

Impatti sull'approvvigionamento energetico riguardano anche l'Italia: le prime stime riportano che circa il 40% del gas prima proveniente dalla Russia sarà sostituito dalle forniture provenienti dai Paesi della Sponda Sud del Mediterraneo (Algeria in testa) e dall'Africa sub-sahariana. Ciò avrà delle evidenti implicazioni in termini di passaggi navali nell'ambito del Mediterraneo, favorendo la cooperazione energetica con il nostro Paese. Effetti del conflitto si stanno già verificando anche sulla scelta dei modi di trasporto delle merci.

<sup>11</sup> *Ibidem* nota precedente.

Le misure restrittive sullo spazio aereo e le preoccupazioni per la sicurezza stanno complicando tutte le rotte commerciali che attraversano la Russia e l'Ucraina, due paesi che sono una componente geografica chiave dell'*Eurasian Land Bridge* della *Belt and Road Initiative*. Nel 2021, sono stati spediti su rotaia 1,5 milioni di container di merci dalla Cina all'Europa. Se tali volumi venissero aggiunti alla domanda di trasporto marittimo Asia-Europa, ciò significherebbe un aumento dal 5% all'8% in una rotta commerciale già congestionata. Inoltre, il commercio marittimo, già costoso e sovraccaricato, avrà difficoltà a sostituire queste rotte aeree e terrestri improvvisamente impraticabili, per cui ci si può aspettare che l'impatto della guerra in Ucraina porti a tariffe di trasporto ancora più elevate.

Il conflitto ha immediatamente provocato l'impennata dei costi dell'energia, già alti per il forte e repentino incremento della domanda avvenuto nel 2021, che ha portato a livelli record i prezzi del *bunker* e, inevitabilmente, impatterà sui costi di trasporto; tutto questo è destinato ad esercitare una maggiore pressione inflazionistica sulle economie chiave e sull'attività industriale. Volendo sintetizzare gli effetti del conflitto in Ucraina sulla logistica e sullo *shipping*, di seguito la tabella ne illustra l'impatto:

FENOMENI ATTIVATI DAL CONFLITTO	IMPATTI SU ECONOMIA, COMMERCIO E SHIPPING
<p><i>Sanzioni alla Russia</i>  <i>Operazioni commerciali sul Mar Nero azzerate per i porti ucraini e in forte riduzione per quelli russi</i>  <i>Divieto circolazione navi russe in Europa</i></p>	<p><i>Riposizionamento delle navi</i>  <i>Significativa frenata delle esportazioni marittime della Russia e blocco per quelle ucraine</i></p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p><i>Cambiamento modelli commerciali: gli importatori (soprattutto in Europa) cercano forniture alternative e gli esportatori russi mercati alternativi (ad esempio in Asia)</i>  <i>Riduzione del traffico delle rinfusiere</i></p>
<p><i>Rischio geopolitico</i></p>	<p><i>Aumento e volatilità dei prezzi materie prime e dei prodotti energetici</i>  <i>Aumenta il costo del trasporto</i></p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p><i>Spinta inflazionistica</i></p>
<p><i>Rischio sicurezza trasporti su ferro e aereo</i></p>	<p><i>Effetto sostituzione verso il trasporto su nave</i>  <i>Aumento della domanda su rotte già congestionate e costose</i>  <i>Aumento ulteriore dei noli</i></p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p><i>Spinta inflazionistica</i></p>
<p><i>Rischio approvvigionamento energetico</i></p>	<p><i>Per l'Europa, ricerca di nuovi fornitori di petrolio a lungo raggio (ad es. Medio Oriente e Stati Uniti) e di gas</i></p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p><i>Effetto sostituzione del trasporto di Oil&amp;Gas dalle pipeline al mare</i></p>

### 2.3. Le prospettive future del settore: le opportunità connesse alle risorse stanziare dal PNRR

Con un contributo del *cluster* marittimo pari a più del 2% del Pil, il trasporto marittimo riveste un ruolo di primo piano per l'economia del nostro Paese e merita una attenzione adeguata.

L'Italia ha la possibilità di sfruttare il suo posizionamento nel Mediterraneo in modo sempre più rilevante nella geografia dei traffici globali, cercando di recuperare il peso sul complesso dei traffici, ridotto negli ultimi 15 anni, come illustrato sopra.

I porti italiani nel 2021 hanno gestito 482 milioni di tonnellate di merci, segnando una crescita dell'8,4% sul 2020, ma non hanno ancora recuperato le posizioni pre-Covid.

Segnali positivi sono in tutti i segmenti di traffico (rinfuse liquide +4,4%; rinfuse solide +15,2%), ma a tener alti i numeri portuali è stata soprattutto l'ottima performance del Ro-Ro, con 123,5 milioni di tonnellate (+15,3% sul 2020 e +9% sul 2019).

#### Movimentazione delle merci dei porti italiani nel 2021

Anni	General cargo					TEUs			
	Rinfuse liquide	Rinfuse secche	Container	RO-RO	Altre	Totale	Hinterland	Transshipment	Totale
	Milioni di tonnellate					Milioni			
2021	163,8	56,8	117,0	123,5	20,4	481,5	7,2	4,1	11,3
	Variazioni %								
2020-21	4,4%	15,2%	2,4%	15,3%	24,6%	8,4%	8,8%	0,7%	5,7%
2019-21	-10,4%	-4,8%	5,1%	9,1%	-12,6%	-1,8%	-0,2%	14,8%	4,8%

Fonte: Elaborazioni SRM su dati Assoport.

Il Ro-Ro è risultato nel settore cargo il segmento del trasporto marittimo più resiliente e più vitale. Resta da sottolineare poi come questa tipologia di trasporto, quando si configura come Autostrade del Mare, attraverso cui i camion sono sottratti alla strada per viaggiare su nave, rappresenta una iniziativa di successo del nostro Paese che asseconda anche l'esigenza di sostenibilità, sempre più al centro dell'agenda politica globale ed europea. Inoltre, è una tipologia di trasporto che si pone anche al servizio dell'internazionalizzazione delle imprese italiane, considerato che oltre un terzo di questo traffico è estero, cioè proviene da o è diretto verso altri porti del Mediterraneo<sup>12</sup>.

L'integrazione nave-camion per il trasporto della merce non containerizzata si rivolge prevalentemente al mercato dei consumi finali delle famiglie, piuttosto che alle imprese industriali, ed è pertanto più diffusa sul territorio nazionale. Trattandosi di traffico che viaggia su camion dai porti verso l'entroterra italiano e viceversa, anche la differenza di circa 100 Km di tragitto su strada può far scegliere un porto piuttosto che un altro. Gli scali della zona centrale e meridionale dell'Adriatico fanno re-

<sup>12</sup> Cfr. ISFORT - Confcommercio, *La transizione ecologica dei Trasporti e della Logistica e l'Intermodalità*, 2021.

gistrare quote di Ro-Ro in crescita, così come tutta l'area centrale e meridionale del Tirreno da Salerno fino a Civitavecchia. In particolare, nel 2021 si distinguono le ottime *performance* di Trieste, Ancona e Bari sull'Adriatico, segno dell'influenza del traffico turco e balcanico, dei Sistemi Portuali del Mare di Sardegna, del Tirreno Settentrionale e Centro-Settentrionale, dello Stretto e della Sicilia occidentale (a mostrare forse uno *switch* gomma-mare di traffico). Il comparto delle Autostrade del Mare, visto in una prospettiva di medio-lungo termine, permane comunque come il più dinamico nel panorama marittimo nazionale, sia nella componente cargo che passeggeri. L'andamento del traffico Ro-Ro dal 2005 ad oggi è stato nettamente migliore rispetto ai volumi complessivi di traffico.

Nel 2021 in Italia hanno registrato una crescita superiore alla media anche i traffici container, che hanno superato la soglia degli 11 milioni di TEU (11,3 riportando un +5,7% sul 2020 e +5,1% sul 2019); aumento registrato soprattutto con le movimentazioni con l'hinterland.

Fare previsioni sulle *performance* future del sistema portuale italiano, in questo momento, è complicato, data la situazione di incertezza che ancora coinvolge lo *shipping* nella *disruption* delle *supply chain* globali, nella pandemia che, sebbene arretrata, continua a persistere, e al conflitto in Ucraina; tutti fenomeni che determineranno ulteriori cambiamenti nei flussi delle merci. Al 2021, l'import-export via mare dell'Italia con Russia e Ucraina è stato pari a circa 10,4 mld. di €, di cui la maggioranza con la Russia (oltre il 70%). Per quanto riguarda l'impatto del conflitto sull'attività portuale, l'area interessata è prevalentemente quella adriatica e, soprattutto, sono colpiti gli scali che scambiano in maggior misura rinfuse liquide e solide.

Al 3° trimestre 2021, il peso degli scambi dei porti italiani con i porti Russo-Ucraini è stato pari all'8% su quanto complessivamente movimentato dai nostri scali (ed è quanto rischiamo di perdere). Nello stesso periodo, gli scali nazionali hanno importato dall'Ucraina 4,3 milioni di tonnellate di merci.

La tipologia di merci scambiate è più variegata di quella movimentata con la Russia ed in prevalenza si tratta di minerali (15%) e prodotti dell'agricoltura (grano e cereali).

Il primo porto italiano per scambi con l'Ucraina è Ravenna (1,5 milioni di tonnellate di merci nei primi 9 mesi del 2021, di cui il 99% in import), che copre oltre un terzo di quanto i porti italiani commerciano con questo Paese.

In particolare, il porto ravennate importa dall'Ucraina prevalentemente minerali, che alimentano il distretto della ceramica di Sassuolo e i prodotti dell'agricoltura (tra cui cereali), ed è dal porto di Mariupol (al centro del conflitto bellico) che partono anche il grano e i cereali per l'alimentazione animale che raggiungono Ravenna.



Nei primi 9 mesi del 2021, i porti italiani hanno scambiato con la Russia (prevalentemente in import) 22,5 milioni di tonnellate di merci, per il 72% petrolio *crude* e raffinato e per il 13% carbone. Il primo porto italiano per scambi con la Russia è Trieste, con 10,5 milioni di tonnellate di oil (tutto in import), che copre il 47% della quota di mercato complessiva italiana con la Russia.

Quanto al Mezzogiorno, sono soprattutto i porti petroliferi (Siracusa, Augusta e Taranto) i più esposti nel *trade* con la Russia e ancora Taranto è il 4° porto italiano negli scambi con l'Ucraina.

Nel 2021 i porti del Sud Italia, con 224 milioni di tonnellate di merci gestite, hanno una quota del 46% sul totale nazionale e hanno registrato un incremento del 7% sul 2020.

### Primi 5 porti del Mezzogiorno per merci movimentate nel 2021

Porto	General cargo						TEUs			Passeggeri
	Rinfuse Liquide	Rinfuse Solide	Container	Ro-Ro	Altre merci	Totale	Hinterland	Trans-shipment	Totale	Totale
	Milioni di tonnellate						000			000
Giola Tauro	0,5	-	38,0	0,1	-	38,6	-	3.146,5	3.146,5	-
Cagliari	24,9	0,8	0,3	0,5	-	31,2	77.191	32,5	109,7	223,0
Augusta	23,9	1,2	-	-	-	25,1	-	-	-	-
Napoli	5,5	1,3	6,6	4,5	-	17,9	641.951	10,6	652,6	4.427,9
Taranto	4,3	9,8	0,2	-	3,3	17,5	-	11,8	11,8	80,3

Fonte: Elaborazioni SRM su dati Assoport.

La componente maggiore dei porti del Mezzogiorno è rappresentata dal traffico delle rinfuse liquide, con 78 milioni di tonnellate, seguito dal Ro-Ro, con 65 milioni, vale a dire oltre la metà del totale Ro-Ro nazionale.

I container, con 4,5 milioni di TEU, si concentrano nei porti del Mezzogiorno per il 40% del traffico nazionale. Prevalente è invece la quota di passeggeri che transita negli scali del Mezzogiorno, con 30 milioni di unità nel 2021, che assorbono il 70% delle movimentazioni complessive, un dato nettamente migliore del 2020 (+29%), ma ancora lontano dalle cifre del 2019 (-33%).

Nonostante i lusinghieri risultati maturati dal nostro Paese nel 2021, restano ancora da superare alcune criticità persistenti. I nostri scali soffrono di problemi infrastrutturali, lato mare e lato terra, e di una limitata capacità intermodale. Anche a livello di infrastrutture immateriali persistono delle difficoltà, dato che i tempi e le procedure burocratiche all'interno dei nostri porti sono ancora troppo articolati.

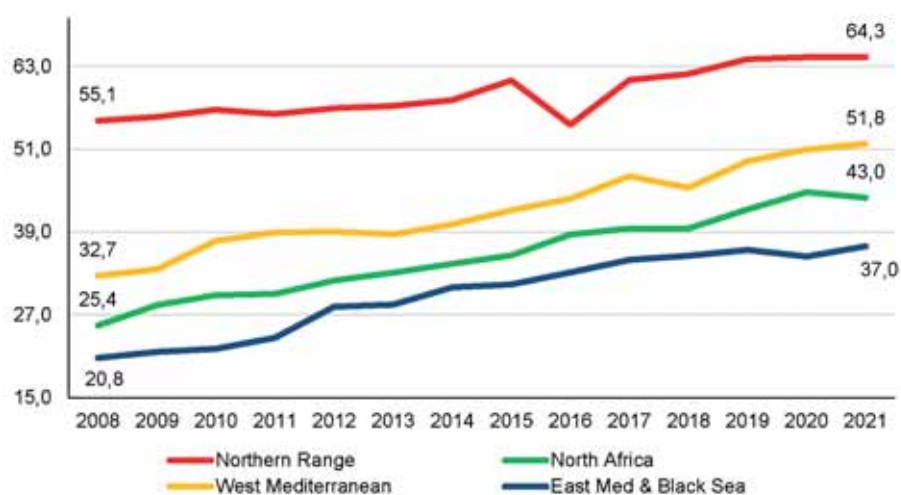
A favore dei porti, nel PNRR-PNC sono previsti quasi 4 miliardi di investimenti, distribuiti tra: potenziamento dei porti, *cold ironing*, efficientamento energetico, ultimo miglio ferroviario, digitalizzazione della catena logistica. Le opere devono essere terminate entro il 2026, quindi occorre una celere attuazione basata su una forte semplificazione normativa e burocratica, per evitare sovrapposizioni e agire tempestivamente.



### 3. IL POSIZIONAMENTO COMPETITIVO DELL'ITALIA IN AMBITO INTERNAZIONALE

Allo scopo di comprendere come si collochi il nostro sistema marittimo e logistico nel contesto internazionale può offrire spunti interessanti la valutazione di alcuni indici che consentono un confronto immediato.

In primo luogo, è stato preso come base di analisi il LSCI (*Liner Shipping Connectivity Index*) dell'UNCTAD<sup>13</sup>, che misura la connettività marittima. L'indice relativo al quarto trimestre del 2021 ci pone al 14° posto al mondo, in miglioramento rispetto agli anni precedenti, ma ancora dietro ai nostri competitor europei commerciali e marittimi, nell'ordine Olanda (6°), Spagna (8°), Belgio (10°) e Germania (11°).



**Crescita del Port Liner Shipping Connectivity Index nelle 4 aree portuali dal 2008 al 2021**

Fonte: Elaborazioni SRM su dati UNCTAD, 2022.

Un altro punto di vista interessante mostra come si stiano modificando le posizioni sullo scacchiere della competitività portuale a partire dal 2008.

A tal fine, SRM ha elaborato un grafico che mette a confronto la media del *Port Liner Shipping Connectivity Index* nel periodo 2008-2021 delle 4 differenti aree portuali: *Northern Range* (NR), *North Africa* (NA), *West Mediterranean* e *East Mediterranean e Black Sea*<sup>14</sup>.

Dal grafico si evince come il gap tra i porti delle Sponde Sud-Est rispetto alla Sponda Nord si sia sensibilmente ridotto nel periodo analizzato, a

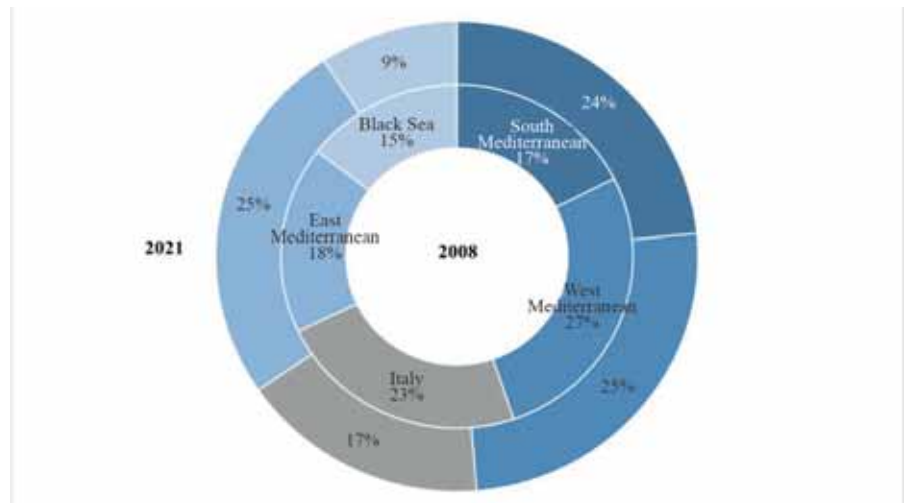
<sup>13</sup> Il *Liner Shipping Connectivity Index* (LSCI) misura la competitività del settore marittimo di un paese, in termini di connettività con la rete marittima globale. Il LSCI viene calcolato annualmente dall'UNCTAD sulla base di 6 componenti: numero di navi, la loro capacità di trasporto in termini di container, dimensione massima delle navi, numero di servizi, numero di compagnie di navigazione le cui navi container utilizzano i porti di un paese, numero di paesi collegati attraverso servizi di linea diretti. Per ciascun paese, il valore di ogni componente viene rapportato al valore massimo registrato nel primo trimestre 2006. Per ciascun paese poi si calcola la media delle sei componenti, rapportata alla media massima del primo trimestre 2006 e moltiplicata per 100. I dati sono quindi indicizzati al valore massimo registrato dalla Cina nel primo trimestre 2006 (Cina Q1 2006 = 100).

<sup>14</sup> Il Northern Range (NR) include: Germania, Olanda, Francia atlantica e Belgio. Il West Mediterraneo comprende: Spagna, Francia mediterranea, Italia e Grecia. North Africa contiene: Marocco ed Egitto. Est Mediterraneo e Black Sea contiene: Grecia, Israele, Malta, Slovenia, Turchia, Libano, Ucraina, Russia.

conferma della crescente competitività delle strutture di quelle aree che, nonostante l'instabilità politica e sociale, continuano a rafforzarsi sul mercato.

La maggiore intensità competitiva dei porti della Sponda Sud ed Est si evince anche dalla figura seguente che illustra come è cambiato il peso delle diverse aree del Mediterraneo rispetto al 2008.

### Quote % della movimentazione container (TEU) nelle aree portuali del Mediterraneo<sup>15</sup>



N.B.: Sono stati considerati i porti che nel 2021 hanno movimentato oltre 400 mila TEU  
Fonte: Elaborazioni SRM su dati Autorità Portuali.

La crescita dei porti delle Sponde Sud ed Est del Mediterraneo, entrambe con una quota aumentata del 7%, tuttavia è stata ottenuta a svantaggio prevalentemente dei porti italiani e di quelli che si affacciano sul Mar Nero.

C'è da sottolineare, tuttavia, che il traffico container complessivo in Italia supera gli 11 milioni di TEU, ma sono molti i porti che li movimentano, sia sul versante tirrenico sia su quello adriatico, che negli ultimi anni sta guadagnando quote di mercato. Il traffico container nel nostro Paese si caratterizza dunque per una minore concentrazione rispetto ai competitor. I dati evidenziano quindi l'esigenza di dover comunque recuperare (e rapidamente) terreno nei confronti di realtà che hanno da sempre impostato il loro sviluppo marittimo e logistico al centro delle politiche di crescita.

Anche analizzando le *performance* dei singoli scali, come si evince dalla tabella che illustra i maggiori 10 porti container nel Mediterraneo, si evidenzia come i primi due scali nazionali registrino un traffico container pari a 5,7 milioni di TEU, inferiore sia ai primi due porti spagnoli (10,4 milioni), sia ai primi due porti nordafricani (11 milioni).

<sup>15</sup> Il South Mediterranean comprende: Port Said, Tanger Med, Alexandria, Damietta e Sokhna. Il West Mediterranean include: Barcelona, Valencia, Algeciras, Marseille. Italy raggruppa: Gioia Tauro, Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Salerno, Venezia e Trieste. L'East Med comprende: Koper, Piraeus, Thessaloniki, Marsaxlokk, Izmir, Mersin, Haifa e Ashdod. Il Black Sea include: Ambarli, Beirut, Costanza, Odessa e Novorossiysk.

## Traffico container nei principali 10 porti del Mediterraneo e Mar Nero

PORTI	TEUs 2021	Var. % su 2020
Tanger Med	7.173.870	+24,3
Valencia	5.614.454	+3,4
Piraeus	5.320.000	-2,2
Algeciras	4.796.665	-6,1
Port Said	3.865.320	-3,0
Barcelona	3.530.814	+19,4
<b>Gioia Tauro</b>	<b>3.146.533</b>	<b>-1,5</b>
Marsaxlokk	2.970.000	+21,7
Ambarli	2.932.000	+1,5
<b>Genoa</b>	<b>2.557.847</b>	<b>+8,7</b>

N.B.: In corsivo i dati stimati.

Fonte: Elaborazioni SRM su dati Autorità Portuali.

Per valutare la competitività marittima di un Paese occorre procedere anche con una analisi dell'efficienza dei terminal, perché ogni ora di tempo in banchina risparmiata dalle navi si traduce in minori spese in infrastrutture portuali per gli scali marittimi, costi di capitale delle navi per i vettori ed esborsi per il mantenimento delle scorte per i caricatori.

Al riguardo, sempre UNCTAD ha rilevato che nel 2021 il tempo medio di una nave commerciale presso le banchine italiane è stato di 1,34 giorni (nel 2018 era di 1,25 giorni), dunque maggiore della media mondiale che è stata pari ad 1,05 giorno. Nel dettaglio le navi *dry* rimangono in banchina mediamente 3,5 giorni (media mondo = 2,11) e per le portacontainer questo dato è pari a 0,96 giorni (media mondo = 0,8). Anche questo parametro, dunque, indica che ci sono margini di miglioramento per aumentare l'efficienza in banchina.

Un altro indicatore largamente utilizzato per valutare l'efficienza logistica di un Paese è il LPI (*Logistics Performance Index*) della World Bank<sup>16</sup>, che tiene conto dei tempi e dei costi associati alla logistica. L'Italia si pone al 19° posto tra i 160 esaminati; a precederla i principali *competitor* europei che occupano le posizioni di *leadership* nel *ranking* mondiale (Germania, Belgio e Olanda sono rispettivamente al primo, al terzo e al sesto posto).

<sup>16</sup> Il *Logistics Performance Index* (LPI), attualmente aggiornato al 2018, è un indicatore costruito dalla World Bank ed è uno strumento di analisi comparativa creato per aiutare i paesi ad identificare le sfide e le opportunità che devono affrontare/cogliere per migliorare le loro prestazioni logistiche. Il LPI si basa su un sondaggio a livello mondiale di operatori a terra (spedizionieri e corrieri), che forniscono un feedback sulla capacità logistica dei paesi in cui operano e con cui commerciano, integrato con dati quantitativi sulle prestazioni dei componenti chiave della catena logistica. L'Indice sintetizza i risultati rilevati su sei aree di valutazione complementari: l'efficienza nel processo di sdoganamento; la qualità delle infrastrutture relative al commercio e al trasporto; la facilità di predisporre spedizioni competitive in termini di prezzo; la competenza e la qualità dei servizi logistici; la capacità di rintracciare e seguire le spedizioni; la frequenza con la quale le spedizioni raggiungono i destinatari entro i tempi prestabiliti.

## 4. POSSIBILI DRIVER DI SVILUPPO

### 4.1. Sostenibilità: il quadro di riferimento per la decarbonizzazione della navigazione

In uno scenario internazionale ancora fortemente condizionato dalla pandemia, da crisi sul piano geopolitico acuite dal conflitto e da *shock* economici, come quelli che hanno portato a interruzioni pesanti nelle catene globali del valore negli ultimi mesi, le imprese più che mai saranno costrette ad affrontare cambiamenti nelle forniture energetiche e di materie prime (si pensi all'agroalimentare). Tra vincitori e vinti, ci saranno opportunità da cogliere per le aziende disposte ad investire nel cambiamento, soprattutto alla luce delle grandi transizioni verso una crescita più sostenibile e delle sfide che questo comporta in tutti i settori, a partire da quello energetico e dell'innovazione digitale.

Difatti, la pandemia prima e il conflitto poi impongono una trasformazione radicale nella fruizione dei servizi energetici e dei trasporti. Ciò sta comportando un incremento consistente di domanda globale di infrastrutture di nuova tipologia e più sostenibili. Inoltre, gli investimenti infrastrutturali stanno diventando sempre più uno strumento geopolitico di influenza delle grandi potenze, per accrescere la loro connettività con i Paesi ritenuti strategici. "A livello mondiale si sta passando da una corsa alla *leadership* tecnologica ad una *leadership green*"<sup>17</sup>.

Come i piani di ripresa nei paesi di tutto il mondo stanno dimostrando, le infrastrutture forniranno l'ossatura chiave per una rinascita delle economie mondiali duramente colpite dalla crisi indotta dalla pandemia e ora anche dal conflitto.

Sebbene quest'ultimo sembri allontanare gli obiettivi di sostenibilità, per certi versi non li annulla e anzi li rende più cogenti. Se da una parte, a causa delle ostilità, l'impennata dei prezzi dell'*oil & gas* e le difficoltà legate al trasferimento del gas in Europa – fortemente dipendente dalla Russia – costringono i paesi a trovare nuovi fornitori o, addirittura, a ripensare al carbone, dall'altra accelera l'esigenza e la consapevolezza di trovare in fretta fonti energetiche alternative, affinché casi del genere non possano ripetersi.

Solo per citare qualche numero, la UE importa dalla Russia circa 150 miliardi di metri cubi di gas all'anno, pari al 42% del fabbisogno complessivo, mentre l'Italia ne importa 42 miliardi, pari al 38% della sua domanda di gas nel 2021. La UE si sta attrezzando e si è detta disponibile a cofinanziare nella spesa di navi specializzate nel trasporto di metano e rigassificatori. Occorrerebbero, secondo stime, 20 miliardi di euro per i rigassificatori e altri 9 per una flotta sufficiente di navi<sup>18</sup>.

<sup>17</sup> Cfr. P. Magri, *Tra sostenibilità e geopolitica: il ruolo delle infrastrutture nella ripresa post-pandemia*, ISPI 2021.

<sup>18</sup> Cfr. P. Magri, *Ma c'è l'intesa per il gas? Forniture americane per affrancare l'Europa?*, La Repubblica, 25 Marzo 2022.

Si rende dunque necessario un cambiamento radicale, che sarà ulteriormente sostenuto dai due pilastri della decarbonizzazione e della digitalizzazione, in modo coerente con la necessità di affrontare i problemi cruciali del momento, e l'enfasi sarà posta sull'applicazione dei principi di sostenibilità ambientale e sociale alle attività commerciali e sulle soluzioni compatibili con un'economia circolare.

Le infrastrutture dette ESG (*Environmental, Social and Governance*) saranno dunque cruciali per raggiungere l'indipendenza o la minor dipendenza da paesi fornitori quali la Russia; inoltre, saranno fondamentali per progredire verso quegli obiettivi di *carbon neutrality* che molti paesi vanno considerando come priorità nazionali.

Nel 2020, gli investimenti sostenibili globali<sup>19</sup> hanno raggiunto i 35,3 trilioni di dollari, con un aumento del 15% negli ultimi due anni (2018-2020)<sup>20</sup>. L'Europa, con oltre 12 trilioni, investe il 35% del totale ed è la seconda al mondo dopo gli USA (17 trilioni)<sup>21</sup>.

Le motivazioni alla base dell'interesse delle grandi potenze industriali per la sostenibilità nei trasporti sono molteplici ma sono riassumibili nelle seguenti:

- garantire una maggiore resilienza al cambiamento climatico in corso (aumento crescente delle temperature, fenomeni di siccità e inondazioni);
- crescente urbanizzazione nella regione mediterranea che vede la presenza di circa 500 milioni di persone che vivono e circolano in quest'area del mondo;
- volumi crescenti di mobilità su strada in Europa (UE 27) che, negli ultimi 25 anni sono aumentati di oltre il 56%<sup>22</sup> e, in particolare, nel traffico merci e nella logistica dell'ultimo miglio, che è particolarmente interessato dai flussi *disruptive* dell'*e-commerce*, incrementatisi soprattutto durante il periodo pandemico. Nell'UE 27, secondo gli ultimi dati disponibili, il trasporto di merci su strada ha rappresentato oltre il 50% del traffico complessivo e circa l'80% di quello movimentato *on-land* in Europa.

Per comprendere quali siano le dimensioni del problema, occorre considerare che circa il 26% delle emissioni di gas serra (*GreenHouse Gas-GHG*)<sup>23</sup> in Europa fanno riferimento al trasporto, che copre anche la quota maggiore. Anche in termini di emissioni di CO<sub>2</sub>, i trasporti coprono la quota più rilevante (oltre il 31%) del totale prodotto in Europa.

---

<sup>19</sup> Sono state considerate le Aree/Paesi: Europa, US, Canada, Australasia, Nuova Zelanda e Giappone.

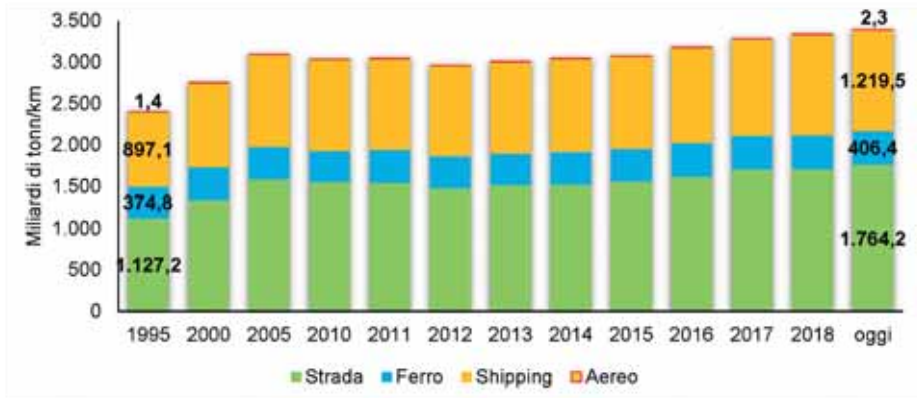
<sup>20</sup> Cfr. RBC Global Asset Management - Robeco, 2021, *Global Sustainable Investment Review*, 2020.

<sup>21</sup> *Ibidem* nota precedente.

<sup>22</sup> Cfr. European Commission, *Statistical Pocketbook 2021*.

<sup>23</sup> L'impronta carbonica, o *carbon footprint* (o anche "inventario GHG", è una misura che esprime in CO<sub>2</sub> equivalente il totale delle emissioni di gas ad effetto serra associate direttamente o indirettamente ad un prodotto, un'organizzazione o un servizio.

## Trasporto merci per modalità nell'UE 27 – 1995-oggi – miliardi di tonn./km



Fonte: Elaborazioni SRM su dati European Commission 2021-Pockbook 2021.

Va, però, sottolineato che mentre le emissioni (GHG) dei trasporti sono anche costantemente aumentate di uno 0,8% l'anno (33% totale), a partire dal 1990 quelle di tutte le altre industrie sono diminuite costantemente, ed in particolare si sono contratte quelle energetiche (-1% l'anno; 37% in totale) che pure coprono una quota rilevante.

Complessivamente l'UE 27 ha ridotto le emissioni GHG globali tra il 1990 e il 2019 del 24%. Una progressione della riduzione delle attività, che segua un tale andamento, porterà, secondo la Commissione Europea ad una riduzione solo del 60% delle emissioni di gas serra entro il 2050. Sono quindi necessarie nuove azioni per raggiungere la neutralità climatica<sup>24</sup>. Per questo tutti dovranno fare la loro parte e servono ancora investimenti importanti. Si stima che saranno necessari 260 miliardi di euro in più ogni anno per raggiungere gli obiettivi attuali<sup>25</sup>.

In questo contesto, le emissioni GHG e CO<sub>2</sub> dello *shipping*, pari rispettivamente all'1,8% e al 2,4% del mondo<sup>26</sup>, non sembrano particolarmente pressanti se non fosse per tre elementi essenziali, che hanno la capacità di condizionare il mercato e trasformarlo: lo *shipping* a livello mondiale trasporta il 90% delle merci, è un settore *capital intensive* i cui investimenti di lungo periodo condizionano il futuro ed è fortemente concentrato, per cui le azioni dei *big player* hanno la possibilità di orientare i mercati.

Il percorso verso la decarbonizzazione marittima non riguarda solo la progettazione delle navi e i miglioramenti tecnologici, ma anche l'uso di combustibili alternativi.

Tuttavia, "gli esperti e i tecnici specializzati nel settore dello *shipping* sono concordi nel ritenere che per il settore marittimo non ci saranno carburanti alternativi ai combustibili fossili su ampia scala almeno per i prossimi dieci anni"<sup>27</sup>. Dunque, spostare la flotta esistente verso combustibili alternativi non sarà di certo semplice, perché ci sono molte aree di incertezza e il passaggio ai combustibili a impatto zero è appena iniziato.

<sup>24</sup> Cfr. European Commission, Roadmap Climate Law. <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12108-Climate-Law>.

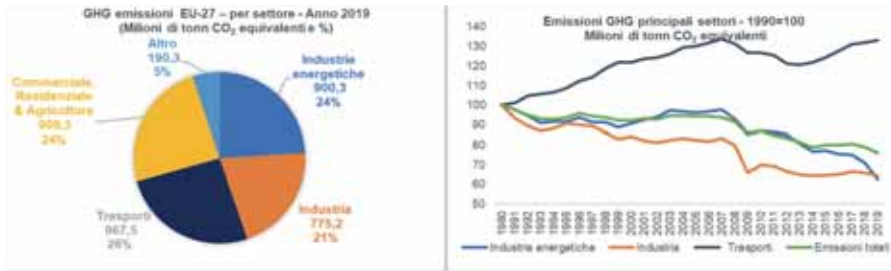
<sup>25</sup> Cfr. Commissione Europea, *Il Green Deal Europeo*, dicembre 2019.

<sup>26</sup> Cfr. Clarksons, *Market Updates: "Green" Technology Uptake*, April 2022.

<sup>27</sup> Cfr. Rapporto ISFORT, *La transizione ecologica dei Trasporti e della Logistica e l'Intermodalità*, 2021.



## Emissioni GreenHouse Gas-GHG nei principali settori in Europa



N.B.: Escluse LULUCF emissions (uso del suolo, cambiamenti di uso del suolo e silvicoltura) e gli scambi marittimi internazionali.

Fonte: Elaborazioni SRM su dati European Commission - Pocketbook 2021.

Sebbene il settore marittimo utilizzi una vasta gamma di combustibili, quelli predominanti restano quelli liquidi tradizionali, come l'olio combustibile intermedio a bassissimo contenuto di zolfo (VLS IFO) e l'olio combustibile intermedio con una viscosità massima di 380 centistokes (IFO380), insieme al VLS gasolio marino. Esistono, però, e vanno crescendo anche navi alimentate a GNL, biofuel, metanolo, ecc.

Nel panorama tecnologico attuale stanno emergendo tre linee di sviluppo per sostituire gli attuali carburanti derivati dal petrolio: la linea dei gas leggeri, quella dei gas pesanti e degli alcool e, infine, quella dei combustibili liquidi biologici e sintetici; queste linee di sviluppo prospettano soluzioni possibili nel breve, nel medio e nel lungo periodo. Nel breve termine, la soluzione del gas naturale liquefatto sembra essere l'unica che possa trovare un'effettiva applicazione.

I *bio-fuel* sono già disponibili ed utilizzati come *drop-in* nei combustibili attuali, ma il loro costo elevato e le limitate quantità disponibili costituiscono, al momento, un obiettivo ostacolo alla loro espansione.

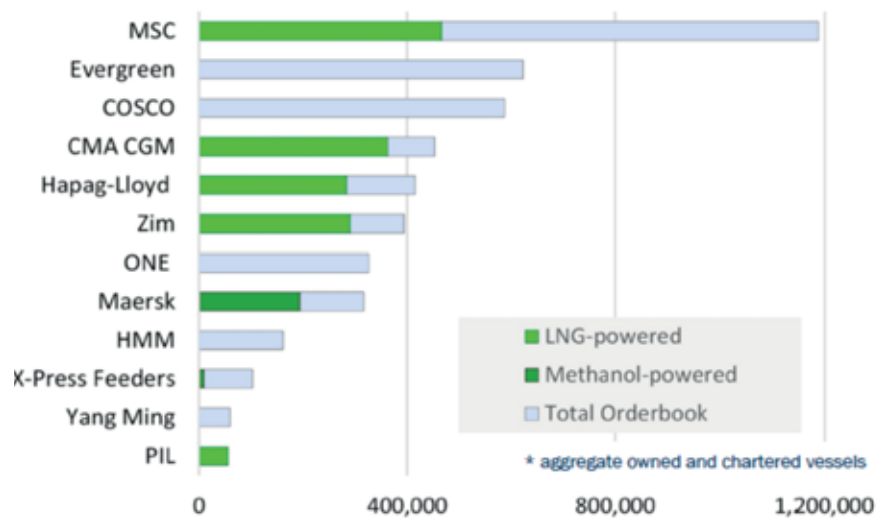
Nel medio termine, si può prevedere una progressiva sostituzione del GNL con il bio-metano ed a lungo termine l'idrogeno sarà il punto di sbocco della linea di sviluppo dei gas leggeri, e vedremo affermarsi soluzioni come il bio o l'elettro-metanolo per arrivare, infine, all'ammoniaca come punto di arrivo dei gas pesanti. I *bio-fuel* saranno nel medio e lungo termine integrati e sostituiti con *fuel* sintetici liquidi e con *fuel* di seconda e terza generazione.

Dobbiamo, ad ogni modo, essere consapevoli che non ci sarà una soluzione ottimale adatta a tutte le situazioni, ma che invece emergeranno soluzioni diverse, in funzione dei traffici e di circostanze contingenti, a partire dalla forte dipendenza, almeno in una prima fase, dalle strutture di bunkeraggio effettivamente disponibili nei porti di scalo. In ultimo, tra le soluzioni possibili, un breve cenno alle batterie.

Fermo restando che, per evitare una partita ambientale in perdita dal punto di vista delle emissioni di CO<sub>2</sub>, l'energia elettrica per la ricarica delle batterie deve provenire necessariamente da fonti rinnovabili o comunque *carbon-free*, il problema dell'applicazione delle batterie in am-

bito navale è rappresentato dal loro peso, dagli ingombri e dai tempi di ricarica in rapporto alla capacità necessaria.

### LNG and Methanol propulsion: orderbook by carrier (TEU)\*



Fonte: Alphaliner.

Questa tecnologia negli ultimi anni ha fatto dei grandi progressi, tuttavia le applicazioni *full-electric* in campo navale, soprattutto con riferimento ad unità di medie e grandi dimensioni, necessitano ancora di significativi *up-scale*.

Diverso è il discorso di soluzioni *hybrid*, dove le batterie, caricate in porto o in navigazione, sono usate in manovra e durante la sosta nei porti, con un fabbisogno di energia evidentemente minore. Nonostante queste problematiche ancora da risolvere, non è difficile immaginare un futuro dove i collegamenti di corto raggio possano trovare nella propulsione *full-electric* una soluzione efficace e soddisfacente.

Negli ultimi anni, però, la spinta al *green* e l'attenzione crescente all'ambiente stanno spingendo gli armatori ad investire sempre di più in navi di nuova generazione ibride o a GNL, volte a rendere più performanti le imbarcazioni e ridurre l'impatto ambientale, e si stimano investimenti nel prossimo futuro.

L'adozione dei carburanti alternativi ha continuato a progredire, con il 4,5% della flotta in acqua e il 37,8% in tonnellaggio (GT) in grado di utilizzare carburanti o propulsori *green*. Si prevede inoltre che il 5% della capacità globale della flotta sarà alimentata con i nuovi carburanti entro l'inizio del 2023.

Del portafoglio ordini, il 33,3% del tonnellaggio utilizzerà GNL (647 unità), il 2,3% il GPL (88 unità) e il 3,2% altri combustibili alternativi (circa 200 unità; incluso metanolo (24), etano (11), biocarburanti (5), idrogeno (6) e propulsione a batteria/ibrida (ca.150)<sup>28</sup>.

<sup>28</sup> Cfr. Clarksons, 2022, Market Updates: "Green" Technology Uptake, April 2022.



## Flotta mondiale per tipologia di combustibile TOP 18 per n. navi al 2021

Tipo di combustibile	N. Navi	Quota % totale flotta	GT	Quota % su totale GT	TEUs (n.)
Very Low Sulphur (VLS) Intermediate fuel oil (IFO)	36.188	36,26%	993.715.259	69,08%	18.384.210
VLS Marine Diesel Oil (MDO)	33.118	33,18%	29.689.675	2,06%	149.929
IFO 380	3.635	3,64%	283.299.533	19,69%	6.949.482
VLS Marine Gasoil (MGO)	2.539	2,54%	7.441.142	0,52%	34.467
Ultra-Low Sulphur (ULS) MDO	381	0,38%	697.587	0,05%	7.000
LNG, VLS IFO	373	0,37%	36.964.811	2,57%	144.014
LNG, VLS MDO	168	0,17%	10.814.060	0,75%	12.703
IFO 180	166	0,17%	7.351.589	0,51%	75.955
ULS IFO	43	0,04%	352.580	0,02%	15.617
LNG, VLS MGO	37	0,04%	424.846	0,03%	10
LNG	32	0,03%	459.380	0,03%	260
MDO	22	0,02%	652.797	0,05%	1.629
ULS MGO	22	0,02%	26.594	0,00%	
Biofuel	8	0,02%	360.677	0,03%	11.684
MGO	12	0,01%	880.222	0,06%	
Methanol, VLS IFO	11	0,01%	336.377	0,02%	
Ethane, VLS IFO	7	0,01%	292.595	0,02%	
Nuclear	6	0,01%	144.573	0,01%	1.324
<b>Totale top 18 Carrier</b>	<b>76.778</b>	<b>76,93%</b>	<b>1.373.904.297</b>	<b>95,50%</b>	<b>25.788.284</b>
<b>Totale flotta</b>	<b>99.800</b>	<b>100,00%</b>	<b>1.438.599.714</b>	<b>100,00%</b>	<b>25.904.122</b>

Fonte: Elaborazioni SRM su dati UNCTAD 2021.

Si segnala la rilevanza del GNL nell'*orderbook* del segmento container. Le navi portacontainer a "doppio carburante" alimentate a GNL ora ne costituiscono più di un quarto del totale degli ordini per capacità, a seguito dell'impennata delle richieste nell'ultimo anno.

La percentuale di ordinativi di *containership* a propulsione "alternativa" aumenta al 28% se si aggiungono quelle a metanolo.

Attualmente, il numero di navi GNL ordinate ha raggiunto le 138 unità per 1,67 Mteu dalle 50 navi per circa 720.000 TEU di un anno fa. La capacità media delle navi a GNL inserite negli *orderbook* dei principali *carrier* è di 14.400 TEU e la maggior parte di esse entrerà nel mercato nel 2023 e nel 2024.

Al primo posto in termini di ordini di navi container di questa tipologia troviamo MSC (420.000 TEU), mentre CMA CGM Group rimane pioniere in quest'ambito con un portafoglio ordini dedicato alla propulsione a GNL pari a circa l'80% dell'*orderbook* complessivo<sup>29</sup>. Nel medio-periodo, la necessità di avere navi alimentate con combustibili alternativi accelererà le necessità finanziarie. La nota società Drewry stima in oltre 3 trilioni di dollari la cifra necessaria per raggiungere la decarbonizzazione del trasporto marittimo.

### 4.2. Non solo navi green ma anche porti green

I *green port* continuano ad espandersi: attualmente vi sono 144 porti di bunkeraggio LNG attivi (e 94 strutture pianificate), mentre più di 1.364 navi sono dotate o stanno per essere dotate di collegamenti alla rete elettrica terrestre<sup>30</sup>. La strategia di fornire carburanti alternativi rappre-

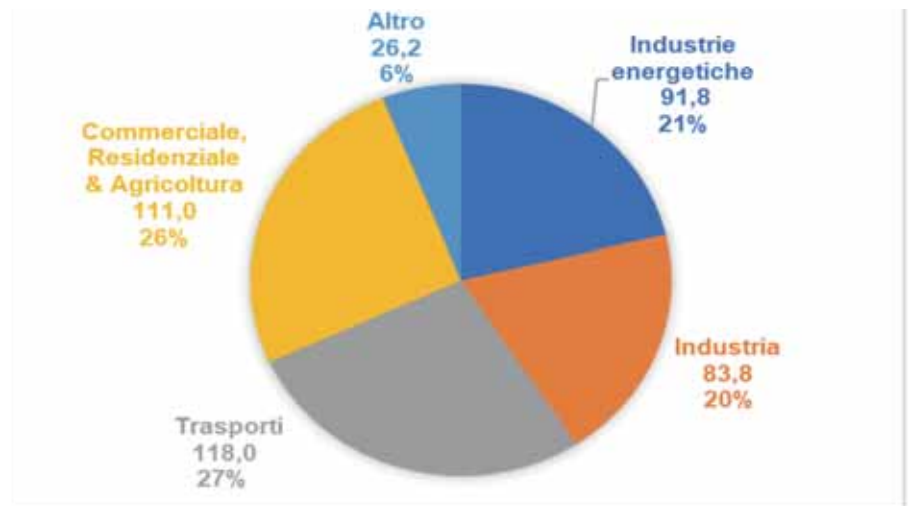
<sup>29</sup> Cfr. Alphaliner, *Weekly Newsletter*, 2022-15.

<sup>30</sup> Cfr. Clarksons, Market Updates: "Green" Technology Uptake, April 2022.

senta un asset di competitività per il futuro di un porto, perché aumenta il suo *appeal* nei confronti delle navi che si stanno orientando verso la sostenibilità.

## Emissioni GHG per settore – Italia

(Milioni di tonn. CO2 equivalenti e quote %)



N.B.: I dati si riferiscono al 2019.

Fonte: Elaborazioni SRM su dati European Commission - Pocketbook 2021.

Poiché i porti marittimi sono spesso situati in aree urbane o in prossimità di esse, c'è pressione su di essi per prestare attenzione all'efficienza energetica, alla protezione ambientale e allo sviluppo sostenibile, per proteggere la salute delle persone che vivono o lavorano in queste aree. Oltre all'aspetto ecologico ed economico, anche l'aspetto sociale gioca un ruolo nei *green port*<sup>31</sup>.

Infine, rendere i porti più sostenibili è fondamentale per garantirne la competitività a lungo termine. La sostenibilità ha un impatto positivo sulle attività economiche, commerciali e operative, in quanto i "porti verdi" assicurano il risparmio dei costi, la protezione dell'ambiente, la soddisfazione dei clienti e, quindi, anche la loro fidelizzazione e una buona immagine aziendale. In definitiva, questo avrà anche un effetto positivo sull'economia generale del paese in cui si trova il porto.

Anche per raggiungere tali obiettivi (oltre che per contrastare gli effetti recessivi dovuti alla pandemia), in Europa, dei 750 miliardi di euro del fondo *Next Generation EU*, almeno il 37% dovrà essere investito nella transizione verde e il 20% nelle infrastrutture digitali.

Nei prossimi anni si prospettano dunque una serie di impatti sul mercato associati alle strategie di riduzione delle emissioni, da velocità più basse, aumento della demolizione e rinnovo della flotta "a più livelli" che riguarderà la parte meccanica, idrodinamica, eolica, operativa oltre al carburante.

<sup>31</sup> Palvic, B., Cepak, F., Sucic, B., Peckaj, M., & Kandus, B., *Sustainable port infrastructure, practical implementation of the green port concept*, Thermal Science, 18(3), 935-948, 2014. <https://doi.org/10.2289/TSCI1403935P>.

## Emissioni di CO<sub>2</sub> (.000 tonn.) attività navali nei porti europei e tipo di nave più inquinante – anno 2021

Ranking	Porti	Emissioni (.000 tonn.)	Tipo di nave più inquinante
1	Italia	1.165	Oil tanker
2	Spagna	1.039	Container
3	Paesi Bassi	1.001	Oil tanker
4	Regno Unito	918	Oil tanker
5	Francia	604	Oil tanker
6	Belgio	591	Container
7	Germania	484	Container
8	Grecia	456	Oil tanker
9	Norvegia	256	Passenger
10	Svezia	254	RO-Pax

Fonte: Elaborazioni SRM su dati Transport&Environment, 2022.

A lungo termine, si prevede che la transizione energetica avrà implicazioni per il commercio, inoltre, questa si lega come abbiamo visto ad esigenze di innovazione e di aumento di domanda di beni.

Anche in Italia, come nel resto dell'UE, si registra un livello elevato di produzione di Gas Serra (GHG) legato ai trasporti che anzi appare anche leggermente superiore al resto d'Europa (27% contro la media del 26% dell'UE27).

Il Fondo complementare al PNRR prevede 700 milioni per il *cold ironing*, al fine di garantire la fornitura di energia elettrica da terra durante le fasi di ormeggio delle navi. Un obiettivo importante, dato che il nostro Paese vanta il triste primato in Europa per le emissioni di CO<sub>2</sub> generate dalle attività delle navi nei porti (pari a 1.165 migliaia di tonnellate)<sup>32</sup>.

### 4.3. Trasferimento modale marittimo

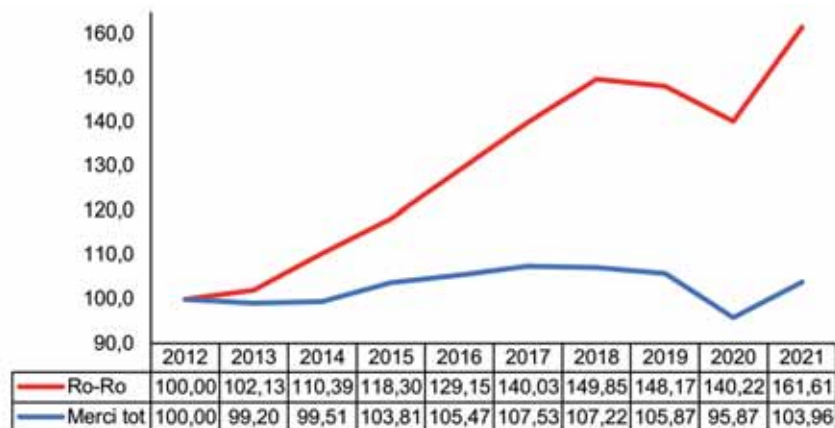
Sul fronte della sostenibilità l'Italia può però contare sul segmento Ro-Ro: "Le dinamiche di traffico e gli andamenti degli scambi di merce a livello nazionale e internazionale pongono in evidenza tre mercati del traffico Ro-Ro. Uno potenziale da attivare e altri due che, sebbene già operativi, dovrebbero essere, da una parte, potenziati per incrementare le ricadute economiche e commerciali sui territori e, dall'altra, migliorati per aumentare l'efficienza e incrementare la loro sostenibilità ambientale"<sup>33</sup>. Nel 2021, più di 123 milioni di tonnellate di merce attribuibili al segmento Ro-Ro sono transitate nei porti italiani. Si stima che 79 milioni di tonnellate provengano da altri porti italiani, mentre le restanti 44 da o verso altri porti del Mediterraneo.

Il Ro-Ro potrebbe essere ulteriormente aumentato: "Le dimensioni del traffico stradale di lunga percorrenza di collegamento tra le regioni del Nord e del Sud del Paese potrebbero garantire un incremento del traffico di cabotaggio di circa il 20% (12 milioni di tonnellate) assorbito dai porti degli archi settentrionale e meridionale dei mari Tirreno e Adriatico. Si

<sup>32</sup> Cfr. Transport & Environment, *EU Ports' Climate Performance. An analysis of maritime supply chain and at berth emissions*, 2022.

<sup>33</sup> Rapporto ISFORT, *La transizione ecologica dei Trasporti e della Logistica e l'Intermodalità*, 2021.

**Trend traffico Ro-Ro e totale merci in Italia 2012-2021 (2012=100)**



Fonte: Elaborazioni SRM su dati Assoport.

Un'altra delle motivazioni che invita a puntare sullo *Short Sea Shipping* e il Ro-Ro riguarda le molte potenzialità da cogliere nell'area MENA. Molteplici sono le imprese che hanno deciso di aumentare i collegamenti all'interno del bacino, incrementandone la connettività marittima.

Nell'ottica della sostenibilità, è importante puntare sull'intermodalità. Una recente ricerca evidenzia che nel complesso l'attività del *cluster* ha permesso di spostare dalla strada ad altro mezzo (Mare+Ferro) 5,6 milioni di camion, eliminando 4,8 milioni tonnellate di CO<sub>2</sub>.

Le esternalità risparmiate in un anno – intese come minore inquinamento atmosferico, abbattimento di CO<sub>2</sub>, gas a effetto serra, incidenti, congestione e inquinamento acustico – sono state pari a ben 2,2 miliardi di euro<sup>35</sup>.

Ulteriore impulso allo sviluppo dei sistemi di trasporto intermodale mare/gomma potrà provenire dalle riforme programmate all'interno del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, in termini di semplificazioni procedurali e digitalizzazione dei processi e dalle iniziative finanziate nell'ambito del Fondo complementare nonché dall'ulteriore estensione temporale del Marebonus.

L'andamento del traffico Ro-Ro dal 2012 al 2021 è stato nettamente migliore rispetto ai volumi complessivi di traffico, che invece sono rimasti grossomodo stabili nel periodo. La crescita del traffico Ro-Ro invece è stata superiore a 60 punti percentuali.

<sup>34</sup> Cfr. Rapporto ISFORT, *La transizione ecologica dei Trasporti e della Logistica e l'Intermodalità*, 2021.

<sup>35</sup> Alis-SRM, *Scenario economico globale. Gli effetti della crisi geopolitica sulle prospettive di crescita ed il ruolo strategico del trasporto Intermodale*, 2022.

#### 4.4. Le frontiere della digitalizzazione portuale

I porti hanno due strade per aumentare i volumi di merci movimentate: ampliare le proprie infrastrutture o sfruttare meglio gli spazi già disponibili. La seconda opzione presenta sicuramente minori difficoltà ed è proprio questa la ragione del suo successo. Tecnologie come il 5G, l'*Internet of Things*, l'intelligenza artificiale e la *blockchain* sono in grado di rendere le operazioni logistiche estremamente più efficienti.

Oggi la vera battaglia fra gli scali è dunque quella tecnologica. "Per rendersi più efficienti e gestire maggiori volumi di merci, non è però sufficiente adottare queste tecnologie che devono invece essere pienamente integrate e connesse lungo tutta la catena logistica. Ogni porto è caratterizzato da un complesso sistema di movimenti di persone, merci e mezzi di trasporto, che producono e richiedono una grande quantità di dati"<sup>36</sup>.

In un simile contesto, la connessione 5G, utilizzata in combinazione con l'Internet delle cose (IoT), rende possibile collegare in una stessa rete camion, navi, gru e persino gli stessi container.

Le tecniche di analisi dei *big data* così ottenuti permettono poi di utilizzarli in modelli che, tracciando movimenti e stato dell'oggetto, possono elaborare le migliori combinazioni di percorsi e stivaggio delle merci, e ridurre significativamente il tasso di errori durante le ispezioni merci.

Secondo le stime dell'UNCTAD, queste tecnologie sono in grado di garantire un risparmio di circa 300 dollari per ogni consegna, solamente per quel che riguarda i costi di sdoganamento: "Le operazioni quotidiane saranno di conseguenza sempre più automatizzate, efficienti e sostenibili, anche per mezzo della *blockchain* che offre un modo per collegare e condividere in modo sicuro e trasparente i diversi sistemi usati per registrare e tracciare le merci. Possono così essere esclusi gli intermediari inutili e ridotti gli oneri di gestione dei documenti, che rappresentano circa il 50% del costo del trasporto".

Non è un caso che il porto di Singapore sia il più trafficato del mondo in termini di tonnellaggio navale, in virtù di più di 130 mila scali di navi all'anno. Lo scalo asiatico ha infatti adottato un sistema di gestione del traffico navale all'avanguardia, che utilizza algoritmi intelligenti per prevedere le aree ad alto traffico, e consente uno scambio di informazioni autonomo e ininterrotto tra le navi, anche se prive di equipaggio a bordo.

I 6 porti del Nord Europa del *Hamburg-Le Havre Range*<sup>37</sup> si stanno muovendo attivamente sia per garantire una maggiore sostenibilità sia per favorire la digitalizzazione e, dunque, la fluidità delle informazioni e degli scambi tra i vari soggetti interessati<sup>38</sup>.

---

<sup>36</sup> Cfr. A. Guidi, *Parola d'ordine: porti smart*, Istituto per gli Studi di Politica Internazionale (Ispi), 2021.

<sup>37</sup> Rotterdam, Antwerp, Hamburg, Amsterdam, Bremen e Le Havre.

<sup>38</sup> Cfr. T. Vaneislander e K. De Mulder, in "Annual Report Maritime SRM", 2022 (in corso di pubblicazione).

In Europa, la supremazia va al porto di Rotterdam che, grazie alla tecnologia, ha adottato un sistema denominato *digital twin* (letteralmente “gemello digitale”). Si è cioè dotato di una esatta copia virtuale del porto inclusiva dei dati in tempo reale su tutte le infrastrutture del porto, i movimenti di navi e trasporti su rotaia, condizioni meteorologiche e correnti marine.

Tale sistema permette di tenere d’occhio le condizioni tecniche dei beni, di condurre ispezioni digitali e sarà in grado entro il 2030 di guidare automaticamente le navi agli ormeggi anche senza equipaggio, riducendo i tempi di attesa.

Anche il porto di Anversa si è mosso in tal senso, realizzando *NxtPort*, una “piattaforma intelligente di condivisione dei dati” per rendere più efficienti i processi marittimi e logistici nel porto. La piattaforma *NxtPort* centralizza i dati su tutti i passaggi della catena logistica. Inefficienze e ritardi sono così evitati. La digitalizzazione dei processi portuali ha un effetto positivo anche sull’ambiente, limitando il flusso fisico dei documenti.

L’Italia invece non brilla sul fronte dell’adozione delle soluzioni *hi-tech* nei porti. Per i controlli merce sono necessari 177 procedimenti amministrativi in capo a 17 diverse pubbliche amministrazioni, che si traducono in una perdita di 20 mila ore di lavoro all’anno. Tale inefficienza logistica comporta, secondo Cassa Depositi e Prestiti<sup>39</sup>, l’11% di costi extra per le imprese italiane della logistica rispetto alla media europea, e perdite per 70 miliardi di euro l’anno, di cui 30 imputabili a oneri burocratici e ritardi digitali.

---

<sup>39</sup> Cfr. Cassa Depositi e Prestiti, *I porti italiani possono ancora essere strategici*, 2020.

## 5. L'ATTRAZIONE DI INVESTIMENTI PER GENERARE CRESCITA

### 5.1. Il ruolo delle Zone Economiche Speciali (ZES) e Zone Logistiche Semplificate (ZLS)

La competizione portuale dunque cambia volto. L'Italia, in un contesto mediterraneo in cui i porti *competitor* stanno investendo molto in infrastrutture e in sempre più numerose leve di attrazione di capitali, deve recuperare posizioni. Uno dei modi in cui può farlo è concentrarsi sulle *Zone Economiche Speciali*.

La crescita degli investimenti (pubblici e privati, oltre agli investimenti diretti esteri) genera nuovi servizi e nuove attività, inoltre, permetterebbe di attivare quelle politiche di *reshoring/nearshoring* che si stanno via via generando nel mondo e che fanno dell'Italia il secondo paese in Europa, dopo la Francia, per rientro di imprese dall'estero, secondo le stime del Politecnico di Milano<sup>40</sup>.

Il *reshoring/nearshoring* permette di riorganizzare le attività della propria catena del valore più localmente. Il motivo principale che guida le scelte di rientro delle imprese Italiane è l'effetto *Made in Italy*, che all'estero è percepito come sinonimo di alta qualità. In un momento in cui si sono verificati colli di bottiglia nelle *supply chain*, noli alti e elevati prezzi delle materie prime, l'accorciamento delle catene produttive permette di avere un miglior livello di servizi e spinge al *reshoring/nearshoring* e alla ricerca di forme energetiche alternative.

L'Italia all'interno del Mediterraneo registra, difatti, una competizione crescente anche sul versante delle *Free-Zone*. Vi sono diversi esempi nel Mediterraneo di *Free-Zone* (per lo più è questo il nome utilizzato nell'accezione comune) efficienti creati a ridosso di grandi porti *competitor* dell'Italia, quali ad esempio la Zona del Canale di Suez in Egitto o Tanger Med in Marocco.

In effetti, è stato fondamentale per questi paesi creare retroporti dove si stabilissero attività industriali e manifatturiere insieme a numerose funzioni logistiche, creando così rapidamente dei "motori di un dinamismo economico locale"<sup>41</sup> dove si realizza contemporaneamente un nuovo commercio estero di idee e beni tecnologicamente nuovi e un investimento estero in cui sono le migliori e più grandi società straniere ad essere presenti<sup>42</sup>.

La creazione di tali zone ha permesso lo sviluppo industriale e logistico, facendo leva su costo del lavoro più basso e vantaggi fiscali. Inoltre, disporre di una zona attiva e funzionale permette a queste realtà, difatti,

<sup>40</sup> Cfr. POLIMI-Osservatorio Export Digitale, *Scenari del commercio mondiale e il ruolo dell'Italia: trend in atto, catene globali del valore e potenziale dell'e-commerce*, 2021.

<sup>41</sup> Cfr. Parag Khanna, *Connectography*, Fazi, Roma, 2016.

<sup>42</sup> *Ibidem* nota precedente.



di intervenire anche nei periodi di crisi. Le zone franche, attraverso agevolazioni doganali e fiscali di varia natura e stimolo alla riesportazione, consentono di seguire le dinamiche del mercato, adottando politiche dei prezzi che consentano di rispondere tempestivamente alle richieste del mercato.

Tali governi dal canto loro hanno avuto bisogno di investimenti esteri per creare posti di lavoro, formare lavoratori, importare nuove tecnologie e competenze (si pensi appunto all'Egitto e al Marocco), realizzando industria dove c'era il nulla e creando un effetto *spillover* nel resto del territorio (si pensi alle *Free-Zone* emiratine).

In molti casi, le *Free-Zone*, in questo modo si sono rivelate una combinazione vantaggiosa per gli stati ospitanti dell'Area Med, che sacrificando un po' la sovranità nazionale sono entrati nelle *supply chain* internazionali e sono divenuti, con i loro porti, elementi chiave imprescindibili della "filo di perle"<sup>43</sup> lungo le rotte marittime più battute al mondo.

Lo sviluppo dell'Area Med (anche grazie al raddoppio del Canale di Suez e allo sviluppo degli investimenti cinesi, concentra attualmente il 20% del traffico marittimo mondiale), lo sviluppo del Ro-Ro (punta di diamante dell'attività navale nazionale) unitamente allo sviluppo delle zone economiche speciali, rappresenteranno in futuro i fattori che maggiormente andranno ad incidere sullo sviluppo del trasporto marittimo. Per queste ragioni l'Italia portuale si dovrà far trovare pronta.

È in questo contesto di mutata realtà competitiva che si muove l'Italia. E la mutata competitività è lo scopo per il quale in Italia, e in particolare nel Mezzogiorno, sono state istituite le ZES (Zone economiche speciali), aree dove potenzialmente concentrare gli scambi e gli investimenti esteri, basate sull'analisi del *trade* delle regioni italiane, che mette in evidenza il ruolo chiave del trasporto marittimo nella proiezione estera soprattutto delle regioni meridionali.

Molta attenzione va dedicata anche alle ZLS (Zone Logistiche Semplificate); l'esigenza di avere uno strumento che possa contribuire allo snellimento di numerose procedure burocratiche ed amministrative è stato ravvisato anche dai porti del Centro-Nord; è questo uno dei motivi che ha indotto il legislatore a creare questo strumento; anche per esso è prevista la possibilità di fruire del credito di imposta (con maggiori limitazioni rispetto alle ZES e anche con minore intensità di incentivo), ma è auspicabile che le regioni interessate integrino con fondi propri le dotazioni previste. Al momento sono in fase di evoluzione numerose ZLS in tutto il territorio centro settentrionale.

Il Governo, con il DL 36/2022, recante "Ulteriori misure per l'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)", c.d. "Decreto

---

<sup>43</sup> La "strategia del filo di perle", termine ufficialmente mai usato dalla Cina, è stato coniato da un gruppo di studiosi americani i quali, monitorando i flussi degli OFI (*Outward Foreign Investment*) verso i paesi dell'Asia, avevano notato una certa "attitudine geografica" con cui questi investimenti erano posizionati.



PNRR 2” approvato dal Consiglio dei Ministri il 30 aprile 2022, ha recentemente introdotto delle misure sulle ZLS, che prevedono l’emanazione di uno specifico DPCM che dovrebbe dare impulso anche a questi strumenti, almeno a livello di razionalizzazione della normativa, definendo le procedure di istituzione, le modalità di funzionamento e la *governance* delle ZLS, nonché le condizioni per l’applicazione delle misure di semplificazione.

Rispetto ai suoi *competitor* però, il paese, e il Mezzogiorno in particolare, presentano punti di forza e punti di debolezza. I punti di forza sono il *Made in Italy*, il disporre di una rete di imprese e di subfornitura valida, a cui un eventuale investitore estero *prime contractor* può appoggiarsi, e una maggiore sicurezza a livello di paese, ma dall’altra parte sconta un costo del lavoro più elevato ed una possibilità di concedere agevolazioni che non potranno essere paragonate a quella concedibili dall’Egitto o dagli Emirati.

## Le ZES-ZLS e i principali porti di riferimento



Fonte: SRM

Per questo le ZES devono giocare la loro partita su più fronti e soprattutto sulla capacità di realizzare collegamenti fra i porti e i retroporti con l’industria manifatturiera e, soprattutto, con una rete di trasporti ramificata.

Solamente, in questo modo, le ZES meridionali potranno divenire dei poli di attrazione per i flussi provenienti dal Mediterraneo e grazie alle interdipendenze settoriali, un pivot di sviluppo per l’intera Penisola.

In tal senso, riuscire a spendere i 630 milioni di euro di fondi del PNRR e dare un avvio operativo a questi strumenti sembra un’opportunità che non si può perdere. Al fine di rendere efficace l’attuazione delle ZES, gli

interventi previsti sono principalmente focalizzati sull'ultimo miglio e sono volti a risolvere alcune criticità che da sempre condizionano la logistica nel nostro Paese.

Per sostenere maggiormente gli investimenti all'interno delle ZES, sempre il "DL PNRR 2" ha introdotto per queste aree una forma apposita di Contratti di sviluppo per i quali sono stanziati 250 milioni di euro. Inoltre, il DL chiarisce che tra gli investimenti all'interno delle ZES soggetti a credito d'imposta sono compresi sia l'acquisto di terreni, sia l'acquisizione, l'ampliamento e la realizzazione degli immobili strumentali agli investimenti. È prevista anche la possibilità per i Commissari straordinari delle singole ZES di proporre una modifica dei confini delle rispettive aree, nel rispetto del limite massimo della superficie già stabilito per ogni Regione.

## **5.2. Una strategia per la competitività della portualità nazionale nel Mediterraneo**

Nonostante le potenzialità significative che lo caratterizzano, il sistema portuale italiano patisce oggi una perdita di competitività a livello internazionale che impone l'adozione di misure specifiche in grado di rilanciare il settore.

In mancanza di queste ultime, infatti, da un lato ne risentirebbe il tessuto produttivo nazionale, già provato dagli effetti della crisi economica, dall'altro si alimenterebbe un effettivo rischio di perdita di competitività del sistema portuale, con forti contraccolpi già nel medio periodo.

Il rilancio della portualità e della logistica è dunque imprescindibile e assolutamente indifferibile per la crescita del paese, anche in considerazione del costo dell'inazione e dell'aggressività del contesto competitivo di riferimento. In questa direzione, è necessaria un'azione mirata di politica dei trasporti che, in via prioritaria:

- persegua l'obiettivo del recupero del traffico nazionale che imbarca in Nord Europa;
- consenta al sistema portuale e logistico italiano di competere per l'acquisizione di nuove quote di mercato.

I porti devono assumere un ruolo centrale per assicurare un miglioramento significativo della qualità della loro offerta logistica, senza dover attendere la realizzazione di investimenti costosi e a lunga scadenza.

Da qui l'esigenza di focalizzarsi principalmente su quegli interventi di razionalizzazione e riorganizzazione della portualità.

La perdita di competitività della portualità italiana, e il rischio di marginalizzazione che questo processo porta con sé, rappresenta un elemento di criticità non soltanto per il settore, ma per l'intero sistema economico nazionale. I temi più rilevanti che causano questa perdita sono:

- un elevato livello di burocrazia, con eccesso di controlli (e documentazione da produrre) e carenza di dialogo e coordinamento tra le molteplici Autorità deputate alle verifiche (con il rischio di dover aprire più volte lo stesso container e quindi incrementare i costi), solo parzialmente rimosso dal notevole lavoro che l'Amministrazione Doganale sta sviluppando in questi ultimi anni per dare definitiva attuazione alla materia dello sportello unico;
- un sistema logistico complesso, in particolar modo per quanto riguarda l'interazione tra porti e le altre infrastrutture nodali che rientrano nel processo produttivo (interporti e scali merci).

Manca una visione di collaborazione e coordinamento organizzativo e logistico tra le infrastrutture del sistema.

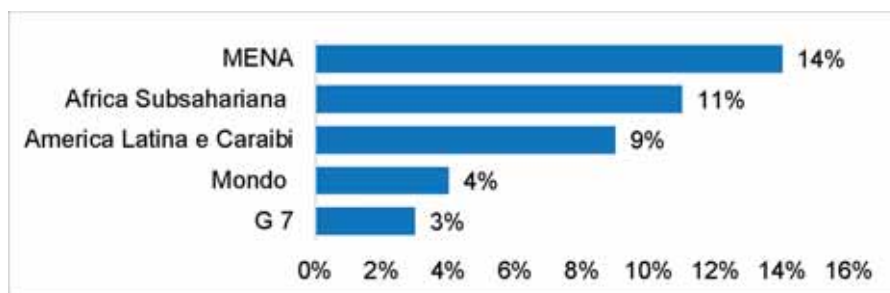
Tutti questi elementi (infrastrutturali e soprattutto organizzativi) concorrono ad un aumento dei tempi di sdoganamento, dei costi di giacenza delle merci nei depositi e di carico/scarico e movimentazione delle merci; incrementano inoltre le spese assicurative e bancarie e la duplicazione e sovrapposizione delle attività di controllo da parte delle pubbliche amministrazioni, con conseguente incremento dei costi a carico dell'erario e dell'utenza.

Il risultato finale è uno spostamento delle merci verso gli altri porti del Mediterraneo e del Nord Europa, con conseguenti minori introiti per le dogane italiane, meno lavoro all'interno dei porti.

Se l'Italia riuscisse a superare i suoi limiti potrebbe avere – proprio in un momento caratterizzato dall'accentuazione di fenomeni di accorciamento delle catene produttive e regionalizzazione – una grande *chance* all'interno dell'Area Mediterranea.

Nella regione, che resta un crocevia altamente strategico per il commercio globale, una cooperazione più profonda e un migliore coordinamento nel campo dell'innovazione tecnologica e digitale possono mitigare le minacce e le vulnerabilità delle catene di approvvigionamento e offrirebbero un'opportunità per rafforzare il commercio regionale anche per governare le spinte inflattive.

L'Area MENA (*Middle East and North Africa*), difatti, presenta un'inflazione al 14%, la più alta tra le varie aree del mondo.



**Inflazione (prezzi medi al consumo) delle Aree con i tassi più elevati, Mondo e G7**

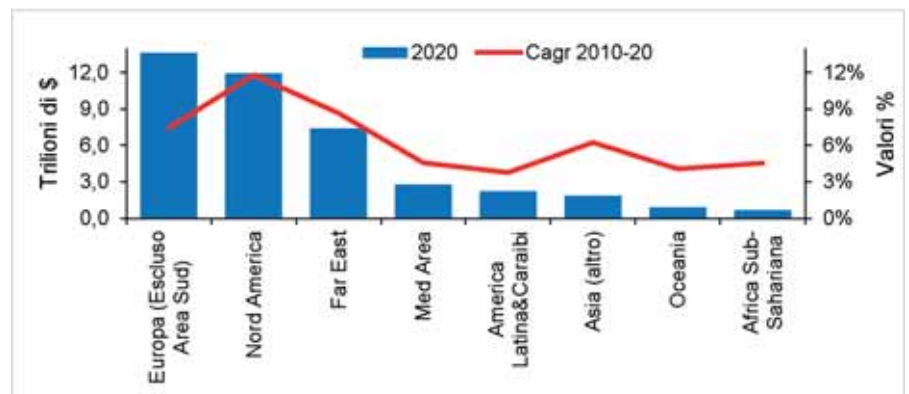
Fonte: FMI&Economist intelligence.

Va evidenziato, infatti, che l'Area Mediterranea attrae investimenti anche considerevoli e può ancora attrarne. Come stock di investimenti diretti esteri (IDE), l'area del Mediterraneo (Sud Europa+Nord Africa) con 13 trilioni di dollari si è classificata al 4° posto nel mondo, dopo Europa (escluso il Sud), Nord America ed Estremo Oriente. Allo stesso tempo, negli ultimi 10 anni quest'area ha registrato un tasso di crescita medio annuo (CAGR) del 5%.

Per l'Italia, lo sviluppo di una più forte cooperazione intra-mediterranea è di cruciale importanza. Considerando l'esperienza storica dell'Italia e la vasta esposizione nel Mediterraneo allargato, l'Italia dovrebbe cercare di promuovere nuove forme di sensibilizzazione in termini di relazioni euro-mediterranee, facendo leva sul proprio posizionamento all'interno dell'Unione Europea, per svolgere un ruolo guida nello sviluppo di quadri cooperativi più autentici dell'UE con i paesi del bacino del Mediterraneo.

### Stock di IDE nel Mondo

Triloni di \$ (scala sx) e variazioni % medie annue (scala dx)



Fonte: Elaborazioni SRM su dati UNCTAD.

Oggi l'Italia, grazie al PNRR – che significa risorse, ma anche nuova occasione di dialogo e scambio di visioni tra istituzioni e forze economiche del Paese – ha la grande opportunità di ripensare la propria logistica e le proprie infrastrutture in chiave strategica.

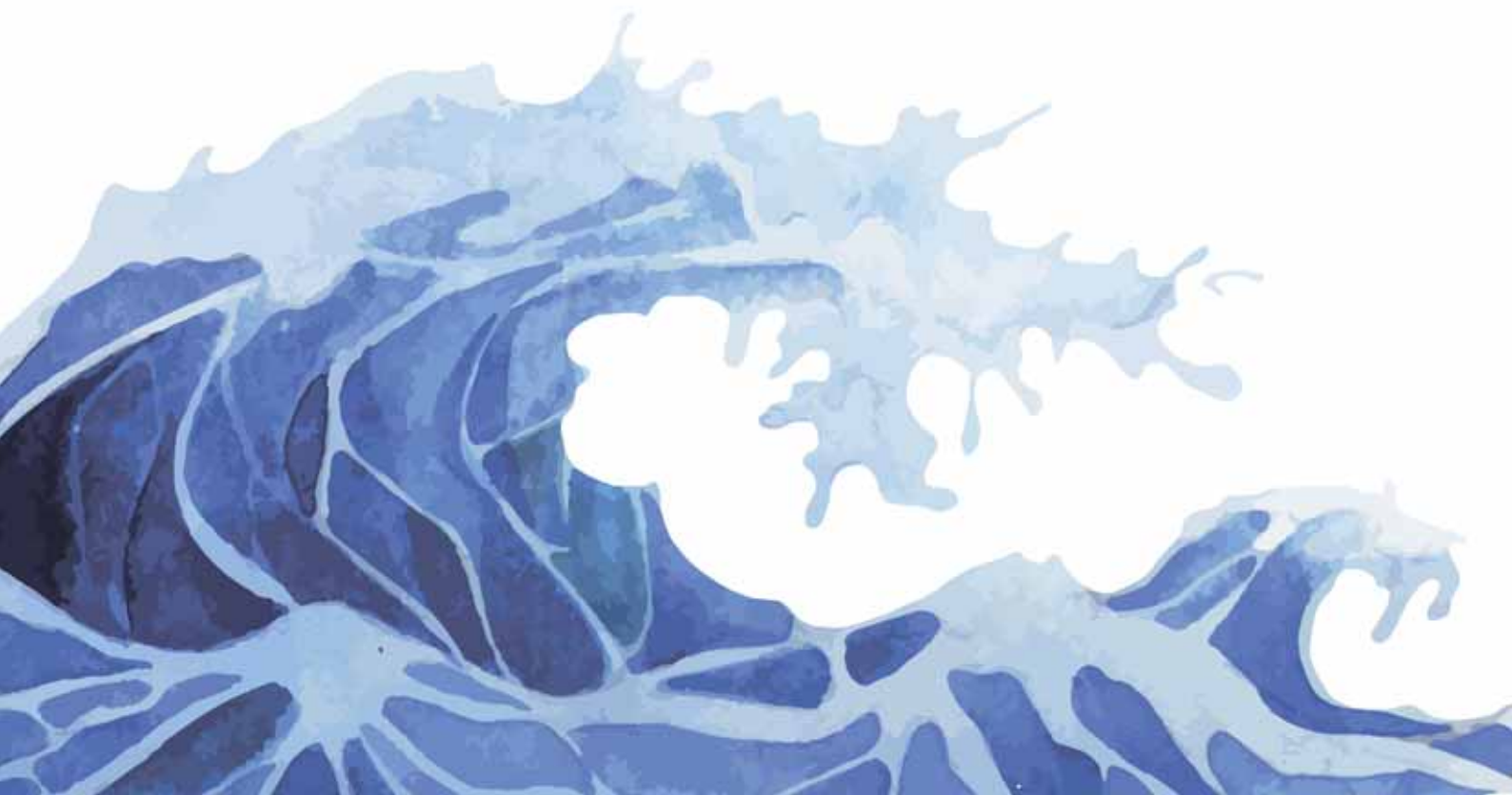
Esiste quindi un enorme potenziale nell'applicazione della tecnologia alla logistica portuale italiana, ancora in gran parte inespresso per la difficoltà a sviluppare un coordinamento strategico di lungo respiro. Il Piano strategico della portualità e della logistica, presentato alle Camere nel 2015, non ha ancora conseguito gli obiettivi connessi alla realizzazione di un *Port Community System* nazionale, integrato nella Piattaforma Logistica Nazionale.

Rendere il trasporto marittimo e i porti neutrali per il clima richiede cambiamenti radicali in tutto il settore marittimo. Questo richiede la consultazione e la cooperazione tra i vari *stakeholder*, dai produttori di energia e di carburante alle compagnie di navigazione e alle autorità portuali.

## II. L'ECONOMIA DEL MARE E LA SUA RILEVANZA ECONOMICA, PRODUTTIVA E STRUTTURALE A LIVELLO EUROPEO E NAZIONALE

---

(A CURA DI CONFINDUSTRIA)





## 6. LA NOSTRA ECONOMIA DEL MARE NEL CONTESTO EUROPEO

Secondo gli ultimi dati elaborati dalla Commissione Europea nel suo *EU Blue Economy Report 2021*<sup>44</sup>, nel 2018 il nostro Paese vanta complessivamente per l'intero comparto un'occupazione di quasi 530 mila unità, un fatturato di 82,2 miliardi di euro, un valore aggiunto di 23,8 miliardi, profitti lordi per 10,7 miliardi e investimenti per 2,4 miliardi.

**Tabella 1 – Principali indicatori dell'Economia del Mare nazionale per settori**

Settori	Occupati (n.)	Fatturato (Mln. €)	Valore aggiunto (Mln. €)	Profitti lordi (Mln. €)	Investimenti (Mln. €)
Filiera ittica	74.746	17.717	2.666	1.282	237
Estrazioni marine	2.250	3.364	819	629	457
Energie rinnovabili	0	0	0	0	0
Attività portuali	35.234	4.858	2.229	850	128
Filiera cantieristica	40.111	9.493	2.785	1.077	317
Trasporto marittimo	68.992	15.332	4.772	2.365	1.257
Turismo costiero	307.326	31.439	10.524	4.529	n.d.
<b>Totale</b>	<b>528.659</b>	<b>82.203</b>	<b>23.795</b>	<b>10.732</b>	<b>2.396</b>

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati EU Blue Economy Report 2021 (EU Commission).

Riguardo i settori aggregati nella nozione di "Blue Economy" dell'UE, a parte il Turismo Costiero, quello con la maggiore occupazione è la Filiera Ittica (quasi 75 mila addetti), seguito dal Trasporto Marittimo (quasi 69 mila addetti).

Nel fatturato, spicca il Turismo Costiero (31,4 miliardi), seguito dalla Filiera Ittica (17,7 miliardi), dal Trasporto Marittimo (15,3 miliardi), dalla Filiera Cantieristica (9,5 miliardi) e dalle Attività Portuali (4,9 miliardi).

Riguardo al valore aggiunto, rilevante è sempre quello del Turismo Costiero (10,5 miliardi), seguita dal Trasporto Marittimo (4,8 miliardi), dalla Filiera Cantieristica (2,9 miliardi), dalla Filiera Ittica (2,7 miliardi) e dalle Attività Portuali (2,2 miliardi).

I maggiori profitti sono ancora una volta rilevati nel Turismo Costiero (4,5 miliardi), di cui non sono stati rilevati investimenti nel 2018; seguono il Trasporto Marittimo (4,5 miliardi di profitti e 1,3 miliardi di investi-

<sup>44</sup> Cfr. European Commission, *The EU Blue Economy Report 2021* ([https://blueindicators.ec.europa.eu/sites/default/files/2021\\_06\\_BlueEconomy\\_Report-2021.pdf](https://blueindicators.ec.europa.eu/sites/default/files/2021_06_BlueEconomy_Report-2021.pdf)). Le aggregazioni settoriali comprendono le attività di seguito indicate. Filiera ittica (*Marine living resources*): pesca di cattura (flotte costiere su piccola scala, grandi e industriali) e acquacoltura (marina, acqua dolce e molluschi); lavorazione e conservazione; produzione di pasti e piatti preparati, di oli e grassi e altri prodotti alimentari; commercio al dettaglio in negozi specializzati e commercio all'ingrosso di altri prodotti alimentari, compresi pesci, crostacei e molluschi. Estrazioni marine (*Marine non-living resources*): estrazione petrolio e gas naturale e attività di supporto; cave di ghiaia e sabbia; estrazione di argille e caolino, sale e attività di supporto per altre attività estrattive e minerarie. Energie rinnovabili (*Marine renewable energy*): tutte le fonti di energia rinnovabile che possono essere generate in mare, come l'energia eolica offshore e l'energia oceanica, nonché il solare fotovoltaico galleggiante. Attività portuali (*Ports activities*): movimentazione, magazzino e stoccaggio merci, costruzione di terminal e strutture logistiche e attività di servizio accessorie al trasporto. Filiera cantieristica (*Shipbuilding and repair*): costruzione, riparazione e manutenzione di navi e strutture galleggianti, di imbarcazioni da diporto e sportive; fabbricazione di attrezzature e macchinari (corde, spago e reti, prodotti tessili diversi dall'abbigliamento, articoli sportivi, motori e turbine, strumenti di misura, prova e navigazione). Trasporto marittimo (*Maritime transport*): trasporto marittimo e costiero e per vie navigabili interne di passeggeri e merci; Servizi di noleggio e leasing di attrezzature per il trasporto via acqua. Turismo costiero (*Coastal tourism*): crocieristica, ricettività turistica, turismo balneare e attività ricreative, attività acquatiche e sport nautici (vela, immersioni subacquee).

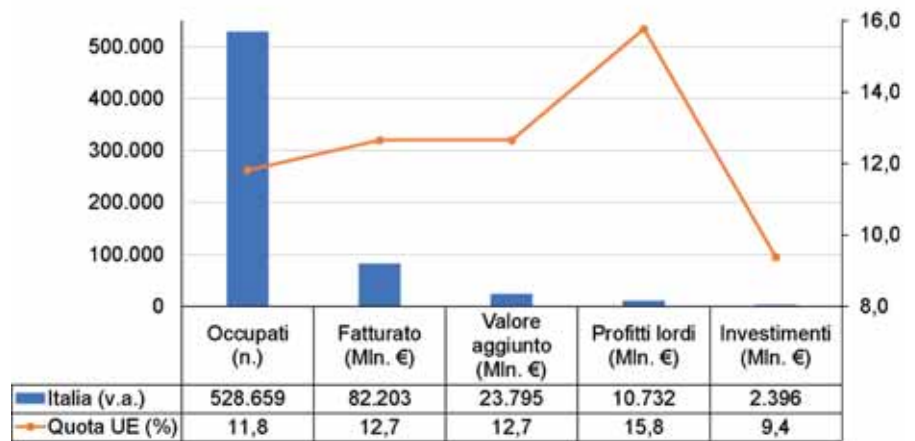


menti), la Filiera Ittica (1,3 miliardi di profitti 0,2 di investimenti), la Filiera Cantieristica (1,1 miliardi di profitti e 0,3 di investimenti), le Estrazioni Marine (0,6 miliardi di profitti e 0,5 miliardi di investimenti).

Nella rilevazione europea della Blue Economy, viene considerata anche la produzione di energie rinnovabili, che nel 2018 risulta attiva in soli due Paesi (Belgio e Danimarca), ma è presumibile che si sia sviluppata più diffusamente negli anni successivi, sotto la spinta delle politiche *green* dell'UE.

Cercando di offrire qualche elemento sulla competitività dell'Italia nell'ambito della Blue Economy europea, emergono dati di tutto rispetto, ma leggermente al disotto del peso complessivo della nostra economia nell'UE a 27.

### Economia del Mare 2018 - Totale Italia



Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati EU Blue Economy Report 2021 (EU Commission).

La nostra quota di occupazione nella Bue Economy dell'UE a 27 risulta pari all'11,8%, mentre quelle di fatturato e valore aggiunto sono al 12,7%; la quota dei profitti lordi risulta consistente (15,8%), mentre piuttosto bassa è quella degli investimenti (9,4%).

L'evoluzione dell'occupazione tra il 2009 e il 2018 della nostra Blue Economy risulta complessivamente declinante, ma con alcune eccezioni e alcune caratteristiche anche molto positive.

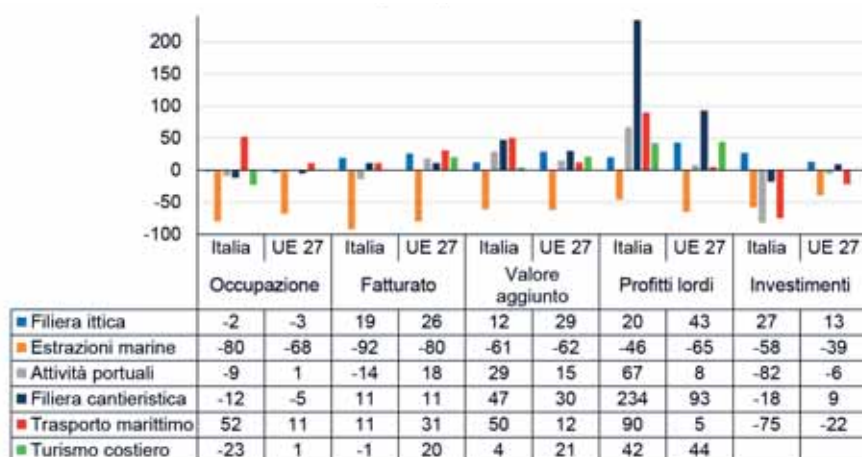
Rispetto ad un aumento contenuto dell'occupazione complessiva nazionale (+1,2%), nella nostra Blue Economy si è registrata una riduzione del 13,5% (quasi 80 mila addetti in meno), quasi tutta dovuta al Turismo Costiero (-22,5%, cioè -90 mila addetti), a fronte di una sostanziale stabilità del dato UE (+1%). Altre riduzioni occupazionali si rilevano nelle Estrazioni Marine (-80,4%, -9 mila addetti), tendenzialmente in linea con quanto avvenuto a livello UE (-68%), nelle Attività Portuali (-9,5%, -3,7 migliaia di addetti), ma anche qui a fronte di una stabilità occupazionale nell'UE 27 (+1%), e nella Filiera Cantieristica (-12,4%, -5,7 migliaia di addetti), con una tendenza più accentuata rispetto all'UE 27 (-5%). Tali andamenti negativi sono stati tuttavia compensati dall'aumento molto consistente



dell'occupazione nel Trasporto Marittimo (+52,3%, quasi +15 mila addetti), rispetto ad un incremento nell'UE 27 molto più contenuto (+11%), e di quella della Filiera Ittica (+1,6%, rispetto al -3% dell'UE 27).

Del tutto opposto è stato invece l'andamento del valore aggiunto, che per la nostra Blue Economy è complessivamente cresciuto dell'11,1%, in linea con quello dell'economia nazionale, rispetto alla quale ha mantenuto la sua quota (1,5%).

### Variatione % 2009-2018 principali indicatori economici EDM



Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati EU Blue Economy Report 2021 (EU Commission).

Salvo che per le Estrazioni Marine (-60,5%, vicino al -62% dell'UE 27), il valore aggiunto è aumentato in tutti i settori, in misura più consistente dell'UE nelle Attività Portuali (+28,7% contro 15%), nel Trasporto Marittimo (+50,3% contro 12%) e nella Filiera Cantieristica (+47% contro 30%), meno consistente nella Filiera Ittica (+12% contro +29%) e nel Turismo Costiero (+3,6% contro +21%).

Le variazioni positive del fatturato risultano diffusamente meno rilevanti che nell'UE 27 nella Filiera Ittica (+19% contro +26%) e nel Trasporto Marittimo (+11% contro +31%), negative rispetto a variazioni positive nell'UE 27 nelle Attività Portuali (-14% contro +18%) e nel Turismo Costiero (-1% contro +20%), in linea nella Filiera Cantieristica (+11%) e ancor più negative nelle Estrazioni Marine (-92% contro -80%).

In quest'ultimo settore, il crollo dei profitti è stato meno rilevante che nell'UE 27 (-46% contro -65%), mentre in tutti gli altri settori risultano forti aumenti, ma molto più accentuati che nell'UE 27 nella Filiera Cantieristica (+234% contro +93%), nel Trasporto Marittimo (+90% contro +5%) e nelle Attività Portuali (+67% contro +8%).

Infine, colpisce l'andamento positivo e superiore a quello dell'UE 27 degli investimenti nella Filiera Ittica (+27% contro +13%) e fortemente negativo, più che nell'UE 27, nelle Estrazioni Marine (-58% contro -29%), nelle Attività Portuali (-82% contro -6%), nella Filiera Cantieristica (-18% contro +9%) e nel Trasporto Marittimo (-75% contro -22%). Del tutto assenti, come detto, gli investimenti nel Turismo Costiero.

## 7. LA DIMENSIONE SETTORIALE E TERRITORIALE DELL'ECONOMIA DEL MARE A LIVELLO NAZIONALE

### 7.1. I settori di attività

I dati e le statistiche elaborati a livello nazionale differiscono parzialmente da quelli europei, sia riguardo i settori considerati, sia in riferimento alla dimensione economica<sup>45</sup>.

#### Dati settoriali EDM: imprese 2014-2019

Settori	2014	2019		Var. % 2014-2019
	.000	.000	%	
Alloggio e ristorazione	74.040	95.933	46,0	29,6
Filiera ittica	33.884	33.178	15,9	-2,1
Sport e tempo libero	28.411	31.332	15,0	10,3
Filiera cantieristica	27.715	27.342	13,1	-1,3
Merci e passeggeri	10.984	11.750	5,6	7,0
Ricerca e ambiente	6.263	8.601	4,1	37,3
Estrazioni marine	524	470	0,2	-10,3
<b>Totale EDM</b>	<b>181.821</b>	<b>208.606</b>	<b>100,0</b>	<b>14,7</b>
<b>Totale Economia</b>	<b>5.733.992</b>	<b>6.078.031</b>		<b>6,0</b>

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati Unioncamere, IX Rapporto sull'Economia del Mare, 2021.

Secondo le ultime rilevazioni di Unioncamere, complessivamente l'Economia del Mare (EDM) a livello nazionale conta nel 2019 oltre 208 mila imprese, con una crescita rispetto al 2014 del 14,7%, ben superiore a quella registrata per l'intera economia (+6%). Il maggior numero di imprese si registra nelle attività afferenti al turismo nell'Alloggio e ristorazione, con il 46% (quasi 96 mila imprese), e nello Sport e tempo libero, con il 15,9% (oltre 31 mila imprese), entrambe in sensibile aumento (rispettivamente +29,6% e +10,3%).

Un numero rilevante di imprese si registra nella Filiera ittica (oltre 33 mila imprese), in lieve calo rispetto al 2014 (-2,1%) e nella Filiera cantieristica (oltre 27 mila imprese), comprendente sia la navalmeccanica che la nautica da diporto, anch'essa in lieve calo (-1,3%). Le imprese di navigazione e logistiche ammontano a quasi 12 mila unità, in crescita del 7%, mentre quelle comprese in Ricerca e ambiente (comprendente

<sup>45</sup> I dati qui esposti sono elaborati sulla base di quelli pubblicati da Unioncamere, contenuti nell'ultimo Rapporto dedicato al comparto (cfr. IX Rapporto sull'Economia del Mare: Ruolo ed impatto sull'economia italiana; [https://www.tagliacarne.it/files/210920/ix\\_rapporto\\_economia\\_del\\_mare\\_18\\_giugno\\_2021.pdf](https://www.tagliacarne.it/files/210920/ix_rapporto_economia_del_mare_18_giugno_2021.pdf)), che sono a loro volta diversi da quelli elaborati da altre fonti nazionali, oltre che meno recenti (cfr. Federazione del Mare, VI Rapporto sull'economia del Mare, 2019). Le aggregazioni settoriali si riferiscono alle attività di seguito elencate. *Filiera ittica* (attività connesse a pesca, lavorazione del pesce e preparazione di piatti a base di pesce, incluso il relativo commercio all'ingrosso e al dettaglio); *Industria delle estrazioni marine* (attività di estrazione di risorse naturali dal mare, come petrolio e gas naturale con modalità off-shore, e altre materie prime, come sale, minerali e materiali da costruzione); *Filiera della cantieristica* (cantieri navali e di demolizione, attività di costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive, fabbricazione di strumenti per navigazione e installazione di macchine e apparecchiature industriali connesse); *Movimentazione di merci e passeggeri* (attività di trasporto per via d'acqua di merci e persone, sia marittimo che costiero, comprese attività di assicurazione e di intermediazione di trasporti e servizi logistici); *Servizi di alloggio e ristorazione* (attività legate alla ricettività di qualsiasi tipo - alberghi, villaggi turistici, colonie marine, ecc. - e quelle relative alla ristorazione, compresa quella su navi); *Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale* (attività di ricerca e sviluppo nel campo delle biotecnologie marine e delle scienze naturali legate al mare, di regolamentazione della tutela ambientale e dei trasporti e attività legate all'istruzione e alla formazione nautica); *Attività sportive e ricreative* (turismo, parchi tematici, stabilimenti balneari e altre attività di intrattenimento e svago).

anche la formazione nautica) contano 8.600 imprese, un settore che fa registrare la crescita più elevata rispetto al 2014 (+37,3%). Marginale il peso delle estrazioni marine, con solo 470 imprese e in sensibile calo (-10,3%) rispetto al 2014.

La dinamica del valore aggiunto complessivo dell'EDM nel quinquennio 2014-2019 risulta più spinta (+12,4%, da 42,3 a 47,5 miliardi di €) di quella dell'economia nel suo insieme (+9,5%).

Settori	2014	2019		Var. % 2014-2019
	Milioni di €	Milioni di €	%	
Alloggio e ristorazione	12.879,1	14.746,6	31,0	14,5
Filiera ittica	3.077,0	3.397,0	7,2	10,4
Sport e tempo libero	2.579,8	2.732,0	5,8	5,9
Filiera cantieristica	6.707,9	7.486,0	15,8	11,6
Merci e passeggeri	6.721,2	8.307,4	17,5	23,6
Ricerca e ambiente	7.660,2	8.250,0	17,4	7,7
Estrazioni marine	2.644,8	2.584,0	5,4	-2,3
<b>Totale EDM</b>	<b>42.270,0</b>	<b>47.503,0</b>	<b>100,0</b>	<b>12,4</b>
<b>Totale Economia</b>	<b>1.462.053,9</b>	<b>1.600.949,0</b>		<b>9,5</b>

### Dati settoriali EDM: valore aggiunto 2014-2019

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati Unioncamere, IX Rapporto sull'Economia del Mare, 2021.

A livello settoriale, spicca la crescita del trasporto e della logistica Merci e passeggeri (+23,6%, da 6,7 a 8,3 miliardi), da seguita da Alloggio e ristorazione (+14,5%, da 12,9 a 14,7 miliardi), dalla Filiera cantieristica (+11,6%, da 6,7 a 8,5 miliardi) e dalla Filiera ittica (+10,4%, da 3,1 a 3,4 miliardi). Sotto il livello medio dell'economia si colloca la crescita del valore aggiunto di Ricerca e ambiente (+7,7%) e Sport e tempo libero (+5,9%). Negativo invece l'andamento delle Estrazioni marine (-2,3).

Rispetto al valore aggiunto complessivo dell'EDM che nel 2019 ammonta a 47,5 miliardi di €, molto interessante è la stima del valore aggiunto attivato, pari a 89,4 miliardi, per un totale complessivo di 136,9 miliardi e un moltiplicatore pari a 1,9. Ossia, grazie agli effetti indotti, sono generati quasi 2 euro per ogni euro di valore aggiunto prodotto dall'EDM.

I valori più elevati del moltiplicatore del valore aggiunto sono quelli del settore Merci e passeggeri (2,8), della Filiera cantieristica (2,4) e di Sport e tempo libero (2,1). Da notare che i primi due settori sono anche quelli che hanno registrato la crescita maggiore nel periodo 2014-2019.

Settori	VA prodotto (a)	VA attivato (b)	VA totale (a+b)	Moltiplicatore (b/a)
Alloggio e ristorazione	14,7	28,6	43,3	1,9
Filiera ittica	3,4	6,4	9,8	1,9
Sport e tempo libero	2,7	5,8	8,5	2,1
Filiera cantieristica	7,5	18,0	25,5	2,4
Merci e passeggeri	8,3	23,6	31,9	2,8
Ricerca e ambiente	8,3	3,9	12,2	0,5
Estrazioni marine	2,6	3,1	5,7	1,2
<b>Totale EDM</b>	<b>47,5</b>	<b>89,4</b>	<b>136,9</b>	<b>1,9</b>

### Dati settoriali EDM: moltiplicatore del valore aggiunto 2019

(Miliardi di €)

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati Unioncamere, IX Rapporto sull'Economia del Mare, 2021.

Gli occupati nell'EDM ammontano nel 2019 a poco più di 900 mila unità, in crescita dell'8,5% rispetto al 2014, un dato quasi doppio rispetto al totale dell'economia (+4,7%).

La quota più rilevante si registra nell'Alloggio e ristorazione (38,3%), con oltre 340 mila occupati e in crescita del 15,3%, seguita dalla Filiera cantieristica (15,4%) con oltre 137 mila occupati, dal settore Ricerca e ambiente (14,3%), con 128 mila unità, Merci e passeggeri e Filiera ittica (rispettivamente 11,6% e 11,4%), entrambi con più di 103 mila unità, e infine Sport e tempo libero (8,2%) e Estrazioni marine (0,7%), e 6 mila addetti.

La dinamica occupazionale più spinta si è registrata nei settori Alloggio e ristorazione (+15,3%) e Sport e tempo libero (+12,9%), seguiti da Merci e passeggeri (+7,4%), Filiera cantieristica (+3,8%), Ricerca e ambiente (+2,3%), Filiera ittica (+8,2%). In caduta le Estrazioni marine (-13,7%).

Un'analisi per indici strutturali evidenzia una dimensione media (occupati per impresa) pari a 4,3 addetti, ma con settori che si posizionano al disotto – come Alloggio e ristorazione (3,6), Filiera ittica (3,1) e Sport e tempo libero (2,3) – e settori che si posizionano ben al disopra – come Ricerca e ambiente (14,9), Estrazioni marine (13,2), Merci e passeggeri (8,8) e Filiera cantieristica (5,0).

In termini di valore aggiunto per occupato (o produttività) l'EDM presenta un indice inferiore (53,2 migliaia di €) a quello dell'economia nel suo complesso (62,8 migliaia di €).

I settori con maggiori *performance* sono quelli caratterizzati anche da rilevanti impieghi di capitale, come quello delle Estrazioni marine (416,8 migliaia di €), trasporto e logistica Merci e passeggeri (80,2 migliaia di €) e Ricerca e ambiente (64,4 migliaia di €). La Filiera cantieristica (54,6 migliaia di €) si colloca poco al disopra della media EDM, mentre ben al disotto si posizionano Alloggio e ristorazione (43,1 migliaia di €), Sport e tempo libero (37,4 migliaia di €) e Filiera ittica (32,9 migliaia di €).

## Dati settoriali EDM: occupati e indici strutturali

Settori	2014	2019		Var. % 2014- 2019	Occupati per impresa (n.)	VA per occupato (.000 €)
	.000	.000	%			
Alloggio e ristorazione	296,7	342,1	38,3	15,3	3,6	43,1
Filiera ittica	101,4	103,4	11,6	2,0	3,1	32,9
Sport e tempo libero	64,7	73,0	8,2	12,9	2,3	37,4
Filiera cantieristica	132,2	137,2	15,4	3,8	5,0	54,6
Merci e passeggeri	96,5	103,6	11,6	7,4	8,8	80,2
Ricerca e ambiente	125,2	128,1	14,3	2,3	14,9	64,4
Estrazioni marine	7,2	6,2	0,7	-13,7	13,2	416,8
<b>Totale EDM</b>	<b>823,6</b>	<b>893,6</b>	<b>100,0</b>	<b>8,5</b>	<b>4,3</b>	<b>53,2</b>
<b>Totale Economia</b>	<b>24.352,2</b>	<b>25.496,8</b>		<b>4,7</b>	<b>4,2</b>	<b>62,8</b>

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati Unioncamere, IX Rapporto sull'Economia del Mare, 2021.

I dati sull'EDM, pur nella loro eterogeneità tecnologica e produttiva, evidenziano una realtà molto dinamica, che complessivamente si pone al di sopra degli andamenti dell'economia per quanto riguarda imprese ed occupazione, che in alcuni settori si esprime anche in una maggiore produttività.

Un confronto sintetico sugli andamenti registrati nel periodo 2014-2019 evidenzia soprattutto la sensibile espansione dei settori turistico-ricreativi (soprattutto Alloggio e ristorazione e, a livelli più contenuti, Sport e tempo libero), probabilmente sostenuti (almeno in parte, riguardo la componente della mobilità delle persone) anche dalla crescita evidente dell'attività di trasporto e logistica Merci e passeggeri.

In tutti e tre i settori le variazioni di imprese, occupati e valore aggiunto risultano tutte al di sopra dell'economia nel suo complesso (salvo che nel valore aggiunto di Sport e tempo libero). Riguardo al settore della mobilità e della logistica, si evidenzia anche la maggiore crescita del valore aggiunto nel periodo considerato, a fronte di un aumento sensibile, ma meno rilevante di imprese e occupazione; segno anche di una consistente capacità organizzativa e di una apprezzabile competitività di mercato.

L'analisi dei settori più propriamente di trasformazione industriale evidenzia una contenuta riduzione delle imprese, una contenuta crescita occupazionale e un importante incremento del valore aggiunto.

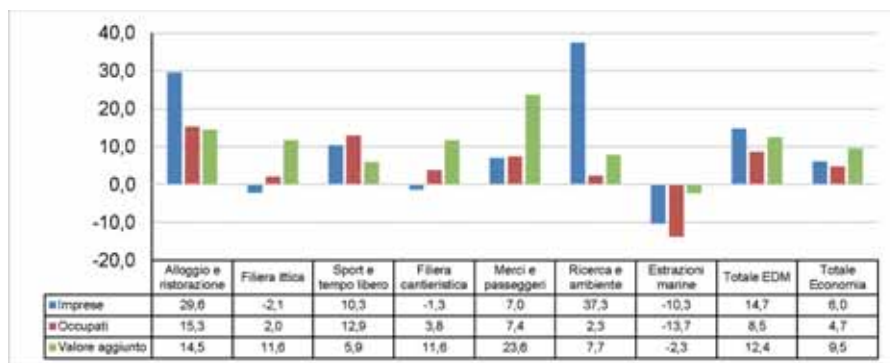
Pur non potendo distinguere gli andamenti della navalmeccanica da quelli della nautica, si può comunque dedurre una positiva competitività complessiva, frutto in parte di processi di razionalizzazione produttiva e in parte tecnologica, notoriamente riconosciuta a livello internazionale per entrambi i segmenti, nonostante una accresciuta concorrenza internazionale della navalmeccanica soprattutto asiatica.

Fortemente declinante è invece il settore delle Estrazioni marine (soprattutto gas), che ha subito variazioni negative in tutte e tre le variabili considerate, frutto delle chiusure dei giacimenti esistenti o delle sensibili restrizioni al loro sfruttamento, al blocco di nuove prospezioni e al blocco di nuovi impianti off-shore di produzione di energie rinnovabili. Scelte che si sono rivelate in tutta la loro paradossale miopia a seguito della crisi energetica tuttora in corso, ma che evidenziano anche l'esigenza di rilanciare il settore, con tutte le cautele e le condizioni volte alla tutela ambientale del mare, per contribuire all'autonomia energetica del paese.

La componente energetica dell'EDM nazionale, come già visto a livello UE, tarda ad intraprendere un deciso percorso sulle fonti rinnovabili, in particolare nell'eolico *off-shore* (impianti galleggianti situati oltre le 12 miglia dalla costa, della cui tecnologia il nostro paese risulta ampiamente dotato) e nello sviluppo di fonti innovative (maree e moto ondoso), ancora in una fase sperimentale.



## Andamento dei settori EDM 2014-2019 (Var. %)



Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati Unioncamere, IX Rapporto sull'Economia del Mare, 2021.

Proprio recentemente, è stato inaugurato in Italia, a Taranto, il primo impianto eolico *off-shore* del Mediterraneo, dopo essere rimasto in attesa del via libera per ben 14 anni, per 30 MW di capacità complessiva e una produzione di oltre 58 mila MWh, che fornirà energia al porto di Taranto (almeno il 10%) e che punta anche a fornire, attraverso l'elettrolisi, idrogeno verde all'acciaieria ex Ilva e alla raffineria Eni.

Tuttavia, altri tre progetti "storici" restano fermi da anni per le opposizioni locali (Sulcis, Canale di Sicilia e Rimini), a fronte di un obiettivo del PNIEC (Piano nazionale integrato energia e clima) che, solo per l'eolico *off-shore*, prevede l'installazione al 2030 di 900 MW. A fine 2021, il MITE ha pubblicato un avviso pubblico, a cui hanno inviato la manifestazione d'interesse 64 imprese con proposte di investimenti nel settore; di queste, 40 risultano essere state istruite, per una capacità complessiva di 19 GW.

In ogni caso, tutte le attività dell'EDM, in misura più o meno rilevante, hanno di fronte – e in parte stanno già affrontando – rilevanti sfide tecnologiche, di sostenibilità e digitalizzazione, che vanno assolutamente affrontate. Ma, senza dubbio, quelle energetiche, soprattutto a seguito della crescita smisurata dei prezzi delle fonti fossili e dell'impatto della guerra russo ucraina, sono diventate quelle più urgenti e rilevanti.

### 7.2. Il territorio

L'analisi dell'EDM evidenzia una distribuzione territoriale che coinvolge tutto il paese, indirettamente anche quelle regioni prive di sbocco sulla costa e di portualità. Delle quasi 182 mila imprese complessive, ben il 45,1% (oltre 94 mila) è localizzato nel Mezzogiorno, il 28,8% nel Centro (oltre 60 mila), il 14,7% nel Nord-Est (oltre 30 mila) e l'11,4% nel Nord-Ovest (quasi 24 mila).

Gli incrementi relativi più rilevanti tra il 2014 e il 2020 si sono registrati nel Mezzogiorno (+20,1%), con quasi 16 mila imprese in più, seguito dal Centro (+14,3% e quasi 8 mila imprese in più), dal Nord-Ovest (+7,7% e circa 1.700 imprese) e dal Nord-Est (+6,3% e circa 1.800 imprese).

Al dinamismo imprenditoriale fa riscontro un risultato economico coerente, ma parzialmente diverso. Il Mezzogiorno presenta la quota più ri-

levante, pari a 15,8 miliardi (1/3 del VA totale EDM), seguito dal Centro con 12,7 miliardi (26,8%), dal Nord-Ovest con 10,6 miliardi (22,3%) e dal Nord-Est con 8,4 miliardi (17,6%).

Aree	2014	2020		Variazione % 2014-2020
	(n.)	(n.)	%	
Nord-Ovest	22.034	23.722	11,4	7,7
Nord-Est	28.822	30.627	14,7	6,3
Centro	52.584	60.112	28,8	14,3
Mezzogiorno	78.380	94.145	45,1	20,1
<b>Italia</b>	<b>181.820</b>	<b>208.606</b>	<b>100,0</b>	<b>14,7</b>

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati Unioncamere, IX Rapporto sull'Economia del Mare, 2021.

L'attivazione del valore aggiunto complessivo (cioè quello prodotto e quello indotto, pari per l'EDM a 139,6 miliardi di euro) risulta invece più equamente distribuita tra le aree. Il Mezzogiorno (con 39,9 miliardi) ha una quota del 29,1%, il Centro del 26,6% (con 36,4 miliardi), il Nord-Ovest del 24,2% (con 33,1 miliardi) e il Nord-Est del 20,1% (con 27,5 miliardi).

Il risultato è determinato da un valore del moltiplicatore del valore aggiunto che, rispetto al valore complessivo di 1,9, nel Mezzogiorno risulta pari a 1,5 e nel Centro a 1,9, mentre nel Nord-Ovest sale a 2,1 e nel Nord-Est a 2,3. In sostanza, l'EDM attiva più indotto nel Nord che nel Centro-Sud, dove il valore aggiunto attivato dall'EDM rappresenta comunque una quota rilevante di quello dell'intera economia territoriale, rispettivamente l'11,2% nel Mezzogiorno e il 10,5% nel Centro, contro il 6,3% nel Nord-Ovest e il 7,4% nel Nord-Est, rispetto all'8,6% a livello nazionale.

Aree	VA prodotto EDM		VA attivato EDM			Moltiplicatore
	Mld. €	%	Mld. €	%	% su VA totale	
Nord-Ovest	10,6	22,3	33,1	24,2	6,3	2,1
Nord-Est	8,4	17,6	27,5	20,1	7,4	2,3
Centro	12,7	26,8	36,4	26,6	10,5	1,9
Mezzogiorno	15,8	33,3	39,9	29,1	11,2	1,5
<b>Italia</b>	<b>47,5</b>	<b>100,0</b>	<b>136,9</b>	<b>100,0</b>	<b>8,6</b>	<b>1,9</b>

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati Unioncamere, IX Rapporto sull'Economia del Mare, 2021.

L'occupazione dell'EDM nel nostro paese ammonta a più di 545 mila unità, distribuita per 1/3 nel Mezzogiorno (oltre 181 mila occupati), per il 26,8% nel Centro (146 mila occupati), oltre 121 mila nel Nord-Ovest e 96 mila nel Nord-Est.

Elaborando alcuni indicatori strutturali, emerge un numero medio di occupati per impresa più basso del dato nazionale nel Mezzogiorno (2,3) e nel Centro (2,8) e al disopra nel Nord-Est (3,3) e ben al disopra nel Nord-Ovest (5,5), cioè il doppio rispetto Mezzogiorno.

Anche se si tratta di un dato molto aggregato e di cui non si dispone una scomposizione settoriale per area, emerge chiaramente un'inci-

## Dati territoriali EDM: imprese

## Dati territoriali EDM: valore aggiunto prodotto e attivato 2019

## Dati territoriali EDM: occupati e indici strutturali 2019

denza elevata della piccola dimensione e della ridotta organizzazione, ma molto più accentuata al Centro-Sud.

Aree	Occupazione		Occupati per impresa (n.)	VA per impresa (.000 €)
	(.000)	%		
Nord-Ovest	121,6	22,3	5,5	446,0
Nord-Est	96,0	17,6	3,3	273,7
Centro	146,1	26,8	2,8	211,7
Mezzogiorno	181,6	33,3	2,3	168,0
Italia	545,3	100,0	3,0	227,7

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati Unioncamere, IX Rapporto sull'Economia del Mare, 2021.

Il dato si ripercuote inevitabilmente sul valore aggiunto per impresa, un indice generale di produttività. A fronte di un dato medio nazionale di 227,7 migliaia di €, quello del Nord-Ovest risulta essere il doppio (446 mila €); ben al disotto, ma superiore al dato nazionale, si colloca quello del Nord-Est (273,7 migliaia di €), mentre quello del Centro è al disotto, ma non distante dalla media nazionale (211,7 migliaia di €) e quello del Mezzogiorno è pari a 1/3 di quello del Nord-Ovest.

Si tratta di dati che riflettono potenzialità e limiti dell'EDM a livello territoriale. Se si assumono a riferimento i dati del Nord-Ovest, sembra emergere che l'EDM del Nord-Est si stia avvicinando a quel modello, cioè un comparto produttivo consistente, che incide sul complesso dell'economia del territorio, ma basata su una forte integrazione con esso, in termini di filiera complessiva nella quale le aree costiere svolgono un ruolo determinante negli scambi commerciali e nell'alimentazione dei cicli della produzione e del consumo, come emerge dai livelli di produttività più elevati e strutture aziendali più strutturate.

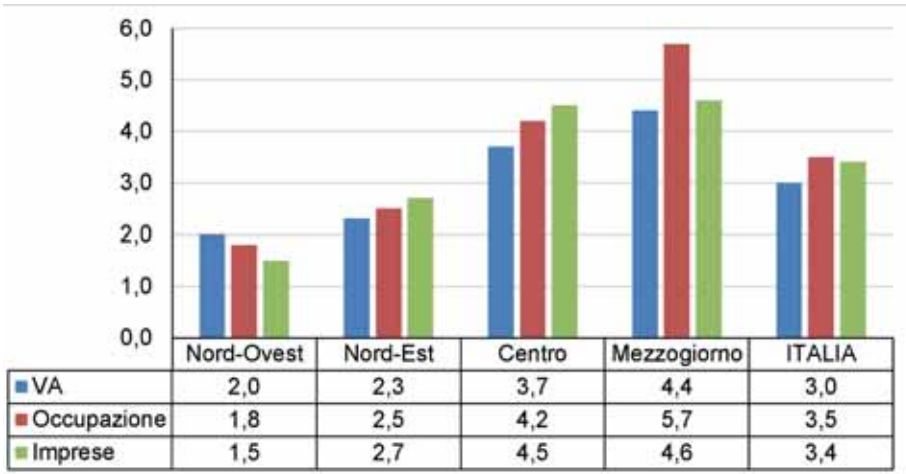
Ben distanti dall'EDM del Nord sono invece quella del Centro e soprattutto quella del Mezzogiorno; in entrambi i casi hanno un numero di imprese e di occupati molto più consistente, produttività più bassa e strutture aziendali meno strutturate che nell'EDM del Nord, ma hanno un peso sul complesso dell'economia territoriale più rilevante, in particolare nel Mezzogiorno, dove svolgono un ruolo relativamente più autonomo che integrato col resto dell'economia territoriale.

A livello regionale, proprio l'incidenza di imprese, valore aggiunto e occupazione consente di svolgere riflessioni un po' più puntuali.

La Liguria è emblematica, in quanto si tratta di una regione "specializzata" nell'EDM, anzi la regione "più specializzata", ma la sua funzione economico-territoriale è quella di operare non solo in funzione della propria economia regionale, bensì anche di quelle delle regioni retrostanti dell'intero Nord-Ovest. Analoga sembra essere la funzione anche dell'EDM del Friuli-Venezia Giulia, anche se a livelli meno rilevanti, meno quella del Veneto e dell'Emilia-Romagna.



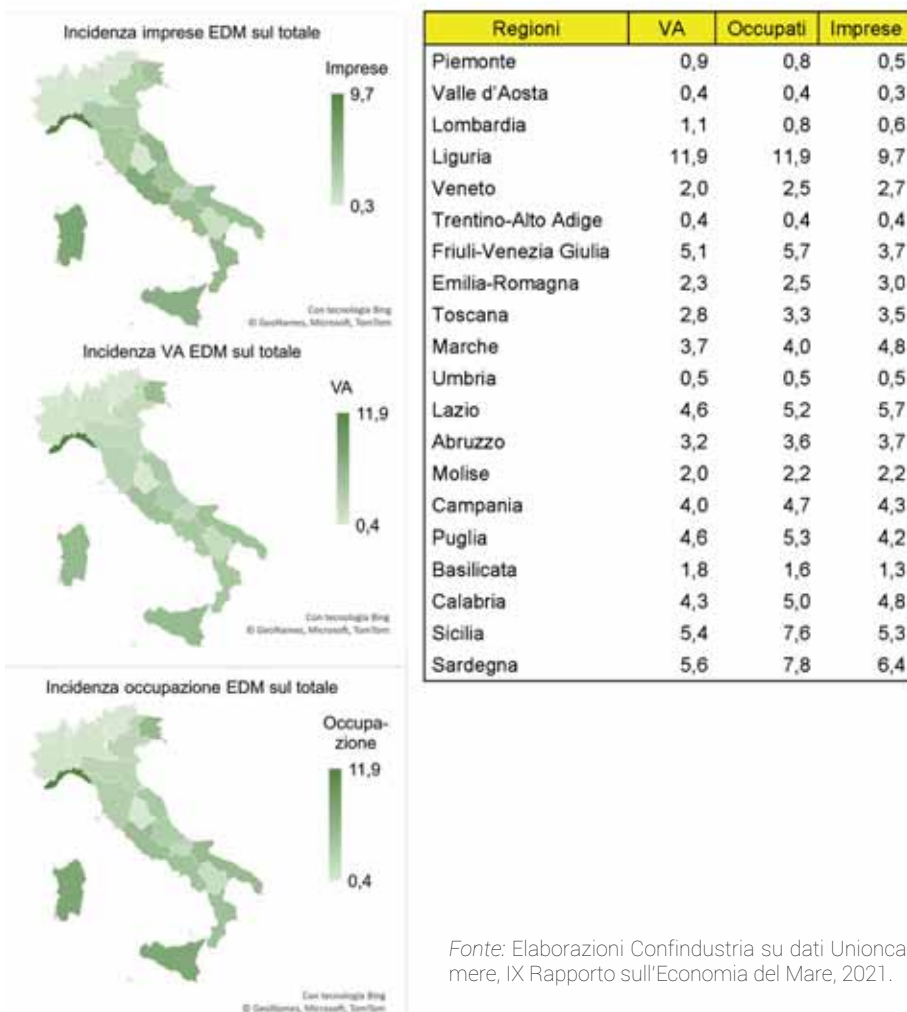
### Dati territoriali EDM: incidenza di valore aggiunto, occupazione e imprese su totale economia



Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati Unioncamere, IX Rapporto sull'Economia del Mare, 2021.

Passando al Centro, Lazio e Marche sembrano avere un ruolo simile a quello del Friuli-Venezia Giulia, così come nel Mezzogiorno la Campania, la Puglia, la Calabria, la Sicilia e la Sardegna. Queste ultime sembrano regioni con forti potenzialità di sviluppo della loro EDM, ma soprattutto in funzione della crescita complessiva delle rispettive economie e delle aree interne, un aspetto particolarmente significativo per le regioni del Mezzogiorno, ma non solo.

### Dati regionali EDM: incidenza di valore aggiunto, occupazione e imprese su totale economia



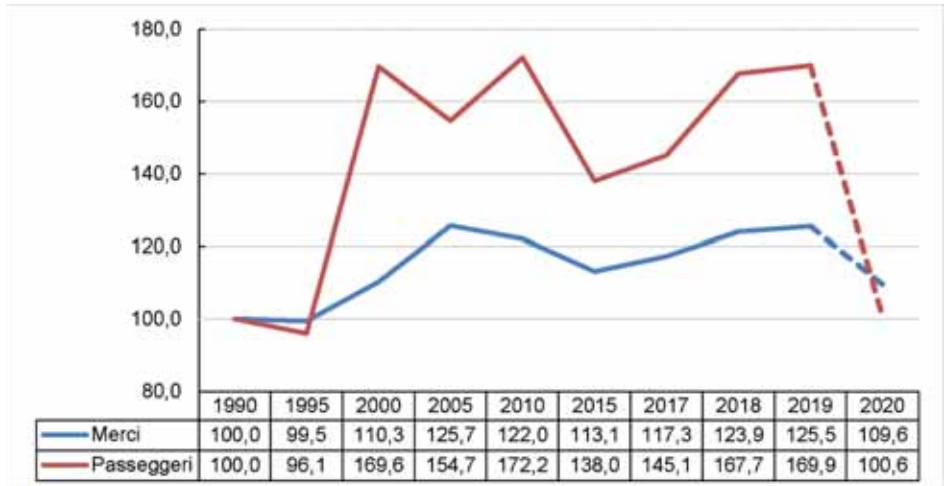
Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati Unioncamere, IX Rapporto sull'Economia del Mare, 2021.

## 8. IL TRASPORTO MARITTIMO

### 8.1. Il movimento di merci e passeggeri

Uno dei settori dell'EDM più rilevanti e significativi è certamente quello del trasporto marittimo e della logistica portuale di merci e passeggeri.

#### Movimento merci e passeggeri nei porti italiani (1990=100)



Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati MIMS, Conto nazionale delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, 2021.

Nel corso degli ultimi trent'anni (1990-2020) i flussi nei porti italiani hanno conosciuto un vero e proprio decollo, sia del movimento passeggeri tra il 1995-2000 (+43,4%), sia di quello delle merci, ma tra il 1995-2005 (+26,3%).

#### Movimento merci e passeggeri nei porti italiani 1990-2020

	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2017	2018	2019	2020
<b>Merci (milioni di tonnellate)</b>										
Sbarcate	295,8	294,4	315,2	348,2	324,5	292,5	304,2	312,2	315,0	284,6
Imbarcate	109,2	108,6	131,5	160,7	169,6	165,5	170,9	189,8	193,1	159,2
<b>Totali</b>	<b>405,0</b>	<b>403,0</b>	<b>446,6</b>	<b>508,9</b>	<b>494,1</b>	<b>458,0</b>	<b>475,2</b>	<b>502,0</b>	<b>508,1</b>	<b>443,7</b>
<b>Passeggeri (milioni)</b>										
Sbarcati	25,5	24,6	43,2	39,5	43,9	35,1	36,9	42,8	43,2	25,7
Imbarcati	25,4	24,3	43,2	39,3	43,8	35,1	36,9	42,6	43,4	25,5
<b>Totali</b>	<b>50,9</b>	<b>48,9</b>	<b>86,4</b>	<b>78,8</b>	<b>87,7</b>	<b>70,3</b>	<b>73,9</b>	<b>85,4</b>	<b>86,5</b>	<b>51,2</b>

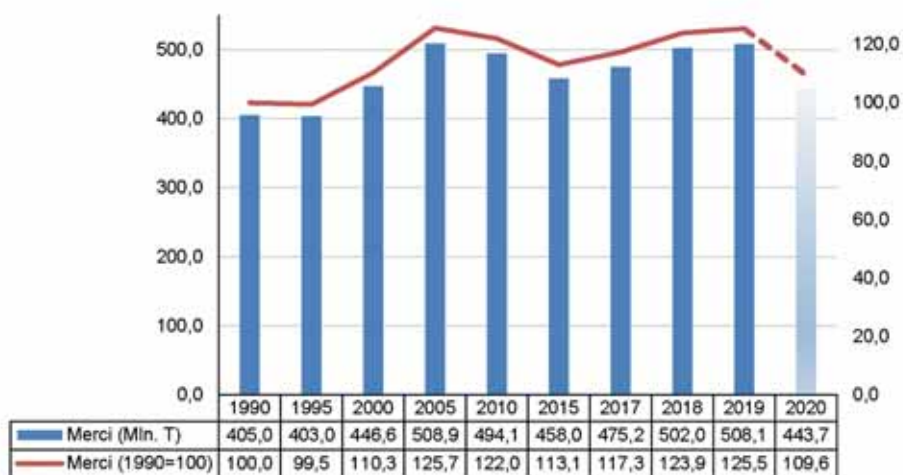
Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati MIMS, Conto nazionale delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, 2021.

Negli anni successivi gli andamenti sono stati piuttosto altalenanti, con cadute e risalite, ma non hanno quasi mai superato i livelli eccezionali raggiunti nel 2000 e nel 2005, quasi raggiunti di nuovo nel 2019 per poi precipitare nel 2020, a causa del Covid-19, in particolare nel movimento passeggeri (tornato ai livelli del 1990), meno in quello merci (che anche nel 2020 si è posizionato su un livello superiore del 10% di quello del 1990). I dati di lungo periodo, al netto del Covid-19 e dell'eccezionale ripresa del 2021 (v. sopra), sembrano evidenziare una sorta di "soffitto" oltre il quale non sembra possibile andare, sia nel movimento merci (re-

lativamente meno oscillante tra 400 e 500 milioni di tonnellate), sia in quello passeggeri (tra 70 e 86 milioni di passeggeri).

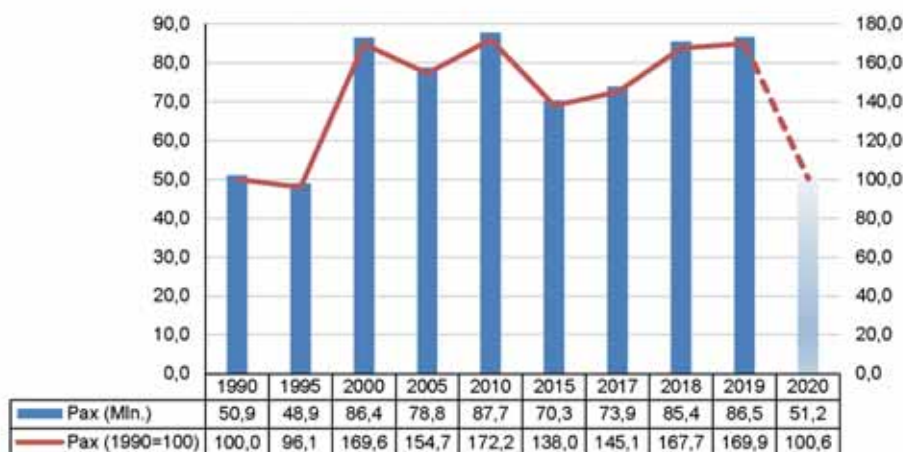
### Movimento merci nei porti italiani 1990-2020

Mln. Tonn. (scala sx) e numeri indici (scala dx, 1990=100)



### Movimento passeggeri nei porti italiani 1990-2020

Mln. (scala sx) e numeri indici (scala dx, 1990=100)



Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati MIMS, Conto nazionale delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, 2021.

Non sfuggirà un particolare non irrilevante. Il forte sviluppo del trasporto marittimo nella seconda metà degli anni '90 avviene a seguito della ormai "storica" riforma portuale (legge 84/1994). Negli anni successivi sono state operate diverse "manutenzioni", più o meno incisive, le ultime delle quali (D.Lgs. 169/2016 e 232/2017) caratterizzate dalla costituzione delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP), con le quali si è probabilmente inteso adeguare l'assetto della *governance* portuale alla globalizzazione e ai cambi di paradigma industriale del trasporto marittimo; meno si è fatto sulla regolazione del mercato e sulla regolamentazione della navigazione, cioè la base della competitività delle imprese marittime e logistiche del paese.

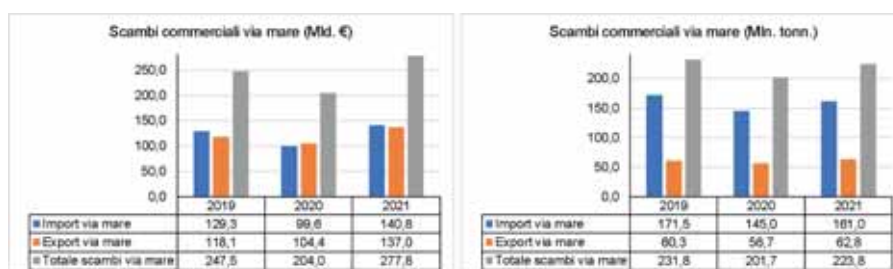
## 8.2. Trasporto marittimo e commercio internazionale

La funzione più importante del trasporto marittimo e dalla logistica per il complesso dell'economia del paese è sicuramente quella svolta negli scambi commerciali, l'import e l'export a livello globale.

Negli ultimi anni, caratterizzati dalla crisi Covid, gli scambi commerciali effettuati via mare sono passati complessivamente da 247,5 del 2019 a 204 miliardi di € del 2020 (-17,6%), ma in misura più rilevante per l'import (-23,6%) che per l'export (-11,7%); gli scambi totali sono diminuiti in misura più contenuta (-10,4%) da 904,6 a 810,1 miliardi, sia per l'import (-12%) che per l'export (-9,1). In sostanza, il valore dei beni trasferiti via mare ha subito una perdita superiore a quella complessivamente registrata con tutte le modalità di trasporto, un effetto dovuto alle maggiori difficoltà materiali di gestire catene logistiche basate sui grandi volumi su lunghe e lunghissime distanze, con situazioni differenziate di impatto della pandemia e di regolamentazione logistica dei porti dei vari paesi.

### Scambi commerciali via mare 2019-2021

Mld. € e Mln. tonn.



Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati Istat.

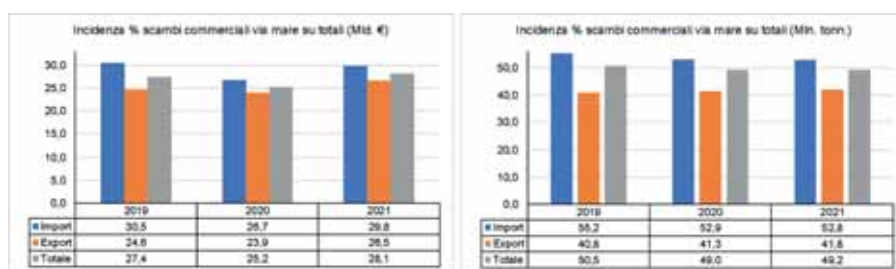
In termini di volumi, la contrazione del trasporto marittimo del 2020 è stata più contenuta di quella in valore. Rispetto al 2019 gli scambi globali dell'Italia sono calati da 231,8 a 201,7 milioni di tonn. (-13%), sempre in misura più consistente per l'import (-15,5%) che per l'export (-5,9%). Gli scambi totali sono calati meno (-10,3%), da 458,5 a 411,2 milioni di tonn., sia per l'import (-11,9%) che per l'export (-6,9%).

La ripresa del 2021 è stata straordinaria, con un recupero anche superiore al calo subito nel 2020. Gli scambi marittimi in valore sono cresciuti da 204 a 277,8 miliardi di € (+36,2% sul 2020 e +12,2% sul 2019), molto più per l'import (+41,3% sul 2020 e +8,8% sul 2019) che per l'export (+31,1% sul 2020 e +16% sul 2019). Il recupero degli scambi totali del 2021 è stato rilevante (+22% sul 2020 e +9,3% sul 2019), con un aumento da 810,1 a 988,3 miliardi di €, come pure per l'import (+26,4% sul 2020 e +11,3% sul 2019) e l'export (+18,2% sul 2020 e +7,5%). In sostanza, il 2021 ha registrato una migliore ripresa sia dell'export sia dell'import.

Il recupero dei volumi trasportati via mare nel 2020 è stato rilevante, ma inferiore a quello in valore (+11,1%), da 201,7 a 223,8 milioni di tonn., ma soprattutto è risultato più basso rispetto ai volumi del 2019 (-3,4%).

Solo l'export del 2021 ha registrato volumi superiori al 2020 (+10,7%) e al 2019 (+4,2%), mentre l'import del 2021 è aumentato rispetto al 2020 (+11,1), ma è risultato più basso del 2019 (-6,1%).

I dati sull'andamento degli scambi commerciali via mare conferma il ruolo fondamentale che essi ricoprono su quelli complessivi prima durante e dopo la pandemia. In termini di incidenza, gli scambi marittimi nel 2019 rappresentavano il 27,4% del valore di quelli totali; nel 2020 sono calati al 25,2% per poi risalire al 28,1% nel 2021, oltre l'incidenza registrata nel 2019.



### Incidenza % scambi commerciali via mare su totali 2019-2021

Mld. € e Mln. tonn.

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati Istat.

Un ruolo essenziale è stato svolto dall'export, la cui incidenza sul valore degli scambi totali si è ridotta solo dal 24,6% al 23,9% tra il 2019 e il 2020, per poi balzare al 26,5% nel 2021. Diversamente, l'incidenza del valore dell'import marittimo su quello totale ha registrato una riduzione sensibile, dal 30,5% del 2019 al 26,7% del 2020, ma il recupero del 2021 è stato inferiore a quello del 2019, fermandosi al 29,8%. Da questi dati si può ben affermare che la sensibile ripresa dell'export nazionale sia avvenuta soprattutto attraverso il mare.

In termini di volumi, gli scambi via mare hanno invece mantenuto sostanzialmente la loro incidenza su quelli totali durante tutto il periodo considerato, come se l'effetto del *lockdown* avesse determinato un parziale assestamento dimensionale del trasporto marittimo. L'incidenza degli scambi marittimi in volumi su quelli totali è complessivamente passata dal 50,5% del 2019 al 49% del 2020 e al 49,2% del 2021. Il risultato è avvenuto attraverso un aumento costante dell'incidenza dell'export marittimo sul totale anche durante il picco pandemico, passando 40,8% del 2019 al 41,3% del 2020 e al 41,8% del 2021; da parte dell'import, invece, si verificato un calo dell'incidenza dal 55,2% del 2019 al 52,9% del 2020 e al 52,8% del 2021.

Un dettaglio per settore merceologico dell'incidenza degli scambi marittimi su quelli totali nel 2021 mostra come essi rappresentino una modalità al servizio di tutta l'economia. Tutti i settori presentano quote rilevanti, sia in valore sia in volume, di interscambio commerciale via mare.

Tuttavia, spiccano incidenze ben al di sopra di quelle medie in valore (28,1%) e in volume (49,2%) nell'import-export di prodotti quali materie prime minerali, metallifere ed energetiche e relativi semilavorati.



**Incidenza % scambi commerciali  
via mare per settore merceologico  
su quelli totali nel 2021**

*Mld. € e Mln. tonn.*

Settori merceologici	Scambi esteri via mare			
	Valori		Volumi	
	Mld. €	Quota % su scambi totali	Mln. tonn.	Quota % su scambi totali
Agricoltura	7,771	32,2	11,128	37,1
Carbone, petrolio, gas	29,411	63,0	74,104	63,4
Minerali metalliferi e altri prodotti estrattivi	2,729	74,6	16,322	71,9
Alimentari	23,395	30,6	14,309	34,3
Tessile-abbigliamento	15,932	18,5	2,082	47,8
Legno e carta	5,328	23,0	5,619	24,2
Coke e raffinazione petrolio	19,185	84,6	39,167	87,6
Chimica, plastica	31,572	17,8	16,711	33,4
Lavorazione minerali non metalliferi	5,207	31,9	6,982	32,9
Metalmeccanica	31,884	26,5	22,225	41,7
Apparecchi meccanici e elettronici	57,489	25,0	5,448	33,3
Mezzi di trasporto	29,861	30,6	2,889	28,8
Mobili e arredamento	7,101	22,5	1,419	35,4
Materie prime secondarie e rifiuti	2,392	22,7	4,236	29,3
Traslochi e bagagli	0,011	10,5	0,0002	35,9
Merci non individuabili	0,017	3,2	0,0005	27,6
Altre merci	8,484	40,1	1,152	52,0
<b>Totale</b>	<b>277,769</b>	<b>28,1</b>	<b>223,795</b>	<b>49,2</b>

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati Istat.

Questo dato evidenzia un rilevante profilo infrastrutturale connesso al trasporto marittimo e alla logistica portuale e retroportuale, fortemente condizionato dalla dimensione e dalla disponibilità di strutture di deposito, stoccaggio, movimentazione e trasferimento modale, oltre che dall'efficienza della navigazione e della portualità.

## 9. LE DOTAZIONI INFRASTRUTTURALI DEI PORTI: UN'ANALISI TERRITORIALE

### 9.1. Introduzione

Negli ultimi decenni il sistema portuale ha acquisito un ruolo sempre più strategico all'interno dell'economia nazionale: sotto l'aspetto economico, in particolar modo, per la rilevante influenza che i comparti collegati al *cluster* svolgono all'interno dell'attività produttiva e occupazionale del Paese; sotto l'aspetto geo-politico, data la strategica posizione geografica dell'Italia posta al centro del Mediterraneo, anche nell'ottica di ottimizzare l'iter richiesto dalle *value chain*; sotto l'aspetto logistico, considerato elemento essenziale per lo sviluppo di un sistema di connessioni sempre più integrato e intermodale.

Il contributo che il sistema marittimo ha dato all'economia nazionale nel 2019 è stato pari al 3% del PIL e al 17,5%, equivalente a 8,1 miliardi €, del totale dell'Economia del Mare. Con riferimento ai dati relativi ai traffici passeggeri e merci, va inoltre aggiunto che, nello stesso anno, è stato riscontrato un traffico passeggeri pari a 85 milioni di unità, di cui 12 milioni solo per il settore crocieristico, e un volume merci equivalente a 508 milioni di tonnellate in totale, facendo registrare oltre quasi il 50% degli scambi commerciali nazionali per via mare.

L'importanza che il comparto portuale ricopre all'interno del sistema economico nazionale è fortemente evidenziata anche dall'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) 2021 "Dieci anni per trasformare l'Italia", che dedica particolare attenzione a interventi e programmi del settore, sia nell'ottica di ripristinare l'entità della domanda dei servizi marittimi al livello pre-pandemico, sia in quella di porre l'accento sul rafforzamento dell'intermodalità e della logistica integrata, in particolar modo attraverso operazioni di ammodernamento dei porti, in sintonia con la pianificazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica. Tra gli interventi volti al potenziamento del comparto portuale vanno segnalati i seguenti: il consolidamento e la sicurezza delle dotazioni infrastrutturali, lo sviluppo di maggiori forme di intermodalità, una più ampia digitalizzazione dei processi, collegata alla semplificazione degli iter amministrativi, nonché la crescita di *green ports* in un'ottica di sostenibilità.

### 9.2. Le infrastrutture per regione e area territoriale

#### 9.2.1. Porti, accosti e banchine

A scala territoriale<sup>46</sup>, dei 282 porti italiani, 37 sono ubicati a Nord-Ovest, 24 a Nord-Est, 42 al Centro, 93 al Sud e 86 nelle Isole maggiori. Le 37 unità presenti al Nord-Ovest sono tutte in Liguria, mentre le 24 ubicate

<sup>46</sup> Le aree geografiche (e le relative regioni) considerate sono il Nord-Ovest (Liguria), il Nord-Est (Emilia-Romagna, Friuli-Venezia Giulia e Veneto), il Centro (Lazio, Marche e Toscana), il Sud (Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia e) e le Isole (Sardegna e Sicilia).



a Nord-Est sono distribuite tra Emilia-Romagna (10), Friuli-Venezia Giulia (6) e in Veneto (8). Riguardo le 42 strutture portuali ubicate al Centro, 13 si trovano nel Lazio, 8 nelle Marche e 21 in Toscana. Infine, tra i porti presenti nel Sud, 5 sono situati in Abruzzo, 1 in Basilicata, 17 in Calabria, 34 in Campania, 3 in Molise e 33 in Puglia. Quelli ubicati nelle Isole si distribuiscono in 29 strutture presenti in Sardegna e 57 in Sicilia.

### Dotazioni fisiche per regione di porti, accosti e relative caratteristiche dimensionali

Regioni e Aree Territoriali	Porti	Accosti					
		Numero		Lunghezza complessiva		Superficie totale banchine	
		N.	Quote (%)	m.	Quote (%)	.000 mq	Quote (%)
Liguria	37	260	12,1	72.813	14,4	2.696,4	22,9
Toscana	21	288	13,4	51.191	10,1	650,7	5,5
Lazio	13	93	4,3	31.211	6,2	795,4	6,8
Campania	34	162	7,5	32.551	6,4	904,5	7,7
Basilicata	1	1	0,0	275	0,1	15,0	0,1
Calabria	17	100	4,6	23.911	4,7	596,7	5,1
Puglia	33	223	10,4	53.144	10,5	1.275,8	10,8
Molise	3	7	0,3	2.049	0,4	60,2	0,5
Abruzzo	5	26	1,2	6.284	1,2	150,4	1,3
Marche	8	105	4,9	16.755	3,3	321,7	2,7
Emilia-Romagna	10	98	4,6	36.112	7,1	485,6	4,1
Veneto	8	203	9,4	29.687	5,9	1.045,7	8,9
Friuli-Venezia Giulia	6	103	4,8	29.531	5,8	109,4	0,9
Sardegna	29	207	9,6	53.670	10,6	1.508,8	12,8
Sicilia	57	276	12,8	65.915	13,0	1.146,5	9,7
<b>TOTALE</b>	<b>282</b>	<b>2.152</b>	<b>100,0</b>	<b>505.099</b>	<b>100,0</b>	<b>11.762,6</b>	<b>100,0</b>
Nord-Ovest	37	260	12,1	72.813	14,4	2.696,4	22,9
Nord-Est	24	404	18,8	95.330	18,9	1.640,7	13,9
Centro	42	486	22,6	99.157	19,6	1.767,8	15,0
Sud	93	519	24,1	118.214	23,4	3.002,5	25,5
Isole	86	483	22,4	119.585	23,7	2.655,3	22,6
Centro-Nord	103	1.150	53,4	267.300	52,9	6.104,8	51,9
Mezzogiorno	179	1.002	46,6	237.799	47,1	5.657,8	48,1

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati MIMS, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Anno 2020.

In termini di distribuzione territoriale, i porti si concentrano per il 24,1% al Sud, il 22,6% al Centro, per il 22,4% nelle Isole, per il 18,8% al Nord-est e il 12,1% al Nord-Ovest. A scala regionale, le maggiori concentrazioni si rilevano in Toscana (13,4%), Sicilia (12,8%), Liguria (12,1%), Puglia (10,4%), Sardegna (9,6%) e Veneto (9,4%). Dei 2.152 accosti distribuiti tra i 282 porti considerati, 260 si trovano nei porti situati nel Nord-Ovest (Liguria), 404 nelle Regioni Nord-Orientali, 486 al Centro, 519 nel Sud e 483 nelle Isole. La lunghezza complessiva degli accosti ammonta a oltre 500 mila metri, di cui quasi 120 mila metri al Sud, oltre 118 mila nelle Isole, oltre 267 mila al Nord (di cui 95.330 a Nord-Est e quasi 73 mila a Nord-Ovest) e oltre 99 mila al Centro. Le maggiori concentrazioni si rilevano in Liguria (14,4%), Sicilia (13%), Sardegna (10,6%), Puglia (10,5%) e Toscana (10,1%). Riguardo la superficie totale delle banchine, degli oltre 11 milioni di mq, 2,7 milioni sono nei porti del Nord-Ovest

(22,9%), 1,6 milioni in quelli del Nord-Est (13,9%), 1,8 milioni al Centro (15%), 3 milioni in quelli del Sud (25,5%) e circa 2,7 milioni in quelli delle Isole (22,6%). A livello regionale, la maggiore concentrazione di banchine si registra in Liguria, con quasi 2,7 milioni di mq (22,9%), cioè quasi un quarto del totale nazionale; seguono la Sardegna (12,8%), la Puglia (10,8%), la Sicilia (9,7%) e il Veneto (8,9%).

Un'analisi per indici strutturali, in termini di dotazione per porto, evidenzia un numero medio di accosti più elevato della media nazionale (7,6) il Nord-Est (16,8) e il Centro (11,6), per la concentrazione rilevabile in Veneto (25,4), Friuli-Venezia Giulia (17,2), Toscana (13,7), Marche (13,1) ed Emilia-Romagna (9,8).

Questa maggiore dotazione portuale degli accosti del Nord-Est e del Centro corrisponde anche alla loro lunghezza complessiva, calcolata rispettivamente a quasi 4 mila metri e a quasi 2,4 mila metri per porto, a cui si aggiunge il Nord-Ovest con quasi 2 mila metri, rispetto ad un dato medio nazionale di quasi 1.800 metri per porto. Anche in questo caso, il dato a livello di area è frutto di quelli rilevati a livello regionale: la lunghezza complessiva degli accosti del Friuli-Venezia Giulia ammonta a quasi 5 mila metri, seguita da quella del Veneto (3.700 metri), dell'Emilia-Romagna (3.600 metri), di Toscana e Lazio (entrambe 2.400 metri) e Marche (oltre 2.000 metri).

Riguardo la dotazione di superfici di banchine per porto, l'area più dotata, rispetto al dato medio nazionale (quasi 42 mila mq) è quella del Nord-Ovest (Liguria), con quasi 73 mila mq, seguita dal Nord-Est, con oltre 68 mila mq. A livello regionale, emerge invece la maggior dotazione del Veneto (con oltre 130 mila mq), seguita a notevole distanza dal Lazio (oltre 61 mila mq), Sardegna (52 mila mq) ed Emilia-Romagna (quasi 49 mila mq).

Passando agli indici dimensionali per accosto, si rileva una lunghezza media di quasi 235 metri, superato abbondantemente dal Nord-Ovest (280 metri) e dalle Isole (quasi 250 metri) e simile a quello del Nord-Est (236 metri). A livello regionale, il dato medio nazionale viene abbondantemente superato dall'Emilia-Romagna (+57%), dal Lazio (+43%), dal Friuli-Venezia Giulia (+22,2%) e, sorprendentemente, da Molise (+24,7%) e Basilicata (+17,2%), dotati rispettivamente di 7 e di 1 solo accosto. Dimensioni medie di accosto molto basse, inferiori al dato medio nazionale, si rilevano invece in Veneto, Marche, Toscana e Campania.

Riguardo alla superficie media delle banchine per accosto, rispetto al dato medio nazionale di 5.500 mq, emerge un valore quasi doppio del Nord-Ovest (10.400 mq) e valori vicini per il Sud (5.800 mq) e le Isole (5.500 mq). A scala regionale, emergono dotazioni medie di superficie per accosto pari quasi a 3 volte il dato medio in Basilicata, +57,2% in Molise, +56,5% nel Lazio e +33,3% in Sardegna. La superficie media delle banchine di Friuli-Venezia Giulia, Marche e Toscana risulta invece molto distante dal dato medio, meno il dato della Sicilia.

## Indici di dotazioni portuali per regione

Regioni e Aree Territoriali	Dotazione media per porto			Dotazione media per accosto			
	Accosti (n.)	Lunghezza accosti (m.)	Superficie banchine (.000 mq)	Lunghezza		Superficie banchine	
				m.	Indici (Italia=100)	.000 mq	Indici (Italia=100)
Liguria	7,0	1.967,9	72,9	280,1	119,3	10,4	189,7
Toscana	13,7	2.437,7	31,0	177,7	75,7	2,3	41,3
Lazio	7,2	2.400,8	61,2	335,6	143,0	8,6	156,5
Campania	4,8	957,4	26,6	200,9	85,6	5,6	102,1
Basilicata	1,0	275,0	15,0	275,0	117,2	15,0	274,4
Calabria	5,9	1.406,5	35,1	239,1	101,9	6,0	109,2
Puglia	6,8	1.610,4	38,7	238,3	101,5	5,7	104,7
Molise	2,3	683,0	20,1	292,7	124,7	8,6	157,2
Abruzzo	5,2	1.256,8	30,1	241,7	103,0	5,8	105,9
Marche	13,1	2.094,4	40,2	159,6	68,0	3,1	56,1
Emilia-Romagna	9,8	3.611,2	48,6	368,5	157,0	5,0	90,7
Veneto	25,4	3.710,9	130,7	146,2	62,3	5,2	94,2
Friuli-Venezia Giulia	17,2	4.921,8	18,2	286,7	122,2	1,1	19,4
Sardegna	7,1	1.850,7	52,0	259,3	110,5	7,3	133,3
Sicilia	4,8	1.156,4	20,1	238,8	101,8	4,2	76,0
<b>TOTALE</b>	<b>7,6</b>	<b>1.791,1</b>	<b>41,7</b>	<b>234,7</b>	<b>100,0</b>	<b>5,5</b>	<b>100,0</b>
Nord-Ovest	7,0	1.967,9	72,9	280,1	119,3	10,4	189,7
Nord-Est	16,8	3.972,1	68,4	236,0	100,5	4,1	74,3
Centro	11,6	2.360,9	42,1	204,0	86,9	3,6	66,5
Sud	5,6	1.271,1	32,3	227,8	97,0	5,8	105,8
Isole	5,6	1.390,5	30,9	247,6	105,5	5,5	100,6
Centro-Nord	11,2	2.595,1	59,3	232,4	99,0	5,3	97,1
Mezzogiorno	5,6	1.328,5	31,6	237,3	101,1	5,6	103,3

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati MIMS, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Anno 2020.

La struttura dimensionale delle infrastrutture portuali risulta, quindi, estremamente diversificata a scala territoriale e regionale. A fronte di un numero elevato di porti, pur notevolmente differenti per dimensione e capacità di traffico, si evidenziano alcune incongruenze nei dati medi di numero e lunghezza degli accosti e superficie delle banchine per porto, come pure nei dati medi di lunghezza dell'accosto e superficie delle banchine per accosto. Adottando come riferimenti i valori medi nazionali, si rilevano diverse combinazioni, almeno apparentemente contraddittorie; così, una portualità regionale può avere una dotazione media di accosti elevata e una lunghezza ancor più elevata, ma bassa nella superficie di banchine; all'opposto, si rilevano pochi accosti e lunghezze ridotte, ma ampie superfici di banchine. Ovviamente, tale varietà può dipendere da vari fattori, in particolare dalla più o meno elevata specializzazione dei traffici, ma sicuramente esprime una evoluzione delle dotazioni infrastrutturali non sempre coerente e ordinata.

### 9.2.2. Servizi di trasporto

L'esame della dotazione di accosti dedicata ai vari servizi di trasporto evidenzia altri dati interessanti, che non riguardano tanto la capacità di movimentazione (essendo strutture molto diverse per dimensione), bensì la disponibilità di servizi dei vari comparti commerciali (persone e merci) del trasporto marittimo e della movimentazione logistica.

## Indici di dotazioni portuali per servizi di trasporto per regione

Regioni e Aree Territoriali	Servizi di trasporto (n. accosti)									
	Passeggeri		Prodotti petroliferi		Merci (*)		Container		RO/RO	
	N.	Quote (%)	N.	Quote (%)	N.	Quote (%)	N.	Quote (%)	N.	Quote (%)
Liguria	44	8,2	11	6,6	73	7,8	23	17,8	33	9,6
Toscana	70	13,0	13	7,8	125	13,4	18	14,0	60	17,4
Lazio	29	5,4	10	6,0	33	3,5	2	1,6	13	3,8
Campania	74	13,7	12	7,2	61	6,5	13	10,1	25	7,3
Basilicata	1	0,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Calabria	18	3,3	2	1,2	11	1,2	4	3,1	14	4,1
Puglia	48	8,9	14	8,4	125	13,4	18	14,0	30	8,7
Molise	2	0,4	0	0,0	2	0,2	0	0,0	1	0,3
Abruzzo	4	0,7	7	4,2	31	3,3	4	3,1	8	2,3
Marche	12	2,2	5	3,0	17	1,8	3	2,3	13	3,8
Emilia-Romagna	21	3,9	12	7,2	56	6,0	3	2,3	5	1,5
Veneto	32	5,9	17	10,2	145	15,5	16	12,4	11	3,2
Friuli-Venezia Giulia	13	2,4	11	6,6	54	5,8	9	7,0	14	4,1
Sardegna	70	13,0	23	13,8	77	8,2	7	5,4	50	14,5
Sicilia	101	18,7	30	18,0	126	13,5	9	7,0	67	19,5
<b>TOTALE</b>	<b>539</b>	<b>100,0</b>	<b>167</b>	<b>100,0</b>	<b>936</b>	<b>100,0</b>	<b>129</b>	<b>100,0</b>	<b>344</b>	<b>100,0</b>
Nord-Ovest	44	8,2	11	6,6	73	7,8	23	17,8	33	9,6
Nord-Est	66	12,2	40	24,0	255	27,2	28	21,7	30	8,7
Centro	111	20,6	28	16,8	175	18,7	23	17,8	86	25,0
Sud	147	27,3	35	21,0	230	24,6	39	30,2	78	22,7
Isole	171	31,7	53	31,7	203	21,7	16	12,4	117	34,0
Centro-Nord	221	41,0	79	47,3	503	53,7	74	57,4	149	43,3
Mezzogiorno	318	59,0	88	52,7	433	46,3	55	42,6	195	56,7

(\*) Rinfuse secche e altre merci secche e liquide.

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati MIMS, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Anno 2020.

Gli accosti destinati al servizio passeggeri ammontano complessivamente a 539, distribuiti prevalente al Sud (147, pari al 27,3%) e nelle Isole (171, pari al 31,7%); rilevante anche la dotazione del Centro (111 accosti, pari al 20,6% del totale), meno nel Nord-Ovest (8,2%) e nel Nord-Est (12,2%).

A livello regionale, le quote maggiori di accosti per servizi passeggeri si rilevano in Sicilia (18,7%), Campania (13,7%), Toscana e Sardegna (13%), cioè nelle regioni in cui si concentrano i collegamenti con e tra isole minori. Ovviamente, nelle altre regioni, pur con un numero minore di accosti passeggeri, la capacità di servizio è determinata dalle dimensioni degli accosti, destinati al movimento crocieristico e ai collegamenti nazionali e internazionali<sup>47</sup>.

Sono 167 gli accosti destinati al transito di prodotti petroliferi e si concentrano in particolare nei porti delle Isole (31,7%), del Nord-Est (24%) e del Sud (21%). Le maggiori concentrazioni a livello regionale si registrano in Sicilia (18%), Sardegna (13,8%), Veneto (10,2%), Puglia (8,4%), Toscana (7,8%) e Campania (7,2%).

<sup>47</sup> Tra le tipologie di passeggeri si evidenziano in particolare quelle in arrivo, partenza e transito nei porti italiani in generale, da Ro-Pax e crocieristi.

Gli accosti impiegati per rinfuse secche e altre merci liquide ammontano a ben 936, distribuiti per il 27,2% nel Nord-Est, il 24,6% a Sud e il 21,7% nelle Isole. Le maggiori concentrazioni regionali si rilevano in Veneto (15,5%), Sicilia (13,5%), Toscana e Puglia (entrambe 13,4%).

Per i servizi container, si rilevano 139 accosti a livello nazionale, con una distribuzione territoriale molto rilevante a Sud (30,2%) e più bassa nelle Isole (12,4%), mentre le altre aree presentano una distribuzione simile tra loro.

Infine, nei servizi RO-RO<sup>48</sup> si rilevano 344 accosti, distribuiti per il 34% nelle Isole, il 25% al Centro, il 22,7% al Sud, il 9,6% al Nord-Ovest (Liguria) e il restante 8,7% al Nord-Est.

Le regioni maggiormente dotate di accosti RO-RO sono la Sicilia (19,5%), la Sardegna (14,5%), la Toscana (17,4%) e la Puglia (8,7%). Si tratta dei servizi marittimo-portuali in maggiore espansione, nei quali l'Italia vanta un vero e proprio primato nel Mediterraneo, nella gestione dei traffici legati al trasbordo dei TIR che prediligono le rotte interne di lunga distanza e, in particolare, le rotte coi porti della Grecia e della Turchia con le strutture portuali della Sicilia (Catania e Siracusa) e della Puglia (Bari e Brindisi) e le rotte di collegamento col versante occidentale del Mediterraneo e i porti liguri, toscani e sardi.

### *9.2.3. Altri servizi portuali non di trasporto*

Riguardo agli altri servizi non di trasporto offerti dall'infrastrutturazione portuale vanno considerati anche quelli, non meno importanti dei precedenti, relativi alla pesca, al diporto nautico e alla sicurezza marittima e alla difesa militare.

Sono 420 gli accosti che effettuano servizi di pescato, che si concentrano soprattutto al Sud (34,8%), nelle Isole (31,2%) e nel Centro (18,8%). Le regioni maggiormente dotate sono la Sicilia (25%), la Puglia (16,2%) e la Campania (10,2%), seguiti a distanza da Toscana (7,6%), Marche (7,1%) e Liguria (7,1%).

Il diporto nautico conta ben 851 accosti, distribuiti soprattutto a Sud (28,7%), nelle Isole e al Centro (entrambe col 24,2%), a distanza il Nord-Ovest (14,1%) e il Nord-Est (8,8%). La distribuzione regionale risulta molto più diffusa in molte regioni, quali Liguria, Toscana (14,6%), Puglia e Sicilia (entrambe col 13,4%), Sardegna (10,8%) e Campania (9,4%).

Gli accosti destinati ai servizi marittimi, alla sicurezza della navigazione e alla difesa militare ammontano 452, la gran parte localizzati nelle Isole (30,8%), al Sud (26,3%) e al Centro (22,1%). Le regioni con più accosti destinati ad altri servizi non di trasporto sono la Sicilia (21,7%), la Puglia (11,3%), la Toscana (10,6%), la Sardegna (9,1%) e il Veneto (8%). Distinguendo gli accosti tra quelli destinati ai mezzi di servizio e quelli all'or-

---

<sup>48</sup> Le navi Roll-on/roll-off (RO/RO) rappresentano una tipologia di traghetto utilizzato per il trasporto dei carichi su ruote, quali: automobili, autocarri oppure vagoni ferroviari.



mezzogiorno delle navi militari, i primi sono 251, di cui 70 nei porti del Mezzogiorno, 64 delle Isole, 56 del Centro e 37 e 24 rispettivamente del Nord-Est e a Nord-Ovest. Infine, il numero di accosti dediti al servizio di ormeggio di navi militari ammonta complessivamente a 201, concentrati nelle Isole (64) e al Sud (60), seguiti dal Centro (44), dal Nord-Est (22) e dal Nord-Ovest (11). La Sicilia è la Regione più dotata (42 accosti), seguita dalla Campania (25), dalla Toscana (24) e dal Veneto (19).

Regioni e Aree Territoriali	Altri servizi non di trasporto (n. accosti)					
	Pesca		Diporto		Servizi ausiliari e navi militari	
	N.	Quote (%)	N.	Quote (%)	N.	Quote (%)
Liguria	30	7,1	120	14,1	35	7,7
Toscana	32	7,6	124	14,6	48	10,6
Lazio	16	3,8	41	4,8	28	6,2
Campania	43	10,2	80	9,4	35	7,7
Basilicata	1	0,2	1	0,1	0	0,0
Calabria	19	4,5	36	4,2	19	4,2
Puglia	68	16,2	114	13,4	51	11,3
Molise	5	1,2	3	0,4	2	0,4
Abruzzo	10	2,4	10	1,2	12	2,7
Marche	31	7,4	41	4,8	24	5,3
Emilia-Romagna	24	5,7	30	3,5	6	1,3
Veneto	4	1,0	34	4,0	36	8,0
Friuli-Venezia Giulia	6	1,4	11	1,3	17	3,8
Sardegna	26	6,2	92	10,8	41	9,1
Sicilia	105	25,0	114	13,4	98	21,7
<b>TOTALE</b>	<b>420</b>	<b>100,0</b>	<b>851</b>	<b>100,0</b>	<b>452</b>	<b>100,0</b>
Nord-Ovest	30	7,1	120	14,1	35	7,7
Nord-Est	34	8,1	75	8,8	59	13,1
Centro	79	18,8	206	24,2	100	22,1
Sud	146	34,8	244	28,7	119	26,3
Isole	131	31,2	206	24,2	139	30,8
Centro-Nord	143	34,0	401	47,1	194	42,9
Mezzogiorno	277	66,0	450	52,9	258	57,1

### Indici di dotazioni portuali per altri servizi non di trasporto per regione

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati MIMS, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Anno 2020.

#### 9.2.4. Intermodalità ferroviaria

Un altro aspetto rilevante delle dotazioni infrastrutturali dei porti italiani è sicuramente quello del loro collegamento alla rete ferroviaria, desumibile dal numero di accosti muniti di binari collegati o non collegati alla rete, che consente l'integrazione modale nella circolazione delle merci tra infrastrutture portuali, infrastrutture ferroviarie portuali interne e infrastrutture ferroviarie nazionali.

Su 990 accosti dotati di binari, quelli collegati alla rete ferroviaria sono 252, cioè appena il 25%. A scala territoriale, il Nord-Est registra la quota più rilevante, pari al 63,1%, con un'incidenza degli accosti raccordati su quelli dotati di binari pari al 44,5%; la quota del Nord-Ovest risulta del 17,9%, con un'incidenza del 30,6%, e il Centro ha una quota di accosti più limitata, pari al 9,5%, ma un'incidenza degli accosti raccordati apprezzabile (24%).

## Accosti collegati e non collegati alla rete ferroviaria

Regioni e Aree Territoriali	Accosti dotati di binari (n.)						Quota % accosti collegati
	Collegati alla rete		Non collegati alla rete		Totale		
	N.	Quote (%)	N.	Quote (%)	N.	Quote (%)	
Liguria	45	17,9	102	13,8	147	14,8	30,6
Toscana	13	5,2	39	5,3	52	5,3	25,0
Lazio	3	1,2	19	2,6	22	2,2	13,6
Campania	5	2,0	63	8,5	68	6,9	7,4
Basilicata	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,0
Calabria	0	0,0	2	0,3	2	0,2	0,0
Puglia	9	3,6	98	13,3	107	10,8	8,4
Molise	0	0,0	6	0,8	6	0,6	0,0
Abruzzo	2	0,8	15	2,0	17	1,7	11,8
Marche	8	3,2	18	2,4	26	2,6	30,8
Emilia-Romagna	17	6,7	31	4,2	48	4,8	35,4
Veneto	109	43,3	97	13,1	206	20,8	52,9
Friuli-Venezia Giulia	33	13,1	70	9,5	103	10,4	32,0
Sardegna	1	0,4	52	7,0	53	5,4	1,9
Sicilia	7	2,8	126	17,1	133	13,4	5,3
<b>TOTALE</b>	<b>252</b>	<b>100,0</b>	<b>738</b>	<b>100,0</b>	<b>990</b>	<b>100,0</b>	<b>25,5</b>
Nord-Ovest	45	17,9	102	13,8	147	14,8	30,6
Nord-Est	159	63,1	198	26,8	357	36,1	44,5
Centro	24	9,5	76	10,3	100	10,1	24,0
Sud	16	6,3	184	24,9	200	20,2	8,0
Isole	8	3,2	178	24,1	186	18,8	4,3
Centro-Nord	228	90,5	376	50,9	604	61,0	37,7
Mezzogiorno	24	9,5	362	49,1	386	39,0	6,2

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati MIMS, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Anno 2020.

Il Sud e le Isole hanno quote di accosti raccordati marginali (rispettivamente 16 e 8 accosti, il 6,3% e il 3,2%) e un'incidenza sul totale degli accosti dotati di binari ancor meno significativa (8% e 4,3%).

I porti italiani, in particolare quelli del Mezzogiorno, pur con alcune e limitate eccezioni, anche nei casi migliori come la Puglia, dotata di un numero comunque troppo esiguo di accosti con binari collegati alla rete ferroviaria per sviluppare una adeguata connessione intermodale.

Ma più in generale, emerge un tema diffuso di intermodalità ferroviaria dei porti, confermato dai dati sull'istadamento ferroviario, che vede ai primi posti porti come Trieste, La Spezia e Ravenna, seguiti a distanza da Genova, Venezia e Livorno e, su livelli ancora più bassi, Civitavecchia, Ancona e Gioia Tauro.

### 9.2.5. Logistica passeggeri

Per offrire elementi di analisi sulla logistica passeggeri dei porti, sono stati utilizzati quelli relativi alle aree di transito e quelli relativi alla distanza dai porti di nodi di scambio o di accesso ad altre infrastrutture ed ai servizi potenzialmente offerti dalle altre modalità di trasporto.

Riguardo le aree di transito passeggeri nei porti, la dotazione complessiva a livello nazionale ammonta a 487, concentrate in particolare in Liguria (82), Lazio (72), Campania (75), Sicilia (71) e Sardegna (55); in



sostanza si tratta dei porti a maggior transito crocieristico e di collegamento interno e internazionale.

In termini di spazi dedicati al transito, emergono però notevoli differenze. A fronte di un dato medio nazionali di mq per area di transito passeggeri di oltre 2.400 mq, la regione più dotata è l'Emilia-Romagna (quasi 10.600 mq), seguita dalle Marche (quasi 6.700 mq), dal Lazio (quasi 5.400 mq) e dalla Puglia (5.000 mq). In sostanza ad un numero elevato di aree di transito passeggeri, non sempre corrispondono spazi apprezzabili; ciò è sicuramente dovuto alla diversa dimensione dei terminal passeggeri, tuttavia, non spiega del tutto il fatto che regioni con grandi movimenti di passeggeri – come la Liguria (963 mq), la Campania (350 mq) e la Sicilia (907 mq) – sono dotate di spazi medi per area di transito così bassi.

Passando alle distanze medie regionali degli scali portuali passeggeri dai nodi e dagli accessi ad altre infrastrutture modali, si rilevano valori piuttosto bassi riguardo le stazioni ferroviarie; rispetto ad un dato medio nazionale di 10 km, si rilevano distanze maggiori nel Lazio, in Molise, Campania, Puglia e Sardegna; molto più basse invece in Liguria, Calabria, Abruzzo e Marche.

Le distanze medie a livello regionale dei porti dagli aeroporti risultano abbastanza vicine al dato medio nazionale di quasi 62 km. Solo Molise, Puglia e Lazio evidenziano distanze maggiori, mentre più basse sono quelle di Abruzzo, Veneto, Friuli-Venezia Giulia e Marche.

## Logistica passeggeri

Regioni	Aree transito pax			Distanza media (km) del porto da		
	N.	Mq	Mq per Area	Stazione ferroviaria	Aeroporto	Casello autostrada
Liguria	82	78.989	963,3	3,3	63,5	7,3
Toscana	20	49.215	2.460,8	9,4	63,1	31,4
Lazio	72	387.935	5.388,0	15,0	81,5	43,3
Campania	75	26.252	350,0	11,2	70,0	30,8
Calabria	12	4.004	333,7	3,1	64,2	75,0
Puglia	28	131.017	5.039,1	10,4	86,1	108,5
Molise	13	2.320	178,5	16,0	108,8	19,8
Abruzzo	4	500	125,0	1,8	42,9	7,9
Marche	10	66.900	6.690,0	2,5	44,1	5,4
Emilia-Romagna	6	63.488	10.581,3	7,2	50,4	19,9
Veneto	28	65.775	2.349,1	10,3	26,1	16,8
Friuli-Venezia Giulia	13	55.040	4.233,8	9,7	35,4	23,1
Sardegna (*)	55	196.530	3.573,3	23,6	47,5	0,0
Sicilia	71	64.441	907,6	9,4	54,5	21,4
Italia	487	1.192.406	2.448,5	10,0	61,8	32,7

(\*) La Sardegna è priva di autostrade.

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati MIMS, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Anno 2020.

Le distanze medie regionali dei porti dai caselli autostradali, rispetto al dato medio nazionale di quasi 33 km, risultano notevolmente più elevate in Puglia, Calabria e Lazio, molto più basse in Liguria, Veneto, Emilia-Romagna, Friuli-Venezia Giulia, Abruzzo e Marche.

### 9.2.6. Logistica per le merci

Per la logistica delle merci, l'analisi è svolta a livello di area territoriale su alcune tipologie di dotazioni (superfici dei piazzali per le merci, capacità dei serbatoi per prodotti liquidi, capacità dei silos, capacità dei magazzini frigoriferi e di altri magazzini).

In termini di consistenza delle dotazioni, a livello nazionale sono rilevati oltre 19 milioni di mq di superfici di piazzali, localizzati per il 54,2% nel Nord (10,4 milioni di mq), il 16,1% nel Centro (3 milioni di mq) e il 29,7% nel Mezzogiorno (5,7 milioni di mq). La distribuzione rispecchia abbastanza la maggiore movimentazione di merci, in particolare quella containerizzata, nella portualità del Nord e anche del Mezzogiorno, non altrettanto quella Centro.

La capacità dei serbatoi per prodotti liquidi ammonta complessivamente a 5,9 milioni di mc, con una distribuzione percentuale che vede ancora nel Nord la maggiore concentrazione (53,5%, per 3,2 milioni di mc), ma evidenzia una forte concentrazione anche al Centro (41,9%, per 2,5 milioni di mc) e una marginalità localizzativa nel Mezzogiorno (0,3 milioni di mc, per 4,7% del totale nazionale). Rispetto a quelli delle aree di movimentazione, questi dati danno un'idea della relativa specializzazione territoriale nei flussi di merci liquide (prodotti petroliferi e di altra categoria merceologica), evidentemente più limitata nei porti del Mezzogiorno, vista la bassissima dotazione.

#### Dotazioni logistiche per la movimentazione e lo stoccaggio delle merci

Dotazioni	Nord	Centro	Mezzogiorno	Italia
<b>Consistenza</b>				
Superfici piazzali per le merci (mq)	10.417.804	3.083.723	5.709.648	19.211.175
Capacità serbatoi per prodotti liquidi (mc)	3.167.861	2.479.634	276.807	5.924.302
Capacità silos (mc)	621.140	197.472	529.920	1.348.532
Capacità magazzini frigoriferi (mc)	122.700	462.350	117.745	702.795
Capacità altri magazzini (mc)	1.156.737	1.490.681	627.549	3.274.967
<b>Distribuzione %</b>				
Superfici piazzali per le merci	54,2	16,1	29,7	100,0
Capacità serbatoi per prodotti liquidi	53,5	41,9	4,7	100,0
Capacità silos	46,1	14,6	39,3	100,0
Capacità magazzini frigoriferi	17,5	65,8	16,8	100,0
Capacità altri magazzini	35,3	45,5	19,2	100,0
<b>Media per porto</b>				
Superfici piazzali per le merci (mq)	170.783,7	73.422,0	31.897,5	68.124,7
Capacità serbatoi per prodotti liquidi (mc)	51.932,1	59.038,9	1.546,4	21.008,2
Capacità silos (mc)	10.182,6	4.701,7	2.960,4	4.782,0
Capacità magazzini frigoriferi (mc)	2.011,5	11.008,3	657,8	2.492,2
Capacità altri magazzini (mc)	18.962,9	35.492,4	3.505,9	11.613,4
<b>Media per accosto</b>				
Superfici piazzali per le merci (mq)	15.689,5	6.345,1	5.698,3	8.927,1
Capacità serbatoi per prodotti liquidi (mc)	4.770,9	5.102,1	276,3	2.752,9
Capacità silos (mc)	935,5	406,3	528,9	626,6
Capacità magazzini frigoriferi (mc)	184,8	951,3	117,5	326,6
Capacità altri magazzini (mc)	1.742,1	3.067,2	626,3	1.521,8

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati MIMS, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Anno 2020.

Riguardo la capacità dei silos, la distribuzione territoriale dei 1,3 milioni di mc complessivi risulta diversa dalla precedente, con 0,6 milioni di mc (46,1%) nei porti del Nord e 0,5 milioni di mc (39,3%) in quelli del Sud; al Centro solo 0,2 milioni di mc (14,6%). In quest'ambito è il Centro a disporre di una minore dotazione logistica per lo stoccaggio di rinfuse secche, sicuramente indotta dalla minore presenza nell'area di industrie con tali esigenze.

Nella capacità di magazzini frigoriferi emerge invece una più massiccia dotazione dei porti del Centro, nei quali è localizzato il 65,8% (0,5 milioni di mc) della dotazione nazionale (0,7 milioni di mc). Desti a qualche sorpresa il fatto che i porti del Nord (17,5% del totale nazionale) e, soprattutto, quelli del Mezzogiorno (16,8%) hanno dotazioni così basse, in particolare i secondi (ma in parte anche i primi), in cui si concentra larga parte della produzione agroalimentare del paese.

Infine, nella dotazione di magazzini portuali, complessivamente pari 3,3 milioni di mc, spicca nuovamente il dato rilevato nella portualità del Centro (1,5 milioni di mc, pari al 45,5% del totale), seguito da quello del Nord (1,2 milioni di mc, pari al 35,3%). Anche qui il Mezzogiorno presenta una dotazione molto limitata, ma non marginale, ma chiaramente correlata ai livelli di movimentazione delle merci.

L'analisi sulle dotazioni medie per porto evidenzia una decisa differenziazione su scala territoriale rispetto al dato medio nazionale. Al Nord la dotazione risulta 2,5 volte il dato nazionale nelle superfici dei piazzali e nella capacità dei serbatoi, più di 2 volte nella capacità dei silos e 1,6 volte nella capacità dei magazzini; solo nella capacità dei magazzini frigoriferi la dotazione risulta inferiore alla media (80,7). Al Centro, la dotazione media per porto è intorno al valore medio nazionale nelle superfici dei piazzali e nella capacità dei silos, ma risulta pari a 2,8 volte nella capacità dei serbatoi, a 4,4 nella capacità dei magazzini frigoriferi e a 3 volte in quella dei magazzini. Nel Mezzogiorno il divario emerge in misura eccezionale: la dotazione di superfici dei piazzali per la movimentazione delle merci è pari al 46,8% del dato nazionale, al 61,9% nella capacità dei silos, al 30,2% nella capacità dei magazzini e al 26,4% di quelli frigoriferi, mentre nella capacità di serbatoi risulta appena al 7,4% (1/13 del valore medio nazionale).

Sono dati che sottolineano la diversità strutturale del sistema portuale complessivo a livello territoriale. Pur a fronte di una rilevante disponibilità di scali portuali, il Mezzogiorno è mediamente dotato di una bassa infrastrutturazione logistica per la movimentazione e lo stoccaggio delle merci, pur disponendo di alcune grandi portualità confrontabili con i dati di quelle del Nord e del Centro.

Le distanze si riducono nell'analisi sui dati medi per accosto, in quanto il Mezzogiorno presenta un numero medio di accosti per porto pari alla metà dei porti del Nord e del Centro, ma le distanze restano ugualmente rilevanti rispetto al dato medio nazionale, in particolare nella capacità dei serbatoi per prodotti liquidi, dei magazzini e dei magazzini frigoriferi.

### 9.3. Le infrastrutture per Autorità di Sistema Portuale

#### 9.3.1. Porti, accosti e banchine

Un'analisi delle dotazioni infrastrutturali concentrata sui 57 porti delle 16 Autorità di Sistema Portuale (AdSP)<sup>49</sup>, cioè sulla parte attualmente e/o potenzialmente più competitiva della nostra portualità, consente di svolgere ulteriori e più puntali riflessioni sulla sua struttura e sulla sua capacità di sviluppo.

#### Dotazioni fisiche per AdSP di porti, accosti e relative caratteristiche dimensionali

Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mare	Porti	Accosti					
		Numero		Lunghezza complessiva (m.)		Superficie totale banchine (.000 mq)	
		N.	Quote (%)	N.	Quote (%)	N.	Quote (%)
Ligure Occidentale	3	122	11,4	29.588	11,3	1.847,3	18,8
Ligure Orientale	2	29	2,7	7.347	2,8	754,3	7,7
Adriatico Settentrionale	2	179	16,8	22.126	8,4	1.032,7	10,5
Adriatico Orientale	1	68	6,4	13.697	5,2	5,5	0,1
Adriatico Centro-Settentrionale	1	51	4,8	17.729	6,8	403,3	4,1
Tirreno Settentrionale	6	142	13,3	32.003	12,2	376,9	3,8
Tirreno Centro-Settentrionale	3	62	5,8	17.376	6,6	736,2	7,5
Adriatico Centrale	6	57	5,3	10.959	4,2	313,0	3,2
Tirreno Centrale	3	43	4,0	17.303	6,6	790,9	8,1
Tirreno Meridionale e Ionio	5	31	2,9	10.516	4,0	465,0	4,7
Jonio	1	22	2,1	10.366	3,9	178,1	1,8
Adriatico Meridionale	5	68	6,4	21.758	8,3	968,3	9,9
Dello Stretto	5	36	3,4	3.229	1,2	119,7	1,2
Sicilia Occidentale	4	44	4,1	14.385	5,5	332,7	3,4
Sicilia Orientale	2	28	2,6	11.900	4,5	282,8	2,9
Sardegna	8	86	8,1	22.257	8,5	1.215,5	12,4
<b>TOTALE</b>	<b>57</b>	<b>1.068</b>	<b>100,0</b>	<b>262.539</b>	<b>100,0</b>	<b>9.822,5</b>	<b>100,0</b>
Nord-Ovest	5	151	14,1	36.935	14,1	2.601,6	26,5
Nord-Est	4	298	27,9	53.552	20,4	1.441,6	14,7
Centro	15	261	24,4	60.338	23,0	1.426,2	14,5
Sud	14	164	15,4	59.943	22,8	2.402,4	24,5
Isole	19	194	18,2	51.771	19,7	1.950,7	19,9
Centro-Nord	24	710	66,5	150.825	57,4	5.469,4	55,7
Mezzogiorno	33	358	33,5	111.714	42,6	4.353,1	44,3

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati MIMS, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Anno 2020.

Rispetto alla precedente analisi centrata più sul profilo territoriale, quella che segue ne ricalca sostanzialmente i risultati, ma esalta anche in misura più rilevante le differenze.

Il numero dei porti considerati segue (o dovrebbe seguire) più una logica di funzionalità e di integrazione interna alle AdSP, definita in via norma-

<sup>49</sup> Le AdSP della portualità nazionale sono le seguenti: Mar Ligure Occidentale (Genova, Savona e Vado Ligure); Mar Ligure Orientale (La Spezia e Marina di Carrara); Mar Tirreno Settentrionale (Livorno, Capraia, Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Cavo); Mar Tirreno Centro-Settentrionale (Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta); Mar Tirreno Centrale (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia); Mari Tirreno Meridionale e Ionio (Gioia Tauro, Crotone [porto vecchio e nuovo], Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Vibo Valentia); Mare dello Stretto (Villa San Giovanni, Messina, Milazzo, Tremestieri e Reggio Calabria); Mar Ionio (Taranto); Mare di Sardegna (Cagliari, Foxi-Sarroch, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme e Santa Teresa di Gallura [solo banchina commerciale]); Mare di Sicilia Occidentale (Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani); Mare di Sicilia Orientale (Augusta e Catania); Mare Adriatico Meridionale (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli); Mare Adriatico Centrale (Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto [esclusa darsena turistica] e Ortona); Mare Adriatico Centro-Settentrionale (Ravenna); Mare Adriatico Settentrionale (Venezia e Chioggia); Mare Adriatico Orientale (Trieste).

tiva attraverso l'analisi, più o meno fondata, della loro dimensione e della loro articolazione strutturale, economica e operativa gestibile con un più efficiente coordinamento unitario.

Da questa prospettiva, si nota subito che ben tre AdSP sono formate da un solo scalo portuale e altre tre AdSP da due, cioè sono sistemi chiusi su una sola grande portualità o associata ad una portualità satellitare, a volte gemella a volte ancillare a quella principale, caratteristica, quest'ultima, rinvenibile nelle altre AdSP articolate in più porti.

Le differenze tra AdSP emergono innanzitutto nella loro dotazione di accosti, che risulta elevata in quella del Mar Adriatico Settentrionale con 179 accosti dei 1.068 complessivi (16,8%), seguita da quella del Mar Tirreno Settentrionale (142 e 13,3%) e da quella del Mar Ligure Occidentale (122 e 11,4%); a distanza la dotazione di accosti dell'AdSP del Mar di Sardegna (86 e 8,1%); tutte le altre con numeri e quote più contenute.

La lunghezza complessiva degli accosti (oltre 262 mila metri) risulta sempre concentrata nell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale (con il 12,2% del totale), seguita da quelle del Mar Ligure Occidentale (11,3%), del Mar Adriatico Settentrionale (8,4%) e del Mar di Sardegna (8,5%). Anche in questo caso, le altre AdSP presentano dotazioni piuttosto inferiori.

In termini di superfici delle banchine (complessivamente 9,8 milioni di mq), si confermano maggiormente dotate, ma in ordine diverso, le AdSP del Mar Ligure Occidentale (18,8%) e del Mar Adriatico Settentrionale (10,5%), ma con una dotazione importante per l'AdSP del Mar di Sardegna (12,4%) e del Mar Adriatico Meridionale (9,9%).

In termini di dotazioni medie per porto, il numero degli accosti rispetto al dato medio nazionale (18,7 accosti) risulta sensibilmente maggiore nelle AdSP del Mar Ligure Occidentale, del Mar Adriatico Settentrionale, del Mar Adriatico Orientale, del Mar Adriatico Centro-Settentrionale; poco superiori alla media risultano quelle del Mar Tirreno Settentrionale e Centro- Settentrionale e del Mar Ionio; tutte le altre AdSP presentano dotazioni più basse.

Riguardo la lunghezza degli accosti, i dati più elevati rispetto a quello medio nazionale (4.600 metri) si rilevano ancora nelle AdSP del Mar Ligure Occidentale, del Mar Adriatico Settentrionale, del Mar Adriatico Orientale, del Mar Adriatico Centro-Settentrionale e del Mar Ionio. Vicini alla media nazionale si ritrovano ancora le AdSP del Mar Tirreno Settentrionale e Centro- Settentrionale e del Mar Adriatico Meridionale.

Infine, nella dotazione di superfici delle banchine, le AdSP che superano il dato medio nazionale (172 mila mq) sono quelle del Mar Ligure Occidentale e Orientale, del Mar Adriatico Settentrionale, del Mar Adriatico Centro-Settentrionale, del Mar Tirreno Centro - Settentrionale, del Mar Tirreno Centrale e del Mar Adriatico Meridionale.

L'analisi delle dotazioni medie per accosto, presenta invece densità differenti dalle precedenti, con valori più elevati di quello nazionale anche nelle AdSP del Mezzogiorno, a causa della minore dotazione media di accosti per porto di quest'area.

## Indici di dotazioni portuali per AdSP

Regioni e Aree Territoriali	Indici per porto			Indici per accosto			
	Accosti (n.)	Lunghezza (m.)	Superficie banchine (.000 mq)	Lunghezza media		Superficie media banchine	
				m.	Indici (Italia=100)	.000 mq	Indici (Italia=100)
Ligure Occidentale	40,7	9.862,7	615,8	242,5	103,3	15,1	277,0
Ligure Orientale	14,5	3.673,5	377,2	253,3	103,1	26,0	282,8
Adriatico Settentrionale	89,5	11.063,0	516,4	123,6	50,3	5,8	62,7
Adriatico Orientale	68,0	13.697,0	5,5	201,4	81,9	0,1	0,9
Adriatico Centro-Settentrionale	51,0	17.729,0	403,3	347,6	141,4	7,9	86,0
Tirreno Settentrionale	23,7	5.333,8	62,8	225,4	91,7	2,7	28,9
Tirreno Centro-Settentrionale	20,7	5.792,0	245,4	280,3	114,0	11,9	129,1
Adriatico Centrale	9,5	1.826,5	52,2	192,3	78,2	5,5	59,7
Tirreno Centrale	14,3	5.767,7	263,6	402,4	163,7	18,4	200,0
Tirreno Meridionale e Ionio	6,2	2.103,2	93,0	339,2	138,0	15,0	163,1
Ionio	22,0	10.366,0	178,1	471,2	191,7	8,1	88,0
Adriatico Meridionale	13,6	4.351,6	193,7	320,0	130,2	14,2	154,8
Dello Stretto	7,2	645,8	23,9	89,7	36,5	3,3	36,2
Sicilia Occidentale	11,0	3.596,3	83,2	326,9	133,0	7,6	82,2
Sicilia Orientale	14,0	5.950,0	141,4	425,0	172,9	10,1	109,8
Sardegna	10,8	2.782,1	151,9	258,8	105,3	14,1	153,7
<b>TOTALE</b>	<b>18,7</b>	<b>4.605,9</b>	<b>172,3</b>	<b>245,8</b>	<b>100,0</b>	<b>9,2</b>	<b>100,0</b>
Nord-Ovest	30,2	7.387,0	520,3	244,6	99,5	17,2	187,3
Nord-Est	74,5	13.388,0	360,4	179,7	73,1	4,8	52,6
Centro	17,4	4.022,5	95,1	231,2	94,0	5,5	59,4
Sud	11,7	4.281,6	171,6	365,5	148,7	14,6	159,3
Isole	10,2	2.724,8	102,7	266,9	108,6	10,1	109,3
Centro-Nord	29,6	6.284,4	227,9	212,4	86,4	7,7	83,8
Mezzogiorno	10,8	3.385,3	131,9	312,1	126,9	12,2	132,2

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati MIMS, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Anno 2020.

Riguardo la lunghezza media degli accosti, le AdSP con dotazioni superiori al valore medio nazionale (246 metri) sono quelle Mar Adriatico Centro-Settentrionale, del Mar Tirreno Centrale, del Mar Tirreno Meridionale e Ionio, del Mar Ionio, del Mar Adriatico Meridionale e del Mar di Sicilia Occidentale e Orientale.

Passando alla superficie media delle banchine, riemerge la maggiore dotazione delle AdSP del Nord, ma anche del Sud. Rispetto al dato medio nazionale (9.200 mq), risultano più dotate le AdSP del Mar Ligure Occidentale e Orientale, del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, del Mar Tirreno Centrale, del Mar Tirreno Meridionale e Ionio, del Mar Adriatico Meridionale e del Mar di Sardegna.

### 9.3.2. Servizi di trasporto

In tema di principali servizi forniti dagli accosti, si rilevano dati di concentrazione che in qualche modo caratterizzano la maggiore/minore capacità di offerta di trasporto e movimentazione tra le varie AdSP.



## Indici di dotazioni portuali per servizi di trasporto per AdSP

Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mare	Servizi di trasporto (n. accosti)									
	Passeggeri		Prodotti petroliferi		Merci (*)		Container		RO/RO	
	N.	Quote (%)	N.	Quote (%)	N.	Quote (%)	N.	Quote (%)	N.	Quote (%)
Ligure Occidentale	21	7,3	9	9,3	48	6,8	14	11,3	31	11,8
Ligure Orientale	3	1,0	2	2,1	27	3,8	13	10,5	4	1,5
Adriatico Settentrionale	28	9,7	17	17,5	145	20,5	16	12,9	11	4,2
Adriatico Orientale	5	1,7	8	8,2	23	3,3	9	7,3	8	3,0
Adriatico Centro-Settentrionale	3	1,0	12	12,4	54	7,6	3	2,4	5	1,9
Tirreno Settentrionale	56	19,4	11	11,3	104	14,7	12	9,7	57	21,7
Tirreno Centro-Settentrionale	21	7,3	5	5,2	20	2,8	2	1,6	9	3,4
Adriatico Centrale	13	4,5	4	4,1	38	5,4	5	4,0	18	6,8
Tirreno Centrale	21	7,3	4	4,1	38	5,4	13	10,5	18	6,8
Tirreno Meridionale e Ionio	0	0,0	0	0,0	8	1,1	4	3,2	3	1,1
Ionio	3	1,0	2	2,1	32	4,5	6	4,8	5	1,9
Adriatico Meridionale	27	9,3	7	7,2	74	10,5	12	9,7	21	8,0
Dello Stretto	12	4,2	0	0,0	5	0,7	0	0,0	7	2,7
Sicilia Occidentale	26	9,0	5	5,2	37	5,2	5	4,0	19	7,2
Sicilia Orientale	9	3,1	6	6,2	8	1,1	3	2,4	12	4,6
Sardegna	41	14,2	5	5,2	46	6,5	7	5,6	35	13,3
<b>TOTALE</b>	<b>289</b>	<b>100,0</b>	<b>97</b>	<b>100,0</b>	<b>707</b>	<b>100,0</b>	<b>124</b>	<b>100,0</b>	<b>263</b>	<b>100,0</b>
Nord-Ovest	24	8,3	11	11,3	75	10,6	27	21,8	35	13,3
Nord-Est	36	12,5	37	38,1	222	31,4	28	22,6	24	9,1
Centro	90	31,1	20	20,6	162	22,9	19	15,3	84	31,9
Sud	51	17,6	13	13,4	152	21,5	35	28,2	47	17,9
Isole	88	30,4	16	16,5	96	13,6	15	12,1	73	27,8
Centro-Nord	150	51,9	68	70,1	459	64,9	74	59,7	143	54,4
Mezzogiorno	139	48,1	29	29,9	248	35,1	50	40,3	120	45,6

(\*) Rinfuse secche e altre merci secche e liquide.

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati MIMS, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Anno 2020.

Quella del Mar Ligure Occidentale presenta quote di accosti sul totale nazionale relativamente più elevate, rispetto alle altre AdSP, nei prodotti petroliferi (9,3%), nei container (11,3%) e nel RO-RO (11,8%).

Quella del Mar Ligure Orientale solo nei container (10,5%); quella dell'Adriatico Settentrionale negli accosti passeggeri (9,7%), dei prodotti petroliferi (17,5%), per le merci (20,5%) e i container (12,9%). L'AdSP dell'Adriatico Orientale, pur notoriamente attrattiva di volumi rilevanti di traffico, risulta dotata di quote di accosto contenute, mentre quella dell'Adriatico Centro-Settentrionale ha una dotazione rilevante solo nei prodotti petroliferi (12,4%).

L'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale ha invece quote di rilevanti di accosti in tutte le categorie di servizi considerate: passeggeri (19,4%), prodotti petroliferi (11,3%), merci (14,7%), container (9,7%) e RO-RO (21,7%).

Tra le AdSP del Sud, quella del Mar Tirreno Centrale ha una quota elevata di accosti solo nei container (10,5%), anche in questo caso, pur a fronte di flussi merci e passeggeri rilevanti in tutte le categorie di servizi.

Quella dell'Adriatico Meridionale ha quote elevate di accosti in quelli per i passeggeri (9,3%), per le merci (10,5%) e i container (9,7%); l'AdSP del Mare della Sicilia Occidentale solo per il passeggeri (9%) e quella del Mar di Sardegna per i passeggeri (14,2%) e il RO-RO (13,3%).



Tutte le altre AdSP della portualità nazionale (Tirreno Centro-Settentrionale, Adriatico Centrale, Tirreno Meridionale e Ionio, Ionio, Dello Stretto e della Sicilia Orientale) hanno quote di accosti meno rilevanti. Si tratta ovviamente di dati indicativi di capacità di offerta che, tuttavia, possono essere interpretati come indici di specializzazione delle varie AdSP.

### 9.3.3. Altri servizi portuali non di trasporto

Gli accosti delle AdSP che svolgono servizi non di trasporto mostrano una distribuzione in parte concentrata e in parte più distribuita.

Gli accosti che svolgono servizi per la pesca si concentrano nelle AdSP dei Mari Tirreno Settentrionale (13,3%), Adriatico Centrale (21,3%) e Meridionale (10,7%), della Sicilia Occidentale (10,7%) e di Sardegna (12%). Nelle altre AdSP si rilevano quote sostanzialmente marginali, tutte al di sotto di quella rilevata nell'AdSP del Tirreno Centro-Settentrionale (6,7%).

Più diffusa è la distribuzione degli accosti destinati al diporto (si tratta di accosti gestiti dalle AdSP e non delle strutture diportistiche (v. oltre). Quella più consistente nell'AdSP è del Mar di Sardegna (14,2%), seguita da quella dell'Adriatico Settentrionale (11,3%), del Tirreno Centro-Settentrionale (10,6%), dell'Adriatico Centrale e della Sicilia Occidentale (entrambe con il 9,9%), del Mar Ligure Occidentale e dell'Adriatico Meridionale (entrambe con il 9,2%).

## Indici di dotazioni portuali per altri servizi non di trasporto per AdSP

Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mare	Altri servizi non di trasporto (n. accosti)					
	Pesca		Diporto		Servizi ausiliari e navi militari	
	N.	Quote (%)	N.	Quote (%)	N.	Quote (%)
Ligure Occidentale	1	1,3	13	9,2	7	3,1
Ligure Orientale	2	2,7	11	7,8	9	4,0
Adriatico Settentrionale	0	0,0	16	11,3	36	15,9
Adriatico Orientale	0	0,0	0	0,0	16	7,0
Adriatico Centro-Settentrionale	1	1,3	1	0,7	1	0,4
Tirreno Settentrionale	10	13,3	8	5,7	23	10,1
Tirreno Centro-Settentrionale	5	6,7	15	10,6	15	6,6
Adriatico Centrale	16	21,3	14	9,9	17	7,5
Tirreno Centrale	3	4,0	6	4,3	14	6,2
Tirreno Meridionale e Ionio	1	1,3	5	3,5	1	0,4
Ionio	0	0,0	2	1,4	8	3,5
Adriatico Meridionale	14	18,7	13	9,2	26	11,5
Dello Stretto	2	2,7	2	1,4	4	1,8
Sicilia Occidentale	8	10,7	14	9,9	25	11,0
Sicilia Orientale	3	4,0	1	0,7	3	1,3
Sardegna	9	12,0	20	14,2	22	9,7
<b>TOTALE</b>	<b>75</b>	<b>100,0</b>	<b>141</b>	<b>100,0</b>	<b>227</b>	<b>100,0</b>
Nord-Ovest	3	4,0	24	17,0	16	7,0
Nord-Est	1	1,3	17	12,1	53	23,3
Centro	31	41,3	37	26,2	55	24,2
Sud	18	24,0	26	18,4	49	21,6
Isole	22	29,3	37	26,2	54	23,8
Centro-Nord	35	46,7	78	55,3	124	54,6
Mezzogiorno	40	53,3	63	44,7	103	45,4

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati MIMS, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Anno 2020.

Più concentrata è anche la distribuzione degli accosti per servizi ausiliari e navi militari, nell'AdSP del Mar Adriatico Settentrionale (15,9%) e Meridionale (11,5%), del Tirreno Settentrionale (10,1%), della Sicilia Occidentale (11%) e del Mar di Sardegna (9,7%).

### 9.3.4. Intermodalità ferroviaria

Infine, la dotazione degli accosti dotati di binari collegati e non collegati alla rete ferroviaria risulta molto concentrata in poche AdSP e quasi tutte del Nord.

Le AdSP meglio dotate di accosti collegati alla rete ferroviaria sono quelle del Mar Ligure Occidentale (15,2%), del Mar Adriatico Settentrionale (44,7%) e Orientale (10,2%). In termini incidenza degli accosti dotati di binari collegati alla rete ferroviaria su quelli totali si rileva nell'AdSP del Mar Ligure Orientale (62,5%), dell'Adriatico Settentrionale (52,9%) e Centrale (83,3%) e del Mare dello Stretto (50%).

Si tratta di dati che evidenziano la ridotta capacità di sviluppare traffici intermodali su ferrovia nella generalità delle AdSP, pur con alcune rilevanti eccezioni reperibili in quelle del Nord.

### Dotazioni di binari collegati e non collegati alla rete per AdSP

Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mare	Rete ferroviaria (n. accosti dotati di binari)						Quota % accosti collegati
	Accosti collegati		Accosti non collegati		Totale		
	N.	Quote (%)	N.	Quote (%)	N.	Quote (%)	
Ligure Occidentale	37	15,2	63	13,5	100	14,1	37,0
Ligure Orientale	10	4,1	6	1,3	16	2,3	62,5
Adriatico Settentrionale	109	44,7	97	20,8	206	29,0	52,9
Adriatico Orientale	25	10,2	43	9,2	68	9,6	36,8
Adriatico Centro-Settentrionale	17	7,0	31	6,7	48	6,8	35,4
Tirreno Settentrionale	11	4,5	28	6,0	39	5,5	28,2
Tirreno Centro-Settentrionale	3	1,2	9	1,9	12	1,7	25,0
Adriatico Centrale	10	4,1	2	0,4	12	1,7	83,3
Tirreno Centrale	5	2,0	38	8,2	43	6,1	11,6
Tirreno Meridionale e Ionio	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,0
Ionio	1	0,4	21	4,5	22	3,1	4,5
Adriatico Meridionale	8	3,3	46	9,9	54	7,6	14,8
Dello Stretto	7	2,9	7	1,5	14	2,0	50,0
Sicilia Occidentale	0	0,0	44	9,4	44	6,2	0,0
Sicilia Orientale	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0,0
Sardegna	1	0,4	31	6,7	32	4,5	3,1
<b>TOTALE</b>	<b>244</b>	<b>100,0</b>	<b>466</b>	<b>100,0</b>	<b>710</b>	<b>100,0</b>	<b>34,4</b>
Nord-Ovest	47	19,3	69	14,8	116	16,3	40,5
Nord-Est	151	61,9	171	36,7	322	45,4	46,9
Centro	24	9,8	39	8,4	63	8,9	38,1
Sud	14	5,7	105	22,5	119	16,8	11,8
Isole	8	3,3	82	17,6	90	12,7	8,9
Centro-Nord	222	91,0	279	59,9	501	70,6	44,3
Mezzogiorno	22	9,0	187	40,1	209	29,4	10,5

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati MIMS, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Anno 2020.

Allo stesso tempo, i dati sugli accosti dotati di binari, ma non collegati alla rete ferroviaria (quasi i 2/3) potrebbero rappresentare delle opportunità di investimento per provvedere al loro allaccio.

## **9.4. Considerazioni di sintesi sull'offerta infrastrutturale esistente**

### *9.4.1. Margini di sfruttamento delle dotazioni esistenti*

Come variamente esposto nelle precedenti analisi, i dati sulle dotazioni non indicano necessariamente situazioni di sottoutilizzo o di congestione, volendo cercare elementi di coerenza tra l'offerta e la domanda di portualità e dei relativi servizi. La stessa logica operativa dei porti risulta notevolmente dinamica, in termini di cambiamenti di rotte, di destinazioni e di utilizzi, a fronte di investimenti che spesso non sono realizzabili entro tempi coerenti con eventuali esigenze di maggiore dotazione e/o diversificazione dell'offerta.

Un tentativo di porre in relazione domanda di traffico e movimentazione e offerta portuale e logistica può essere svolto utilizzando i dati di traffico delle AdSP rilevati nel 2021 (e quindi sostanzialmente fuori dagli impatti negativi della pandemia) e quelli qui esposti relativi agli accosti relativi ai principali servizi.

Questa ricognizione mostra che nel trasporto passeggeri ben 12 AdSP hanno evidenziato dotazioni di accosti maggiori delle quote di traffico gestite; si tratta sicuramente degli effetti di trascinamento della pandemia, che rallentano il recupero dei flussi e un maggiore e più coerente utilizzo delle infrastrutture portuali, in particolare nella crocieristica.

Questo effetto è rilevabile anche nel trasporto container, con 8 AdSP che presentano un utilizzo ancora inferiore alle potenzialità offerte dalle dotazioni di accosto; anche in quest'ambito possono aver inciso diversi fattori congiunturali (eccezionale aumento dei noli, congestione nei principali scali mondiali, impatti della progressiva diffusione della maggiore dimensione navale, ...).

Per contro, si rilevano ben 9 AdSP che presentano un utilizzo superiore degli accosti dedicati alle rinfuse e ad altre merci (presumibilmente più legate allo *short sea shipping* e al suo maggiore impiego durante e dopo la pandemia, anche in funzione delle modifiche degli assetti degli scambi, tendenzialmente più orientati medio-corto raggio).

Sono dati che però evidenziano margini ancora ampi di utilizzo delle dotazioni esistenti, ma anche esigenze di infrastrutturazione più specifica, a cui la notevole programmazione di investimenti messa in campo dal PNRR-PNC e dal DEF (v. oltre) potrebbero dare concrete ed efficaci risposte, anche nella qualificazione *green* delle dotazioni e delle strutture portuali e della digitalizzazione della gestione dei processi produttivi dei servizi di trasporto e logistica.

### *9.4.2. Esigenze di riequilibrio e rafforzamento*

I dati sulle dotazioni fisiche della nostra portualità ci mostrano una rilevante consistenza e una notevole diffusione sul territorio; è relativamente aumentata nel tempo, ma anche in modo squilibrato e con logiche che solo in parte si integrano in un disegno di sistema.

L'introduzione delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) ha parzialmente modificato la prospettiva, ponendo in primo piano una portualità ristretta, in parte già competitiva e consolidata e in parte potenzialmente in grado di svilupparsi. Queste due caratteristiche sono rinvenibili in tutte le AdSP, ma la prima è ampiamente rinvenibile nelle AdSP del Nord-Ovest e del Nord-Est e in alcune del Centro e del Mezzogiorno, dove le esigenze infrastrutturali sono soprattutto di razionalizzazione e decongestionamento e in parte di sviluppo; la seconda caratteristica, più centrata sullo sviluppo delle potenzialità, appare più evidente nelle AdSP Mezzogiorno e in parte in quelle del Centro, per le quali l'aumento delle dotazioni infrastrutturali risulta ancora essere l'esigenza prevalente.

Al fine di aumentare la competitività del sistema portuale italiano, non soltanto nell'ambito Mediterraneo, ma anche a livello globale, l'analisi sulla dotazione infrastrutturale a livello territoriale evidenzia quindi la necessità di adottare diversi interventi di riequilibrio e di rafforzamento, focalizzando l'attenzione su alcuni fattori determinanti.

Il posizionamento geografico della nostra portualità è sicuramente la variabile più importante rispetto ai competitors esteri all'interno delle rotte mediterranee e internazionali, ma la sua struttura risulta essere piuttosto frammentata rispetto a quella di altre realtà europee, con pochi scali medio-grandi, diversi scali medi e numerosi scali medio-piccoli e piccoli; questo è dovuto in particolar modo all'assenza di una pianificazione nazionale di settore e ad una gestione prevalentemente locale, anche se ampliata dall'organizzazione in AdSP. Queste carenze hanno reso evidenti le difficoltà nello sfruttare le economie di scala del sistema portuale, in alcuni casi ampiamente disponibili, e nel costruire un assetto logistico intermodale complessivo, in cui la portualità rappresenta il nodo più rilevante degli scambi commerciali esteri ed interni.

Un secondo fattore è legato alle esigenze di potenziamento delle infrastrutture di trasporto terrestri connesse al sistema portuale, per ridurre le difficoltà di smistamento delle merci sulle reti stradali e ferroviarie che condizionano sensibilmente lo sviluppo dei traffici e l'accesso ai mercati europei, anche nell'ottica di una maggiore integrazione con la struttura del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), e di conseguenza con quella a più ampio raggio dei nodi portuali centrali della Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T).

Un terzo fattore riguarda la qualità delle dotazioni infrastrutturali dei porti italiani, mediamente inferiori a quelle della portualità del Nord Europa e a quelle delle portualità emergenti e ormai consolidate del Mediterraneo. Il principale aspetto da considerare è l'evoluzione dello standard portuale internazionale, sempre più condizionato dall'aumento

della dimensione del naviglio, che impatta sulla profondità dei fondali e sull'adeguamento dimensionale di accosti, banchine e piazzali, per non parlare delle strutture di movimentazione e di stoccaggio. Sono tutti aspetti determinanti per l'efficienza, la produttività e la competitività degli scali marittimi, anche di quelli più attrezzati e organizzati, che hanno vissuto proprio in questi ultimi anni fenomeni sempre più frequenti di congestionamento e di blocco delle operazioni.

Proprio quest'ultimo aspetto richiama all'importanza di un fattore di competitività divenuto sempre più strategico per la nostra portualità: la gestione dei flussi di scambio modale stradale e soprattutto ferroviario. Questo aspetto è divenuto sempre più strategico per la gestione degli *inland terminal*, in particolare degli spazi logistici retroportuali.

Alle criticità sopra esposte vanno altresì ad aggiungersi alcuni problemi di portata più generale relativi all'efficienza degli scali nazionali; gli esempi più evidenti risultano essere la lungaggine dei tempi e i costi legati alle pratiche doganali, che contribuiscono ad aumentare il congestionamento delle banchine e i conseguenti ritardi dell'*handling*, e la dematerializzazione e la digitalizzazione delle procedure, strettamente connessa alla gestione complessiva degli scali.

Infine, la sfida della sostenibilità, che coinvolge direttamente l'infrastrutturazione portuale, il suo funzionamento e il suo ruolo nel contesto economico nazionale e territoriale. I porti si trovano ad affrontare rilevanti processi di transizione ambientale, che si concentrano, da un lato, nella sostenibilità della sua stessa struttura operativa (efficienza energetica, autoproduzione da fonti rinnovabili, elettrificazione delle banchine e della movimentazione logistica, economia circolare) e, dall'altro, nel ruolo che essi svolgono nella diversificazione dell'offerta di fonti energetiche alternative e a basso o zero emissioni rispetto all'evoluzione tecnologica della navigazione e della logistica, connesso anche alla loro funzione di terminale del sistema paese negli approvvigionamenti energetici e di materie prime dall'estero, che nella complessiva transizione ambientale dovranno fornire un contributo determinante all'autonomia strategica dell'economia nazionale ed europea.

## 10. RETROPORTUALITÀ E INTERPORTUALITÀ

La funzionalità e l'efficienza dell'infrastrutturazione portuale relativa al trasporto e alla logistica delle merci dipendono in misura rilevante dalle connessioni e dai collegamenti stradali e soprattutto ferroviari col territorio retrostante, non solo quello più prossimo agli scali (retroporti), ma anche quello più distante (interporti), soprattutto di regioni che hanno una rilevante attività economica e una forte vocazione agli scambi, soprattutto internazionali. In questi casi, gli interporti, anche se localizzati a distanza, svolgono importanti funzioni retroportuali, cioè di stretta integrazione con l'attività marittima e logistica dei porti (*inland terminal*).

L'infrastrutturazione interportuale del nostro paese svolge quindi un ruolo determinante per l'efficienza del sistema logistico, anche (e spesso in misura rilevante) con la portualità.

Le dotazioni interportuali "pubbliche", cioè finanziate dallo Stato (ex legge 240/1990), fanno riferimento a strutture di varia dimensione e importanza, distribuite in modo piuttosto squilibrato sul territorio e variamente dotate di impianti essenziali alla loro funzionalità. Alcune di queste strutture hanno dimensioni e operatività di rilevanza europea, altre svolgono funzioni limitate e altre ancora sono ancora ad uno stadio praticamente progettuale, tutto da sviluppare in termini di strutture e impianti.

Dei 24 interporti, 17 sono localizzati al Centro-Nord e 7 nel Mezzogiorno, di cui due totalmente sprovvisti di qualsiasi indicazione circa la loro dotazione fisica (Gioia Tauro e Salerno Battipaglia). La superficie complessiva ammonta 35,8 milioni di mq, di cui 29 milioni nel Centro-Nord (81%) e 6,8 milioni nel Mezzogiorno (19%).

Le singole strutture presentano dimensioni in buona parte attagliate sopra i 2 milioni di mq; alcune sono ben al di sopra, come Bologna (4,2 milioni di mq), Verona (4,5 milioni di mq), Marcianise (2,9 milioni di mq), Torino Orbassano e Livorno (2,8 milioni di mq), Parma e Portogruaro (2,5 milioni di mq), Padova (2,2 milioni di mq) e Rivalta Scrivia (2 milioni) e Nola (1,8 milioni). Gli altri interporti hanno dimensioni al di sotto del milione di mq<sup>50</sup>.

La capacità dei magazzini ammonta complessivamente a 51,1 milioni di mc, di cui 36,3 milioni nel Centro-Nord (70,9%) e 14,9 milioni nel Mezzogiorno (29,1%). Gli interporti con maggiori capacità di magazzino sono Marcianise (8,8 milioni di mc), Bologna (6,5 milioni), Rivalta Scrivia (6 milioni), Verona (5 milioni), Nola (4,4 milioni), Parma (4,1 milioni).

---

<sup>50</sup> Ad integrazione dei dati sulle superfici totali, si segnala che la superficie coperta ammonta complessivamente a 5,6 milioni di mq, di cui 4,2 milioni nel Centro-Nord (74,7%) e 1,4 milioni nel Mezzogiorno (25,3%). L'incidenza della superficie coperta su quella complessiva risulta essere del 15,8%, ma è più elevata nel Mezzogiorno (21%) che al Centro-Nord (14,5%). Al livello di singola infrastruttura le maggiori superfici coperte si rilevano in quelli di Bologna (oltre 700 mila mq), Marcianise (730 mila), Verona (700 mila), Nola (500 mila).

Ai fini della capacità di connessione alle reti, il numero e la lunghezza dei binari rappresentano strutture rilevanti, in quanto sono quelle potenzialmente connesse alla portualità dotata di binari collegati alla rete ferroviaria. Su 228 binari censiti negli interporti, 166 (il 72,8%), con quasi 128 mila metri di lunghezza, sono in quelli del Centro-Nord e 62 (27,2%), con 44,5 mila metri, nel Mezzogiorno. Gli interporti più dotati di binari sono: Padova (37), ma con appena 9.200 metri di lunghezza; Nola (30), con 24.500 metri; Verona (18), con 12.600 metri; Bologna (17), con 24.000 metri; Jesi e val Pescara (entrambi con 14 binari e 8.200 metri di lunghezza).

### Dotazioni infrastrutturali degli interporti finanziati dallo Stato

	Superficie Totale		Magazzini		Binari		Coppie di treni/anno	
	(mq)	%	(mc)	%	N.	Lunghezza (m.)	N.	Binari/Coppie di treni
Bari	470.000	1,3	800.000	1,6	4	600	2.107	526,8
Bologna	4.194.300	11,7	6.512.000	12,7	17	24.000	1.978	116,4
Catania	291.000	0,8	112.000	0,2	3	1.500	0	0,0
Cervignano	460.000	1,3	240.000	0,5	8	4.500	203	25,4
Gioia Tauro	0	0,0	0	0,0	0	0	0	0,0
Jesi	1.010.000	2,8	1.500.000	2,9	14	8.200	105	7,5
Livorno	2.755.723	7,7	771.408	1,5	4	8.500	278	69,5
Marcianise	2.900.000	8,1	8.760.000	17,1	11	9.550	1.790	162,7
Mortara	700.000	2,0	350.000	0,7	7	7.500	730	104,3
Nola	1.842.500	5,1	4.436.746	8,7	30	24.500	1.016	33,9
Novara	640.000	1,8	838.000	1,6	7	3.900	3.050	435,7
Orte	450.000	1,3	312.500	0,6	7	7.800	0	0,0
Padova	2.000.000	5,6	3.344.750	6,5	37	9.200	3.590	97,0
Parma	2.521.815	7,0	4.086.000	8,0	3	1.050	1.350	450,0
Portogruaro	2.500.000	7,0	350.000	0,7	8	4.500	580	72,5
Prato	712.000	2,0	785.128	1,5	8	6.000	310	38,8
Rivalta Scrivia	2.250.000	6,3	6.000.000	11,7	10	6.500	960	96,0
Salerno Battipaglia	0	0,0	0	0,0	0	0	0	0,0
Trento	1.000.000	2,8	2.640.000	5,2	9	6.000	650	72,2
Torino Orbassano	2.800.000	7,8	2.650.000	5,2	7	12.000	378	54,0
Vado Ligure	304.000	0,8	430.000	0,8	1	403	0	0,0
Val Pescara	1.299.000	3,6	756.939	1,5	14	8.362	271	19,4
Venezia	242.207	0,7	448.000	0,9	1	5.000	0	0,0
Verona	4.500.000	12,6	5.000.000	9,8	18	12.600	7.222	401,2
Centro-Nord	29.040.045	81,0	36.257.786	70,9	166	127.653	21.384	128,8
Mezzogiorno	6.802.500	19,0	14.865.685	29,1	62	44.512	5.184	83,6
Totale	35.842.545	100,0	51.123.471	100,0	228	172.165	26.568	116,5

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati MIMS, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Anno 2020.

Le coppie di treni l'anno gestiti dagli interporti rappresentano la loro effettiva movimentazione intermodale, che complessivamente ammonta a ben oltre 26 mila; rilevante è la movimentazione ferroviaria negli interporti del Centro-Nord, con l'82,8% del totale, rispetto al 17,2% del Mezzogiorno. Gli interporti con più traffico ferroviario sono quelli di Verona (oltre 7.200 coppie di treni l'anno), Padova (quasi 3.600), Novara (oltre 3.000) e Bari (oltre 2.100).

Interessante una valutazione di approssimativa produttività dell'intermodalità ferroviaria negli interporti basata sul rapporto tra coppie di treni e binari. Da questo calcolo, si rileva che l'interporto con l'utilizzo più inteso della propria dotazione ferroviaria sia Bari, con oltre 526 coppie di treni l'anno per binario (da notare anche la lunghezza complessiva



di appena 600 metri di binari), seguito dall'interporto di Parma, con 450 coppie di treni (con appena 3 binari), Novara, con 435 coppie di treni per binario, e Verona, con 400 coppie di treni.

Emerge chiaramente una maggiore/minore intensità di utilizzo delle dotazioni ferroviarie, ma che non dipende tanto dalla loro quantità, quanto invece dalla capacità degli operatori logistici e dalle condizioni operative di integrazione con la rete ferroviaria.

In generale, soprattutto rispetto alle notevoli differenze territoriali, sia in termini di strutture interportuali, sia nella loro dimensione e attrezzatura logistica e intermodale, emerge il tema dell'aggiornamento della legislazione di riferimento, introdotta oltre trent'anni fa e centrata esclusivamente sugli interporti con finanziamenti pubblici, rispetto ai profondi cambiamenti logistici intervenuti nel corso del tempo.

## 11. L'INFRASTRUTTURA “NATURALE” DELLE AREE COSTIERE E IL TURISMO MARINO

La componente turistica dell'EDM è, come illustrato in precedenza, molto rilevante, in quanto non solo comprende la ricettività e l'accoglienza, ma coinvolge anche attività economiche dedicate alla fruizione del mare sotto diverse modalità, come quelle sportive e ricreative. La notevole valenza turistica del nostro paese ha nelle sue coste un asset strategico straordinario e allo stesso tempo molto esteso, una risorsa che rappresenta una vera e propria infrastruttura “naturale”, che genera servizi ambientali da utilizzare nell'attività economica.

Il 22% del nostro territorio è coperto dalla fascia costiera, cioè dall'area compresa tra la linea di costa e 10 km dalla costa. Quattro sole regioni del Mezzogiorno (Sardegna, Sicilia, Puglia e Calabria) coprono circa il 64% della fascia costiera nazionale. Il litorale è sabbioso per circa il 48% e la qualità delle acque di balneazione è eccellente per il 93% della linea di costa.

### Movimento turistico verso le località marine e verso tutte le destinazioni

Movimento turistico	Località marine					Tutte le destinazioni		
	Dati in milioni		Quota % su totale destinazioni		Var. % 2016-17	Dati in milioni		Var. % 2016-17
	2016	2017	2016	2017		2016	2017	
Arrivi								
Nazionali	15,3	16,8	25,4	26,8	9,8	60,2	62,7	4,1
Esteri	9,3	11,1	16,5	18,4	19,2	56,8	60,5	6,6
<b>Totali</b>	<b>24,7</b>	<b>27,9</b>	<b>21,1</b>	<b>22,7</b>	<b>13,4</b>	<b>116,9</b>	<b>123,2</b>	<b>5,3</b>
Presenze								
Nazionali	71,6	78,2	35,2	37,3	9,3	203,5	210,0	3,2
Estere	45,7	56,8	22,9	27,0	24,4	199,4	210,7	5,6
<b>Totali</b>	<b>117,2</b>	<b>135,0</b>	<b>29,1</b>	<b>32,1</b>	<b>15,2</b>	<b>403,0</b>	<b>420,6</b>	<b>4,4</b>
Quote %								
Arrivi								
Nazionali	62,1	60,1				51,5	50,9	
Esteri	37,9	39,9				48,5	49,1	
<b>Totali</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>				<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	
Presenze								
Nazionali	61,1	57,9				50,5	49,9	
Estere	38,9	42,1				49,5	50,1	
<b>Totali</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>				<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati Istat.

La fascia costiera è anche la parte di territorio con l'equilibrio ambientale più fragile, soprattutto per la pressione antropica (insediamenti urbani, città costiere e aree portuali), dato che sulla costa si registra la più alta densità abitativa e il maggiore sviluppo di grandi centri urbani. È anche la parte più esposta a rischi di erosione e di aumento del livello delle acque marine dovuto ai cambiamenti climatici, quantificata nel nostro paese in circa il 19% della popolazione costiera. Secondo i dati del 2018, il 14% dei comuni italiani è costiero e vi risiede il 34% della popolazione residente.

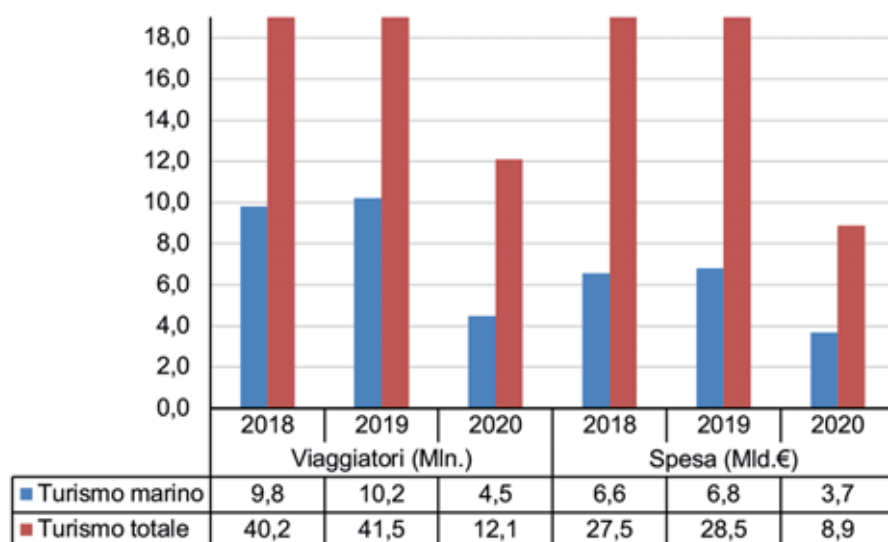
Dal punto di vista turistico, i comuni costieri offrono il 57% dei posti letto. Si tratta ovviamente di dati non strettamente riferibili al turismo marino,

dato che i comuni costieri comprendono anche città come Roma e Venezia, la cui attrattività è soprattutto storico-culturale.

Rispetto all'andamento complessivo del turismo, il settore balneare, almeno nella sua componente domestica, sembra aver avuto nel 2020, secondo indagini e stime svolte sugli operatori, un calo meno rilevante, ed ha manifestato segni di evidente ripresa nel 2021, con aspettative di crescita per il 2022.

Il turismo verso le località marine (o balneare) vero e proprio, secondo gli ultimi dati disponibili dell'Istat, nel 2017 ha registrato 27,9 milioni di arrivi e 135 milioni di presenze, con un incremento rispettivamente del 13,4% e del 15,2% sull'anno precedente. L'incidenza del turismo balneare sul movimento turistico complessivo è stata nello stesso anno del 22,7% sugli arrivi e del 32,1% sulle presenze.

### Viaggiatori e spesa dei turisti esteri verso località marine e tutte le altre destinazioni



Fonte: Elaborazioni Confindustria sua Banca d'Italia, Indagini sul turismo internazionale – Giugno 2021.

Sempre nel 2017, la provenienza del turismo balneare è stata prevalentemente domestica, con 16,8 milioni di arrivi (60,1% di quelli totali) e 78,2 milioni di presenze (57,9% di quelle totali). Il turismo balneare estero è stato comunque in crescita, con un aumento nel 2016-2017 del 19,2% negli arrivi e del 24,4% nelle presenze.

Questi dati, ampiamente antecedenti la pandemia, esprimevano una tendenza espansiva del turismo marino, più dinamica di quella complessiva, in particolare nella componente estera. Con il Covid, il tema più rilevante da affrontare è stato prima come gestire l'inevitabile caduta del flusso turistico e poi quello di come recuperare tale tendenza e riportarlo su un sentiero di ripresa e di recupero.

Secondo l'indagine della Banca d'Italia sul turismo internazionale, nel 2020 si è registrata una flessione molto significativa a livello complessivo.

Tra il 2019 e il 2020 i viaggiatori esteri in Italia sono diminuiti da 41,5 a 12,1 milioni (-70,8%) e la spesa è calata da 28,5 a 8,9 miliardi di € (-68,8%).

Meno accentuato, ma comunque significativo è stato il calo dei viaggiatori esteri verso le destinazioni marine, che si sono ridotti da 10,2 a 4,5 milioni (-55,9%) e la relativa spesa è calata da 6,8 a 3,7 miliardi di € (-46,2%). Le tendenze rilevate dalla Banca d'Italia nei primi mesi del 2021 evidenziavano una sostanziale invarianza rispetto al 2020, per cui le previsioni sull'anno non erano positive (salvo modifiche a consuntivo).

Per il 2022, l'evento bellico in corso nel cuore dell'Europa non lascia certamente presagire una ripresa del turismo estero verso le località di mare del nostro paese, che comunque possono contare su un turismo domestico che sembra confermare una tendenza alla ripresa e alla crescita.

## 12. LE INFRASTRUTTURE DELLA NAUTICA DA DIPORTO

### 12.1. Tipologie di dotazioni

Altra componente rilevante dell'EDM è quella del diporto nautico, un'altra modalità di utilizzo dell'infrastruttura "naturale" delle coste.

Il nostro paese vanta una tradizione storica nella diportistica, sostenuta da un'industria specializzata e fortemente competitiva sui mercati esteri e da una rete di infrastrutture di accoglienza, gestione e manutenzione delle imbarcazioni estremamente diffusa sul territorio.

In base alla disciplina che regola le infrastrutture nautiche e l'esercizio delle connesse attività (DPR 2 dicembre 1997, n. 509), il diporto nautico si compone di tre tipologie di strutture con specifiche caratteristiche fisiche e funzionali: i porti turistici, gli approdi turistici e i punti di ormeggio<sup>51</sup>. Nelle varie infrastrutture diportistiche vengono fornite diverse tipologie di servizi, essenziali alla loro missione<sup>52</sup>.

### 12.2. Le dotazioni fisiche

Le infrastrutture di diporto nautico censite nel nostro paese ammontano complessivamente a 979, di cui 85 porti turistici, 458 approdi turistici e 236 punti di ormeggio. A scala territoriale, le infrastrutture complessive sono distribuite per il 57,9% nel Mezzogiorno, il 26,4% nel Nord e il 15,7% nel Centro. Le regioni che presentano le maggiori quote di infrastrutture diportistiche sono la Sicilia (137, per una quota del 14%) e la Sardegna (118 e 12,1%).

Degli 85 porti turistici, il 49,4% è localizzato nel Nord, il 35,3% nel Mezzogiorno e il 15,3% nel Centro. Le regioni con le maggiori dotazioni sono la Liguria e il Friuli-Venezia Giulia (entrambe con 13 porti e una quota del 15,3%), seguite dalla Sardegna (12 porti, per il 14,1%) e l'Emilia-Romagna e il Veneto (entrambe con 8 porti e una quota del 9,4%) e la Toscana (7 porti e l'8,2%).

I 458 approdi risultano invece relativamente più distribuiti tra le regioni, ma maggiormente concentrati nel Mezzogiorno. In Sicilia si concentra la quota più importante di queste infrastrutture (62, pari al 15,5% del totale), seguita dalla Puglia (53 e 11,6%), dalla Sardegna (50 e 10,9%), Campania (46 e 10%), Liguria (45 e 9,8%) e Veneto (42 e 9,2%).

<sup>51</sup> Il DPR 509/1997 prevede le seguenti definizioni:

- Porto turistico: complesso di strutture amovibili ed inamovibili, realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;
- Approdo turistico: struttura operante nell'ambito di porti polifunzionali, destinata a servire la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;
- Punti di ormeggio: aree demaniali marittime e specchi acquei dotati di strutture che non comportino impianti di difficile rimozione, destinati all'ormeggio, alaggio, varo e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto.

<sup>52</sup> I più importanti servizi presenti nei porti, negli approdi o nei punti di ormeggio dedicati alla nautica sono i seguenti: attracco; fornitura di acqua, energia elettrica e illuminazione; fornitura di carburante; vigilanza; informazioni turistiche; servizi igienici; parcheggio; alaggio; raccolta e smaltimento rifiuti.

## Infrastrutture di diporto nautico

Regioni e Aree Territoriali	Porti turistici		Approdi turistici		Punti di ormeggio		Totale	
	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%
Liguria	13	15,3	45	9,8	12	5,1	70	7,2
Veneto	8	9,4	42	9,2	9	3,8	59	6,0
Friuli-Venezia Giulia	13	15,3	29	6,3	8	3,4	50	5,1
Emilia-Romagna	8	9,4	17	3,7	2	0,8	27	2,8
Toscana	7	8,2	37	8,1	20	8,5	64	6,5
Marche	3	3,5	11	2,4	3	1,3	17	1,7
Lazio	3	3,5	34	7,4	4	1,7	41	4,2
Abruzzo	1	1,2	9	2,0	2	0,8	12	1,2
Molise	1	1,2	3	0,7	0	0,0	4	0,4
Campania	5	5,9	46	10,0	17	7,2	68	6,9
Puglia	3	3,5	53	11,6	13	5,5	69	7,0
Basilicata	2	2,4	1	0,2	0	0,0	3	0,3
Calabria	1	1,2	19	4,1	20	8,5	40	4,1
Sicilia	5	5,9	62	13,5	70	29,7	137	14,0
Sardegna	12	14,1	50	10,9	56	23,7	118	12,1
<b>Totale</b>	<b>85</b>	<b>100,0</b>	<b>458</b>	<b>100,0</b>	<b>236</b>	<b>100,0</b>	<b>779</b>	<b>100,0</b>
<b>Nord</b>	<b>42</b>	<b>49,4</b>	<b>133</b>	<b>29,0</b>	<b>31</b>	<b>13,1</b>	<b>206</b>	<b>26,4</b>
<b>Centro</b>	<b>13</b>	<b>15,3</b>	<b>82</b>	<b>17,9</b>	<b>27</b>	<b>11,4</b>	<b>122</b>	<b>15,7</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>30</b>	<b>35,3</b>	<b>243</b>	<b>53,1</b>	<b>178</b>	<b>75,4</b>	<b>451</b>	<b>57,9</b>

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati Confindustria Nautica.

Infine, i punti di ormeggio rappresentano una soluzione infrastrutturale meno impegnativa. Le 236 strutture esistenti si concentrano per il 75,4% nel Mezzogiorno, ma soprattutto in due regioni: Sicilia (70 punti per il 29,7% del totale) e Sardegna (56 strutture e il 23,7%).

Passando invece alla dotazione di posti barca, l'analisi risulta più dettagliata e sostanziale nel disegnare l'offerta esistente nel nostro paese a scala territoriale.

I dati al 2020 censiscono 158.752 posti barca, distribuiti per il 47,3% nel Mezzogiorno (75 mila), il 32,8% nel Nord (52 mila) e il 19,9% nel Centro (oltre 31 mila). Le regioni più dotate di posti barca sono la Liguria (oltre 25 mila, per il 15,9%), la Sardegna (quasi 19 mila per l'11,8%), la Toscana (quasi 18 mila, per l'11,3%), il Friuli-Venezia Giulia (quasi 18 mila per l'11,2%), la Sicilia (poco più di 17 mila per il 10,8%), la Campania (quasi 17 mila per il 10,6%), Puglia e Basilicata Ionica (14.500 per il 9,2%).

Salvo particolari eccezioni, la distribuzione tra diverse tipologie infrastrutturali risulta piuttosto omogenea a livello territoriale e regionale. Nel primo caso, rispetto alla distribuzione complessiva si discostano il Centro (con più posti barca nei punti di ormeggio) e il Mezzogiorno (con meno posti barca nei punti di ormeggio).

## Numero di posti barca per Regione (al 30/9/2020)

Regioni e Aree Territoriali	Porto turistico		Approdo turistico		Punto di ormeggio		Totale		
	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	Media posti barca
Liguria	10.477	15,5	6.410	15,6	8.270	16,6	25.157	15,9	359,4
Veneto	1.278	1,9	1.309	3,2	1.143	2,3	3.730	2,4	63,2
Friuli-Venezia Giulia	8.093	12,0	4.243	10,3	5.347	10,7	17.683	11,2	353,7
Emilia-Romagna	2.504	3,7	1.503	3,7	1.412	2,8	5.419	3,4	200,7
Toscana	4.884	7,2	4.562	11,1	8.414	16,9	17.860	11,3	279,1
Marche	4.702	7,0	200	0,5	559	1,1	5.461	3,4	321,2
Lazio	2.674	4,0	2.786	6,8	2.732	5,5	8.192	5,2	199,8
Abruzzo	140	0,2	1.601	3,9	0	0,0	1.741	1,1	145,1
Molise	434	0,6	153	0,4	0	0,0	587	0,4	146,8
Campania	5.555	8,2	4.895	11,9	6.285	12,6	16.735	10,6	246,1
Puglia (e Basilicata ionica)	4.583	6,8	3.294	8,0	6.628	13,3	14.505	9,2	204,3
Calabria (e Basilicata Tirrenica)	3.323	4,9	1.273	3,1	853	1,7	5.449	3,4	132,9
Sicilia	6.037	8,9	5.523	13,4	5.623	11,3	17.183	10,8	125,4
Sardegna	12.821	19,0	3.386	8,2	2.543	5,1	18.750	11,8	158,9
<b>Italia</b>	<b>67.505</b>	<b>100,0</b>	<b>41.138</b>	<b>100,0</b>	<b>49.809</b>	<b>100,0</b>	<b>158.452</b>	<b>100,0</b>	<b>203,4</b>
<b>Nord</b>	<b>22.352</b>	<b>33,1</b>	<b>13.465</b>	<b>32,7</b>	<b>16.172</b>	<b>32,5</b>	<b>51.989</b>	<b>32,8</b>	<b>252,4</b>
<b>Centro</b>	<b>12.260</b>	<b>18,2</b>	<b>7.548</b>	<b>18,3</b>	<b>11.705</b>	<b>23,5</b>	<b>31.513</b>	<b>19,9</b>	<b>258,3</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>32.893</b>	<b>48,7</b>	<b>20.125</b>	<b>48,9</b>	<b>21.932</b>	<b>44,0</b>	<b>74.950</b>	<b>47,3</b>	<b>166,2</b>

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati MIMS, Il Diporto Nautico in Italia, Anno 2020.

Nella distribuzione regionale per tipologia di infrastruttura emergono diverse situazioni. La gran parte delle regioni presenta una distribuzione fortemente centrata sui porti turistici (Liguria, Friuli-Venezia Giulia, Emilia-Romagna, Marche, Molise, Calabria e Basilicata Tirrenica e Sardegna), alcune (Abruzzo) sugli approdi turistici e altre (Toscana e Puglia e Basilicata Ionica) sui punti di ormeggio. Le restanti regioni costiere (Veneto, Lazio, Campania e Sicilia) presentano invece una distribuzione piuttosto omogenea dei posti barca tra le tre tipologie infrastrutturali.

Un indicatore dimensionale delle infrastrutture diportistiche può essere rappresentato dal numero medio di posti barca per struttura. A livello nazionale il dato è di 203 posti barca, mentre al Nord e al Centro è rispettivamente di 252 (+24% sul dato medio nazionale) e 258 (+27%); nel Mezzogiorno è di 166 (l'82% del dato nazionale). La dimensione media per posto barca più elevata a livello regionale si rileva in Liguria (quasi 360, +77% sulla media nazionale), seguita dal Friuli-Venezia Giulia (oltre 350, +74%), Marche (321, + 58%), Toscana (279, +37%) e Campania (246, +21%); vicino alla media nazionale si collocano l'Emilia-Romagna, il Lazio e la Puglia, tutte le altre regioni del Mezzogiorno ben al disotto. Tuttavia, la regione che presenta la più bassa dimensione media è il Veneto (63 posti barca per infrastruttura portuale, cioè appena il 31,1% del dato medio nazionale).

Nel complesso, salvo eccezioni, la dimensione media per posto barca evidenzia forti differenze territoriali, che può incidere sia sull'equilibrio economico della gestione, sia sulla capacità di servizio delle varie strutture.

Proprio l'aspetto dei servizi disponibili presso i posti barca può rappresentare un elemento di attrattività determinante. Sotto questo aspetto,



## Posti-barca per dotazioni di servizi disponibili (incidenza %)

a livello nazionale si rilevano disponibilità elevate (esposte in % rispetto ai posti barca) nei servizi di attracco (97,4%), acqua (93%), luce (89,3%) e rifiuti (79,9%); il valore più basso si rileva nei servizi di carburante (46%), informazioni turistiche (56,8%), parcheggio (65,3%) e alaggio (66,3%).

Regioni e Aree Territoriali	Attracco	Acqua	Luce	Carburante	Vigilanza	Informazioni turistiche	Servizi Igienici	Parcheggio	Alaggio	Rifiuti
Liguria	96,3	96,4	90,5	51,1	57,4	57,1	89,6	56,6	64,1	80,2
Veneto	100,0	92,8	92,6	31,1	87,2	60,0	97,5	97,5	94,1	74,1
Friuli-Venezia Giulia	96,5	89,1	86,4	33,0	40,5	51,6	70,1	75,0	62,4	61,5
Emilia-Romagna	100,0	99,9	95,8	43,3	84,1	77,3	87,2	74,4	52,8	76,9
Toscana	93,9	88,4	82,6	51,0	63,3	52,1	68,0	60,4	70,4	86,1
Marche	100,0	95,8	95,8	83,7	81,9	78,2	90,8	95,6	87,2	79,2
Lazio	100,0	93,2	88,0	56,7	58,3	43,4	77,4	78,4	68,6	69,7
Abruzzo	74,6	100,0	97,0	56,1	74,6	54,4	61,2	60,4	65,0	84,5
Molise	100,0	100,0	100,0	60,3	85,9	73,3	94,4	73,9	85,9	100,0
Campania	99,4	94,0	92,7	40,7	90,3	59,8	71,0	60,1	62,8	91,9
Puglia (e Basilicata ionica)	99,5	90,6	86,3	35,2	88,5	52,0	77,7	65,8	55,5	84,3
Calabria (e Basilicata tirrenica)	83,8	98,7	94,7	51,0	71,8	67,3	81,4	68,9	70,0	76,4
Sicilia	100,0	89,3	87,6	33,8	76,4	43,3	66,0	41,2	62,3	69,4
Sardegna	100,0	95,7	91,5	56,1	75,6	69,2	79,6	74,7	74,0	93,3
<b>Italia</b>	<b>97,4</b>	<b>93,0</b>	<b>89,3</b>	<b>46,0</b>	<b>70,0</b>	<b>56,8</b>	<b>77,1</b>	<b>65,3</b>	<b>66,3</b>	<b>79,9</b>
<b>Nord</b>	<b>97,0</b>	<b>94,0</b>	<b>89,8</b>	<b>42,7</b>	<b>56,6</b>	<b>57,5</b>	<b>83,3</b>	<b>67,6</b>	<b>64,5</b>	<b>73,1</b>
<b>Centro</b>	<b>96,6</b>	<b>90,9</b>	<b>86,3</b>	<b>58,1</b>	<b>65,2</b>	<b>54,4</b>	<b>74,4</b>	<b>71,2</b>	<b>72,8</b>	<b>80,7</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>98,0</b>	<b>93,2</b>	<b>90,3</b>	<b>43,2</b>	<b>81,3</b>	<b>57,4</b>	<b>74,0</b>	<b>61,3</b>	<b>64,8</b>	<b>84,4</b>

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati MIMS, Il Diporto Nautico in Italia, Anno 2020

Le distanze a livello territoriale risultano molto contenute rispetto ai dati medi nazionali. Scostamenti significativi si rilevano soprattutto nella vigilanza; rispetto al dato medio nazionale (70%), nel Mezzogiorno risulta dell'81,3%, al Nord del 56,6% e al Centro del 65,2%, così come nei rifiuti, che rispetto al dato medio (79,9%), nel Mezzogiorno sono all'84,4%, al Centro all'80,7% e al Nord al 73,1%.

Una dotazione relativamente migliore si rileva al Centro nel parcheggio (71,2%, rispetto al 65,3% a livello nazionale), nell'alaggio 72,8% rispetto al 66,3%) e nel carburante (58,1% rispetto al 46%).

### 12.3. Le unità da diporto

Le unità di diporto nautico iscritte nei registri nazionali ammontano complessivamente a oltre 95 mila unità. Di queste, oltre 10 mila sono registrate negli Uffici della Motorizzazione Civile di regioni non costiere (Piemonte, Valle d'Aosta, Trentino-Alto Adige e Lombardia).

La distribuzione territoriale (per certi versi la "residenza") delle unità di diporto risulta prevalente al Nord (46,5%), seguita dal Mezzogiorno (29,1%) e dal Centro (24,4%). A livello regionale, le quote più rilevanti si registrano in Liguria (quasi 19 mila unità, per il 19,8% del totale), in Campania (15 mila, per il 15,7%), Lazio (oltre 10 mila, per il 10,7%) e Toscana (9.800 per il 10,3%). Interessante il dato della Lombardia, dove sono registrate oltre 6.800 unità di diporto, per una quota nazionale del 7,2%.

**Unità da diporto nautico iscritte nei Registri degli Uffici Marittimi Periferici e degli Uffici della Motorizzazione Civile al 31/12/2020**

Regioni e Aree Territoriali	Unità da diporto iscritte		Totale	
	Presso Motorizzazione Civile	Presso Uffici Marittimi	N.	%
Piemonte e Valle d'Aosta	3.757	0	3.757	4,0
Lombardia	6.808	0	6.808	7,2
Trentino-Alto Adige (*)	63	0	63	0,1
Liguria	75	18.774	18.849	19,8
Veneto	2.002	4.447	6.449	6,8
Friuli-Venezia Giulia	12	3.822	3.834	4,0
Emilia-Romagna	564	3.880	4.444	4,7
Toscana	825	8.970	9.795	10,3
Umbria	237	0	237	0,2
Marche	158	2.786	2.944	3,1
Lazio	1.477	8.701	10.178	10,7
Abruzzo	251	579	830	0,9
Molise	7	63	70	0,1
Campania	6.093	8.859	14.952	15,7
Puglia (e Basilicata Ionica)	273	2.625	2.898	3,0
Calabria (e Basilicata Tirrenica)	84	1.040	1.124	1,2
Sicilia	18	4.755	4.773	5,0
Sardegna	413	2.611	3.024	3,2
<b>Italia</b>	<b>23.117</b>	<b>71.912</b>	<b>95.029</b>	<b>100,0</b>
<b>Nord</b>	<b>13.281</b>	<b>30.923</b>	<b>44.204</b>	<b>46,5</b>
<b>Centro</b>	<b>2.697</b>	<b>20.457</b>	<b>23.154</b>	<b>24,4</b>
<b>Mezzogiorno</b>	<b>7.139</b>	<b>20.532</b>	<b>27.671</b>	<b>29,1</b>

(\*) Province Autonome di Trento e Bolzano.

(\*\*) Per il 2020 i dati relativi alle infrastrutture per il Diporto Nautico sono aggiornati al 30 settembre.

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati MIMS, Il Diporto Nautico in Italia, Anno 2020.

La regione di registrazione delle unità di diporto rispecchia in parte l'offerta di infrastrutture diportistiche (tenendo conto delle registrazioni nelle regioni non costiere, che fanno riferimento a strutture delle regioni costiere presumibilmente più vicine), ma l'analisi successiva, sulla base di indicatori e indici mostra alcuni aspetti interessanti.

#### 12.4. La densità territoriale dell'infrastrutturazione diportistica

In termini di densità territoriale delle infrastrutture da diporto, emerge una forte differenziazione tra regioni. Un primo indicatore calcolato per km di costa per porto, evidenzia un valore medio nazionale di poco al di sotto dei 10 km; rispetto ad esso, la portualità diportistica del Nord presenta un valore pari a circa 1/3 (cioè un porto ogni 3,6 km); all'opposto quella del Mezzogiorno, con un porto ogni quasi 13 km di costa; in media il Centro, con 9,1 km.

Il dettaglio regionale mostra densità di infrastrutture diportistiche enormi in Friuli-Venezia Giulia (un porto ogni 1,9 km, pari al 19% del dato medio nazionale), Veneto (2,4 km, pari al 24% del dato medio), Emilia-Romagna (4,5 km, 46%), Liguria (5,6 km, 56%). Seguono Campania (un porto ogni 7,7 km, 77,8%), Toscana (8,8 km), Lazio (8,9 km) e Molise (9 km).

Altro indicatore di densità è il numero di posti barca per km di costa. Il dato rilevato a livello nazionale è di 20,6 posti barca, rispetto al quale si rileva una minore densità nel Mezzogiorno (12,8), una densità maggiore

di quasi il 40% al Centro (28,3) e di oltre 3 volte maggiore al Nord.

A livello regionale, in Friuli-Venezia Giulia la densità costiera dei posti barca supera di 9 volte la media nazionale, quella della Liguria di oltre 3 volte e quella dell'Emilia-Romagna è più che doppia, mentre quella della Campania di oltre 1,5 volte. Superiori al valore medio nazionale, ma meno distanti, sono quelli rilevati in Veneto (+29,3%) e Lazio (+9,5%), mentre in tutte le altre regioni sono ben lontani, in particolare in Calabria (33,2%) e Sardegna 49,1%).

L'offerta infrastrutturale del diporto nautico risulta geograficamente molto concentrata al Nord, relativamente al Centro e molto bassa nel Mezzogiorno (ad eccezione della Campania). L'interpretazione dei dati conduce a considerazioni che indicano come soprattutto quest'area avrebbe ancora margini di sviluppo, mentre per le prime due aree si potrebbe parlare di vera e propria saturazione portuale e costiera.

Passando ad un'analisi approssimata della domanda di servizi infrastrutturali per la diportistica, utilizzando i dati sulle unità da diporto registrate nei vari uffici regionali (Uffici Marittimi e della Motorizzazione Civile), si evidenzia come essa abbia probabilmente determinato la maggiore concentrazione geografica dell'offerta, a sua volta alimentata dalla pressione esercitata dalla domanda. Le unità da diporto per posto barca a livello nazionale presentano un valore medio di 0,60, cioè poco più di mezza imbarcazione per posto barca; rispetto a tale valore, nel Nord si sale a 0,85 (+41,8%) e al Centro a 0,73 (+22,5%), mentre al Sud si scende a 0,37 (cioè il 61,6% del valore medio nazionale).

## Indicatori e indici di densità delle infrastrutture di diporto nautico

Regioni e Aree Territoriali	Km di costa per porto (*) (A)	Posti barca per km di costa (B)	Unità da diporto per		Indici (Italia=100)			
			Posto barca (C)	Km di costa (D)	(A)	(B)	(C)	(D)
Liguria	5,56	64,67	0,75	48,46	56,3	313,8	124,9	392,0
Veneto	2,37	26,64	1,73	46,06	24,0	129,3	288,3	372,7
Friuli-Venezia Giulia	1,88	188,12	0,22	40,79	19,0	912,7	36,2	330,0
Emilia-Romagna	4,52	44,42	0,82	36,43	45,8	215,5	136,7	294,7
Toscana	8,77	31,84	0,55	17,46	88,8	154,5	91,4	141,3
Marche	11,06	29,05	0,54	15,66	112,1	140,9	89,9	126,7
Lazio	8,85	22,57	1,24	28,04	89,7	109,5	207,2	226,8
Abruzzo	11,50	12,62	0,48	6,01	116,5	61,2	79,5	48,7
Molise	9,00	16,31	0,12	1,94	91,2	79,1	19,9	15,7
Campania	7,68	32,06	0,89	28,64	77,8	155,6	149,0	231,7
Puglia (e Basilicata Ionica)	14,30	14,29	0,20	2,86	144,9	69,3	33,3	23,1
Calabria (e Basilicata Tirrenica)	19,41	6,85	0,21	1,41	196,7	33,2	34,4	11,4
Sicilia	10,75	11,67	0,28	3,24	108,9	56,6	46,3	26,2
Sardegna	15,69	10,13	0,16	1,63	158,9	49,1	26,9	13,2
Italia	9,87	20,61	0,60	12,36	100,0	100,0	100,0	100,0
Nord	3,62	69,78	0,85	59,33	36,6	338,6	141,8	480,0
Centro	9,11	28,34	0,73	20,82	92,4	137,5	122,5	168,5
Mezzogiorno	12,93	12,85	0,37	4,75	131,0	62,4	61,6	38,4

(\*) Comprensivo di porti e approdi turistici e di punti di ormeggio.

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati MIMS, Il Diporto Nautico in Italia, Anno 2020.

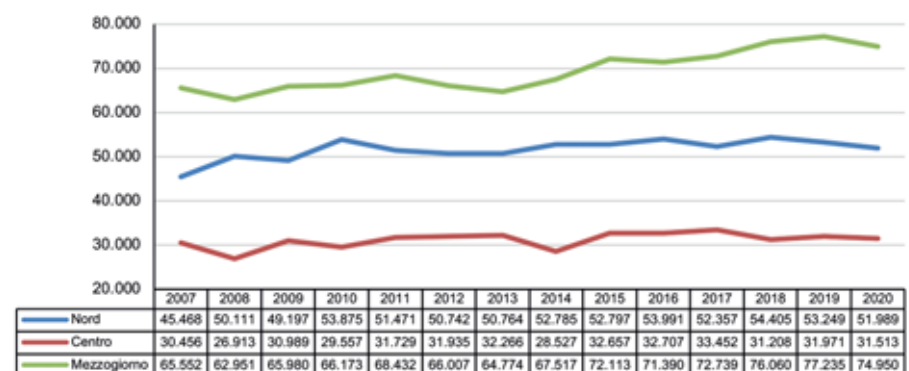
A scala regionale, Veneto (1,73) e Lazio (1,24) sono le uniche due regioni a superare la parità tra unità da diporto e posti barca, con indici rispetto alla media nazionale (=100) pari rispettivamente a quasi il triplo (288,3) e al doppio (207,2), cioè evidenzerebbero una teorica sotto-dotazione. Anche altre regioni presentano indici superiori alla media, come Campania (149,0), Emilia-Romagna (136,7) e Liguria (124,9), ma tutte le altre si collocano poco al disotto (Lazio e Toscana) o molto al disotto (quasi tutte le regioni del Mezzogiorno).

Una forte eccezione è quella del Friuli-Venezia Giulia, che ha un indice a livello delle regioni meridionali. In questi ultimi casi emergerebbe una teorica sovra-dotazione di posti barca rispetto alle unità di diporto, che in realtà non tiene conto del fenomeno “migratorio” delle unità da diporto o, più semplicemente, della loro navigazione lungo la rete delle infrastrutture diportistiche.

Sui dati sopra esposti va infatti tenuto conto che le unità da diporto possono essere registrate anche in regioni non costiere, sprovviste di posti barca, ma che utilizzano infrastrutture diportistiche delle regioni più vicine e, limitatamente, di quelle più lontane, o anche in regioni costiere (come il caso del Friuli-Venezia Giulia) che hanno meno imbarcazioni registrate nei propri uffici regionali dei posti barca di cui dispongono. Inoltre, nella stagione estiva le unità di diporto sono in movimento verso portualità turistiche diverse, per cui gli indicatori e gli indici qui elaborati non necessariamente mostrano casi di sovra-dotazione regionale, ma possibilità di attrazione dei flussi stagionali di navigazione diportistica.

## 12.5. L'evoluzione infrastrutturale e i fabbisogni di investimento

Le dinamiche evolutive di offerta e domanda diportistica mostrano aspetti necessariamente da considerare, anche perché mostrano un'evidente divergenza.



**Evoluzione dei posti barca a livello territoriale (n.)**

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati MIMS, Il Diporto Nautico in Italia, Anno 2020

Tra il 2007 e il 2020 i posti barca sono complessivamente aumentati del 12%, da 141 mila a 158 mila unità; la crescita più rilevante si è avuta nel Mezzogiorno (da 65 mila a 75 mila unità) e nel Nord da 45 mila a 52

mila unità), entrambe con un +14,3%. Al Centro l'aumento è stato appena del 3,5% (un migliaio di unità).

A livello regionale notevole è stata la crescita dei posti barca in Friuli-Venezia Giulia (+35,7%, da 13 mila a quasi 18 mila unità); nel resto del Nord e nelle regioni del Centro si sono registrati aumenti dei posti barca piuttosto contenuti (in Toscana c'è stata persino una riduzione, dell'1,7%).

La gran parte della crescita si è avuta nelle regioni meridionali, cioè in Puglia (+26%), Calabria (+32,3%), Sicilia (20,5%) e Sardegna (20,8%); in Campania c'è stata una riduzione del 2,5% e in Abruzzo del 35,4%, ma con il Molise che ha raddoppiato i posti barca, anche se il numero resta piuttosto marginale (poco meno di 600).

La dinamica delle unità di diporto è stata letteralmente opposta. Complessivamente, tra il 2007 e il 2020, si sono ridotte di più di 5 mila unità (da 77.405 a 71.912, pari al -7,1%).

Confrontando le dinamiche complessive di posti barca e unità di diporto nello stesso periodo, si passa da un valore di 1,83 unità di diporto per posto barca a 2,20.

Rispetto a questa dinamica, che appare alquanto consolidata, emerge invece una tendenza ad aumentare ulteriormente i posti barca. Secondo l'ultimo Rapporto di Confindustria Nautica, sarebbe attualmente pianificata la costruzione di quasi 54 mila posti barca, di cui oltre 23 mila in costruzione.

Nel Mezzogiorno la pianificazione supera le 29 mila unità, di cui 15 mila in costruzione. Anche nel Nord e nel Centro sono pianificati rispettivamente oltre 11 mila e oltre 13 mila posti barca, di cui in costruzione oltre 2 mila e quasi 7 mila.

## Evoluzione dei posti barca e delle unità da diporto (2007=100)



Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati MIMS, Il Diporto Nautico in Italia, Anno 2020

A livello regionale, la pianificazione più rilevante di posti barca riguarda la Liguria (5 mila), il Veneto (5,5 mila), la Toscana (4,8 mila), il Lazio (7,3 mila), la Campania (4,4 mila), la Puglia (7,6 mila), la Calabria (4,8 mila) e la Sicilia (8,1).

Tali previsioni di sviluppo potrebbero anche rappresentare delle opportunità di riequilibrio dell'offerta di infrastrutture diportistiche tra Nord e Sud del Paese, resta tuttavia il dubbio della tendenza declinante delle unità di diporto, che rischiano di condurre ad un eccesso di sovra-dotazione. Per altri versi, le dotazioni esistenti presentano diffusi problemi di ristrutturazione, manutenzione e difesa marina, a causa dei fenomeni erosivi e, in diversi casi, meteorologici di estrema intensità.

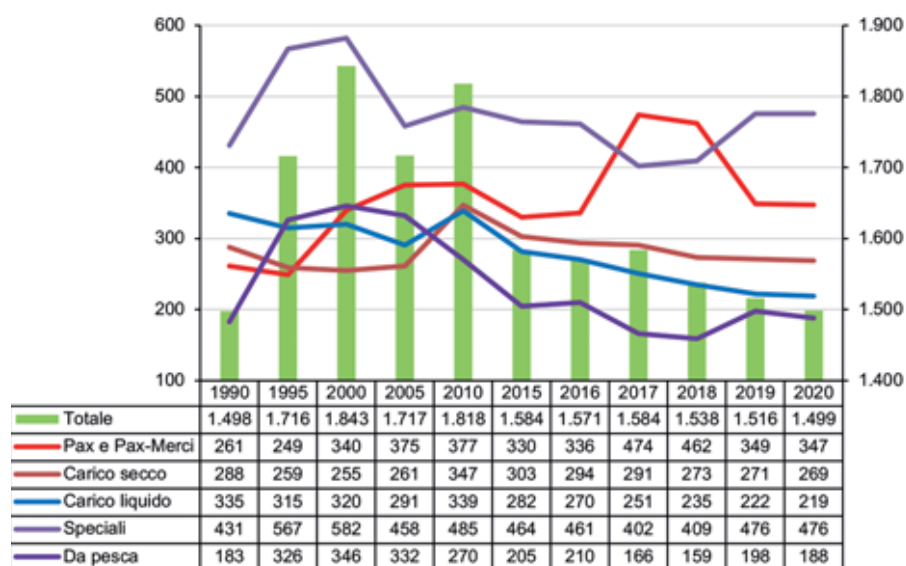
## 13. LA FLOTTA MERCANTILE E DA PESCA DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA

### 13.1. La consistenza della flotta nazionale

La consistenza della flotta mercantile e da pesca nazionale della navigazione marittima nel 2020 ammonta a 1.499 unità, praticamente lo stesso numero di navi del 1990. Nel corso di questi trent'anni, aveva registrato un sensibile incremento nei primi vent'anni (superando anche le 1.800 unità), per poi ridursi sensibilmente nell'ultimo decennio.

Nell'ambito delle varie tipologie di nave, quelle che nel lungo periodo hanno registrato un sensibile incremento sono state solo quelle adibite al trasporto passeggeri e Ro-Pax, da 261 a 347 unità (+33%), meno consistente ma rilevante è stato l'aumento delle navi speciali<sup>53</sup> da 431 a 476 unità (+10,4%), marginale quello delle navi da pesca da 183 a 188 (+2,7%).

#### Consistenza della flotta mercantile e da pesca della navigazione marittima (n. navi)



Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati MIMS, Conto nazionale delle infrastrutture e la mobilità sostenibili, Anno 2019-2020.

Nelle altre tipologie di navi si sono registrate riduzioni molto rilevanti in quelle da carico liquido, da 335 a 219 (-34,6%), e meno rilevanti in quelle da carico secco, da 288 a 269 (-6,6%).

La consistenza attuale della flotta è distribuita per il 23,1% del numero e del 33,9% del tonnellaggio alle navi passeggeri e Ro-Pax (oltre 5 milioni complessivi di tonnellate), con un tonnellaggio medio lordo di oltre 17 mila tonnellate. Il 17,9% del numero e il 44,9% sono le quote delle navi da carico a secco (per 6,6 milioni complessivi di tonnellate), con un tonnellaggio medio lordo di quasi 25 mila tonnellate. Le navi a carico liquido

<sup>53</sup> Sono incluse in questa tipologia: bette, chiatte, draghe, navi appoggio, navi per il sollevamento, navi per la rimozione di oli minerali dalla superficie del mare, navi per studi e/o ricerche, navi pontone, rimorchiatori.



rappresentano il 14,6% e il 18,8% del tonnellaggio (complessivamente pari a 2,8 milioni di tonnellate), per una media di quasi 13 mila tonnellate.

Tipi di navi	N.	%	TSL	%	TSL medio
<b>Navi maggiori</b>					
Pax e Ro-Pax	289	24,4	5.003.038	34,0	17.312
Carico secco	238	20,1	6.630.974	45,1	27.861
Carico liquido	185	15,6	2.772.720	18,9	14.988
Speciali	370	31,3	266.243	1,8	720
Pesca	101	8,5	23.501	0,2	233
<b>Totale</b>	<b>1.183</b>	<b>100,0</b>	<b>14.696.477</b>	<b>100,0</b>	<b>12.423</b>
<b>Navi minori</b>					
Pax e Ro-Pax	58	18,4	13.658	13,3	235
Carico secco	31	9,8	17.334	16,9	559
Carico liquido	34	10,8	14.325	13,9	421
Speciali	106	33,5	43.907	42,7	414
Pesca	87	27,5	13.614	13,2	156
<b>Totale</b>	<b>316</b>	<b>100,0</b>	<b>102.839</b>	<b>100,0</b>	<b>325</b>
<b>Totale</b>					
Pax e Ro-Pax	347	23,1	5.016.696	33,9	14.457
Carico secco	269	17,9	6.648.308	44,9	24.715
Carico liquido	219	14,6	2.787.045	18,8	12.726
Speciali	476	31,8	310.150	2,1	652
Pesca	188	12,5	37.115	0,3	197
<b>Totale</b>	<b>1.499</b>	<b>100,0</b>	<b>14.799.316</b>	<b>100,0</b>	<b>9.873</b>

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati MIMS, Conto nazionale delle infrastrutture e la mobilità sostenibili, Anno 2019-2020.

## Suddivisione tipologica delle navi mercantili e da pesca

La quota più elevata del numero di navi è attribuita a quelle speciali, con il 31,8% e il 2,1% del tonnellaggio complessivo (310 mila tonnellate), con una media per unità di 652 tonnellate. Infine, le navi da pesca rappresentano il 12,5% della flotta nazionale e lo 0,3% del tonnellaggio (37 mila tonnellate complessive), con stazza media di 197 tonnellate.

Facendo riferimento al Codice della Navigazione, che distingue il naviglio tra navi maggiori e minori<sup>54</sup>, si rileva il maggior numero di unità ovviamente per le prime (1.183 su 1.499, cioè il 78,9%), con un'incidenza del tonnellaggio del 99,3% su quello complessivo; quelle adibite all'internazionale sono 922 (il 77,9% delle navi maggiori).

Il dato evidenzia una rilevante propensione alla navigazione d'altura (compresa la pesca) o meglio, per quanto riguarda il trasporto commerciale, allo *short sea shipping*; questa conclusione sembra sufficientemente emergere dall'analisi delle categorie di navi maggiori, in particolare di quelle passeggeri, che hanno consolidato una forte specializzazione per il Ro-Pax (222 navi su 289, pari al 76,8%), ma non solo.

Nelle navi da carico a secco, prevalgono quelle di carico generale (129 su 238, pari al 54,2%); sempre in quest'ambito sono registrate solo 9 navi container, per una stazza media di 32.500 tonnellate. Più consi-

<sup>54</sup> Le navi maggiori sono le navi alturiere (iscritte nei registri tenuti dagli uffici di Compartimento Marittimo sedi di Direzioni Marittime); le navi minori sono le navi costiere, del servizio marittimo dei porti e addette alla navigazione interna (iscritte nei registri tenuti dagli uffici di compartimento e di circondario o dagli altri uffici indicati dal Regolamento della Navigazione Marittima).

stente il ruolo dei traghetti, con 63 navi per una stazza media di oltre 38 mila tonnellate.

In quelle da carico liquido prevalgono le navi cisterna non specializzate (151 su 185); in quest'ultima categoria si segnalano solo 14 navi cisterna per prodotti gassosi liquefatti (gas), per un tonnellaggio medio di circa 9.500 tonnellate (un dato piuttosto limitato rispetto ai potenziali crescenti approvvigionamenti di GNL anche in funzione di un auspicabile aumento dell'autonomia strategica energetica nazionale).

Una trattazione a sé riguarda le navi speciali (sempre quelle maggiori), che contano 370 unità, di cui 317 rimorchiatori e 36 navi appoggio. Da questo dato e dalla crescita di questa tipologia di nave, si potrebbe desumere anche un altro aspetto del ruolo della flotta nazionale, la quale, sia nei suoi aspetti evolutivi che in quelli tipologici, oltre ad evidenziare una specializzazione per il medio-corto raggio, sembra essersi adeguata ai nuovi equilibri commerciali su scala globale, aumentando proprio l'offerta di servizi nella manovra portuale, a supporto del movimento della flotta nazionale e soprattutto, ovviamente per i porti più importanti e infrastrutturalmente più dotati, di quella internazionale.

### 13.2. L'età media delle navi

Il consolidamento della specializzazione navale nazionale sulle caratteristiche precedentemente illustrate deve, tuttavia, fare i conti con le esigenze di adeguamento tecnologico e di rinnovo della flotta nelle sue varie categorie, in particolare riguardo i temi della transizione energetica e digitale, ma più in generale, dai dati disponibili, emerge un elevato fabbisogno di rinnovo della flotta.

Nel complesso (1.499 navi), ben 609 (40,6%) ha un'età superiore ai trent'anni. Quelle più "giovani" (0-9 anni) sono 160 e rappresentano il 10,7% della flotta nazionale.

Le categorie di navi comprese nella classe d'età più "anziana" con il maggior numero di navi sono quella passeggeri e Ro-Pax, con 172 unità (pari al 49,6% della categoria complessiva), le navi speciali, con 220 unità (e una quota del 46,2%), le navi da pesca, con 67 unità (e il 35,6%), le navi da carico a secco (87 unità e il 32,3%) e da carico liquido (63 unità e il 28,8%).

Emerge chiaramente l'esigenza di procedere ad un rilevante rinnovo della flotta nazionale e l'opportunità di avviare un percorso di transizione energetica e tecnologica indotto dalla sostenibilità dovrebbe rappresentare un'opportunità per procedere alla sostituzione del naviglio più "anziano" e all'adeguamento di quello più "giovane".

## Età media della flotta mercantile e da pesca della navigazione marittima

---

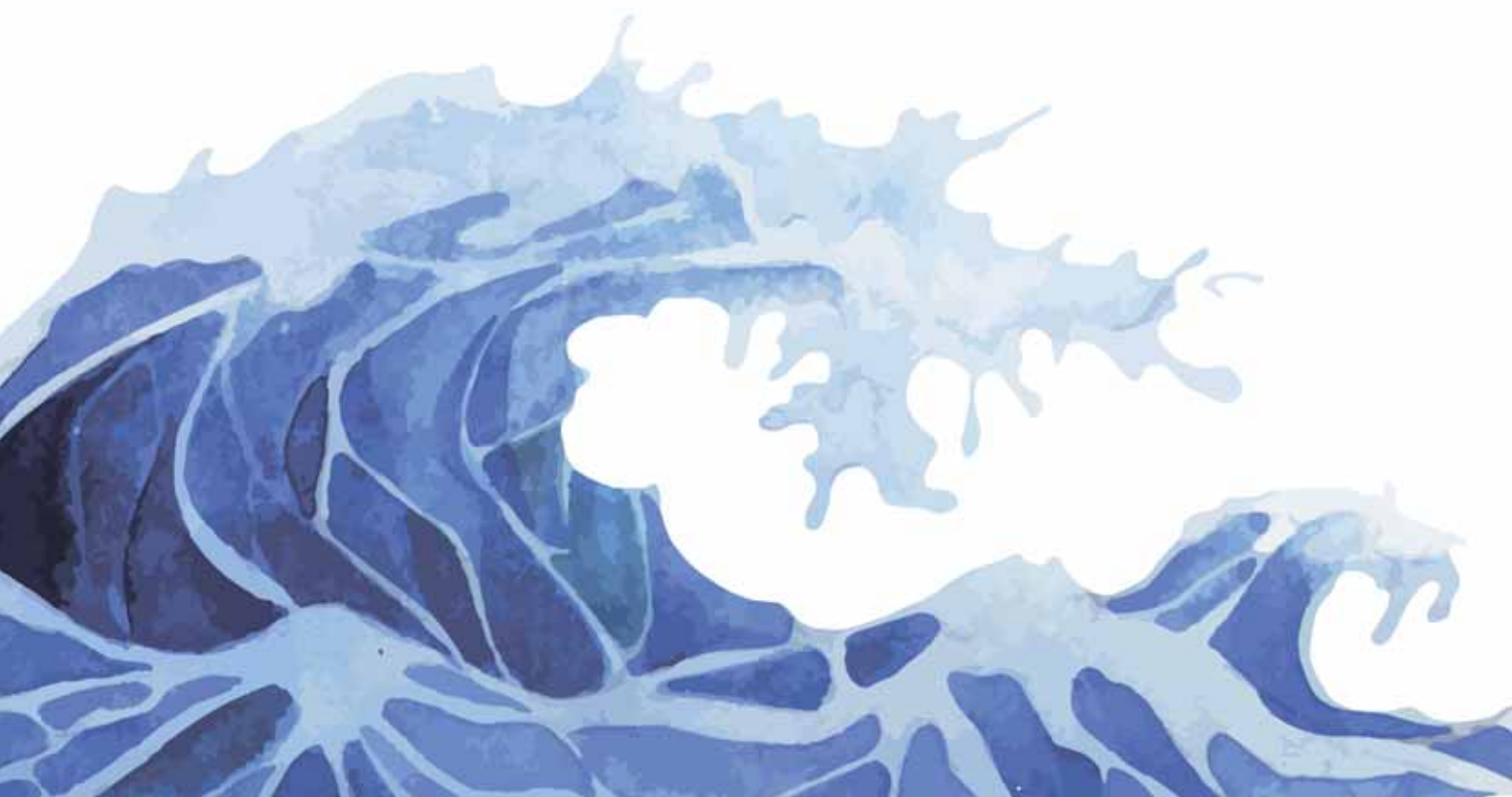
Tipi di navi	Classi di età (anni)							Totale
	0-4	5-9	10-14	15 - 19	20 - 24	25 - 29	30 e oltre	
	V.A. (n.)							
Pax e Pax-Merci	11	13	37	34	48	32	172	347
Carico secco	13	38	68	30	26	7	87	269
Carico liquido	2	12	72	44	17	9	63	219
Speciali	32	38	78	44	35	29	220	476
Da pesca	0	1	13	56	34	17	67	188
<b>Totale</b>	<b>58</b>	<b>102</b>	<b>268</b>	<b>208</b>	<b>160</b>	<b>94</b>	<b>609</b>	<b>1.499</b>
	Distribuzione %							
Pax e Pax-Merci	3,2	3,7	10,7	9,8	13,8	9,2	49,6	100,0
Carico secco	4,8	14,1	25,3	11,2	9,7	2,6	32,3	100,0
Carico liquido	0,9	5,5	32,9	20,1	7,8	4,1	28,8	100,0
Speciali	6,7	8,0	16,4	9,2	7,4	6,1	46,2	100,0
Da pesca	0,0	0,5	6,9	29,8	18,1	9,0	35,6	100,0
<b>Totale</b>	<b>3,9</b>	<b>6,8</b>	<b>17,9</b>	<b>13,9</b>	<b>10,7</b>	<b>6,3</b>	<b>40,6</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati MIMS, Conto nazionale delle infrastrutture e la mobilità sostenibili, Anno 2019-2020.



### III. PROGETTO MARE UNA PROPOSTA DI POLICY PER LO SVILUPPO DELL'ECONOMIA DEL MARE

---





## LA SINTESI DELLA PROPOSTA DI POLICY

Stiamo attraversando un periodo di grandi incertezze e di grandi rischi per l'intera umanità, per i suoi assetti politici, sociali ed economici, ma non per questo possiamo rinunciare a progettare un futuro migliore, partendo da un presente che ha manifestato segni importanti di ripresa e una grande resilienza di fronte ad eventi drammatici come la pandemia o una possibile estensione nel cuore dell'Europa di un conflitto bellico ingiustificabile e inaccettabile sotto qualsiasi punto di vista.

Questi grandi e difficili eventi hanno colto anche il nostro Paese in una fase nella quale, con il PNRR, si stanno operando rilevanti riforme e affrontando consistenti programmi di investimento per una sostenuta ripresa e una profonda trasformazione sociale ed economica; allo stesso tempo, stiamo nel pieno di una transizione non solo tecnologica, ma anche di fronte a cambiamenti geoeconomici e geopolitici complessi e densi di incognite, che richiamano l'esigenza di affrontare un tema di grande rilevanza europea e nazionale, cioè l'autonomia strategica in diversi e fondamentali settori dell'Economia del Mare e dell'intera economia nazionale: dall'industria navalmeccanica alla navigazione, dalla disponibilità di noli marittimi e container agli approvvigionamenti di materie prime e di fonti energetiche e al commercio internazionale.

Pur in un contesto difficile, Confindustria non intende rinunciare a promuovere grandi progetti di rilancio economico e, tra questi, individua soprattutto nell'Economia del Mare un comparto sul quale è più che mai opportuno e necessario provare a definire una strategia, valorizzandone le già rilevanti potenzialità e contribuendo in modo significativo allo sviluppo e alla competitività, su scala produttiva e territoriale, dell'intero Paese.

Partendo da una precisa volontà politica di Confindustria di puntare sulle importanti prospettive dell'Economia del Mare, è stata istituita nell'attuale ciclo di presidenza 2020-2024 una specifica vicepresidenza dedicata al comparto, con l'obiettivo di realizzare nel primo biennio, insieme al sistema associativo confederale – e in particolare con le rappresentanze del cluster marittimo-portuale – un progetto di sviluppo strategico e di seguirne e sostenerne l'attuazione nel biennio successivo.

È stato quindi avviato un ampio lavoro di approfondimento e di analisi e di coinvolgimento del Sistema Associativo di Confindustria, finalizzato ad individuare linee strategiche e proposte specifiche di intervento, sul piano normativo ed economico.

L'attività svolta è stata particolarmente intensa e complessa, in funzione di un cluster marittimo-portuale articolato in diversi settori economici, tutti di rilevante importanza e consolidata capacità competitiva, ma bisognoso di avere un quadro di riferimento unitario di *policy* e coerenti e specifici progetti e misure di intervento, capaci di risolvere alcuni decisivi nodi



strutturali e di guidare importanti processi di trasformazione e di rilancio.

L'Economia del Mare si compone di settori particolarmente rilevanti per l'economia nazionale ed europea: filiera ittica, estrazioni marine, attività portuali, filiera cantieristica e diportistica, trasporto marittimo e turismo costiero e molto altro. Secondo gli studi della Commissione europea (*The EU Blue Economy Report 2021*), il nostro Paese nel 2018 vanta complessivamente per l'intero comparto un'occupazione di quasi 530 mila unità, un fatturato di 82,2 miliardi di euro, un valore aggiunto di 23,8 miliardi, profitti lordi per 10,7 miliardi e investimenti per 2,4 miliardi. La quota nazionale rispetto all'UE 27 varia mediamente intorno al 12%, ma in alcuni segmenti di attività l'Italia vanta veri e propri primati di competitività, come nella cantieristica, nella nautica da diporto, nel settore dei traghetti Ro/Ro e delle Autostrade del Mare nonché nella crocieristica. Solo nelle energie rinnovabili non abbiamo ancora avviato un processo di sviluppo, che è comunque solo all'inizio in pochi paesi costieri europei e che dovrà necessariamente essere avviato anche nel nostro Paese.

Nonostante le rilevanti dimensioni economiche e l'elevata competitività, tutti i vari settori del cluster necessitano di interventi per risolvere pregressi nodi strutturali (regolatori ed economici), anche e soprattutto di fronte ad enormi sfide tecnologiche e competitive, quali la transizione energetica e digitale e i connessi fabbisogni di innovazione e di investimento.

Il lavoro di approfondimento e di confronto svolto da Confindustria ha condotto all'individuazione di importanti ambiti di intervento, che delineano una vera e propria strategia di *policy*, corredata da numerose proposte.

Un primo e basilare ambito di intervento è quello della **governance** e delle **riforme**. Gli attuali assetti istituzionali evidenziano, innanzitutto, un'ampia parcellizzazione delle competenze istituzionali con conseguente limitata attenzione specifica e complessiva all'intera Economia del Mare. Ci troviamo oggi di fronte all'esigenza di ottimizzare le sinergie derivanti dai vari comparti dell'Economia del Mare e questo richiede un coordinamento "politico" unitario, che individui in un **nuovo Ministero del Mare** o in un forte coordinamento amministrativo l'istituzione capace di programmare, in maniera coerente ed efficace, le varie attività istituzionali ed economiche inerenti ad una risorsa unica e che caratterizza storicamente e profondamente il nostro Paese: il mare.

In tema di riforme, risulta ormai evidente l'esigenza di una forte "manutenzione" della non lontana revisione della disciplina quadro sui porti, riguardante il **funzionamento delle Autorità di sistema portuale**, e della specifica riforma della disciplina delle **concessioni demaniali e portuali**. In quest'ambito, emerge un'esigenza di fondo riguardante il ruolo e la competitività delle attività economiche, chiamate a valorizzare le risorse pubbliche in un equilibrato e reciprocamente proficuo rapporto tra autorità pubbliche e imprese, che dovrà essere definito anche e non solo nell'ambito delle riforme previste dal PNRR.

Ampio è anche il tema delle **semplificazioni amministrative e procedurali**, che va dalla revisione del codice della navigazione all'attuazione regolamentare del codice della nautica da diporto, dalla semplificazione delle procedure di valutazione ambientale e di attuazione dei dragaggi e delle infrastrutture logistiche all'avvio e all'effettivo funzionamento di sportelli unici amministrativi portuali. Un tema più generale di semplificazione riguarda le procedure decisionali e realizzative delle opere portuali o in ambito retroportuale, per le quali va richiamata l'esigenza di fare tesoro delle esperienze pregresse (v. cd. "modello Genova"), se applicabili, ma soprattutto delle semplificazioni adottate per l'attuazione degli investimenti del PNRR, da cui potrebbe scaturire un modello procedurale da consolidare in una prospettiva ordinaria.

Un secondo e rilevante ambito di intervento è quello della **politica industriale** o, meglio, "delle politiche industriali" da dedicare ai principali comparti industriali marittimo portuali: **cantieristica, armamento, pesca, porti, infrastrutture e logistica e nautica da diporto**.

Per tutti, vi è l'esigenza di fondo di affrontare le sfide della transizione energetica e digitale, con misure di sostegno agli investimenti di rinnovo e adeguamento (*refitting*) del naviglio e delle imprese marittime e logistiche nazionali, per la progressiva decarbonizzazione della navigazione e del potenziale azzeramento delle emissioni nelle manovre nei porti e nella movimentazione logistica. Si tratta di definire strumenti generali e specifici, per sostituire unità di navigazione in avanzato stato di obsolescenza tecnologica (come nella pesca, nel naviglio commerciale e nei traghetti), migliorare gli standard energetici e di sicurezza strutturale e digitale delle unità in esercizio, destinate all'attività di trasporto di persone e merci, al servizio pubblico e al trasporto pubblico locale e regionale. La sfida di politica industriale è quella di adottare strumenti efficaci per promuovere attività di ricerca e sviluppo e di sostenere prioritariamente l'innovazione tecnologica e la produzione navalmeccanica a livello nazionale. Questa azione deve andare di pari passo con il perseguimento di un *level playing field* internazionale, e non limitato al mercato interno Europeo, essendo quello navalmeccanico un mercato eminentemente globale.

Sotto quest'ultimo profilo, emerge l'esigenza, in particolare, di implementare uno strumento normativo settoriale europeo, se necessario unilateralmente, volto a scoraggiare le continuative pratiche di *dumping* strutturale perpetrate **da alcuni Paesi terzi, in particolare asiatici che, negli ultimi 40 anni di vita della navalmeccanica Europea, hanno generato la perdita di un punto di quota di mercato all'anno**. Inoltre, si richiedono modifiche all'attuale proposta di regolamento della Commissione Europea sui sussidi esteri distorsivi del mercato interno in alcuni passaggi che, se mantenuti, renderebbero il regolamento inapplicabile ed inefficace per l'industria navalmeccanica. Allo stesso tempo, vanno adottate misure che non consentano alle imprese extraeuropee di benefi-

ciare, direttamente o indirettamente, di sostegni pubblici europei che vadano ad alimentare la costruzione navale presso cantieri extraeuropei. La transizione verso la sostenibilità è particolarmente delicata per l'industria navalmeccanica ed è perciò necessario accompagnare il comparto nel percorso verso l'obiettivo della neutralità climatica fissato per il 2050 dall'UE.

Questo richiede di declinare in modo più mirato ed efficace la "tassonomia UE" e, dall'altro, di utilizzare i proventi dell'eventuale estensione allo *shipping* del meccanismo *Emissions Trading System* (ETS) per investimenti di rinnovo delle flotte con nuove tecnologie verdi e digitali, in grado di rafforzare la competitività dell'industria Europea rispetto a quella Asia-tica. Allo stesso modo, per spingere verso la transizione verde, occorre promuovere una effettiva **politica di transizione verso la sostenibilità**, ampliando le misure previste dal PNRR-PNIC per il sostegno agli investimenti di rinnovo e ammodernamento del naviglio, in particolare anche al comparto delle crociere e a quello della pesca.

Connessa alla sfida energetica della sostenibilità, vi è quella delle **fonti energetiche alternative a basse o zero emissioni** (elettricità, idrogeno, biocarburanti, carburanti sintetici, GNL e bioGNL ...) e di quelle comunque destinate ad accompagnare e sostenere un lungo processo di transizione (desolforizzazione). In quest'ambito, siamo di fronte a processi complessi di integrazione e coordinamento tra misure che promuovono la ricerca e il trasferimento tecnologico, la produzione industriale delle fonti energetiche e l'infrastrutturazione energetica di trasporto e di stoccaggio, l'accessibilità e l'utilizzo sulla rete portuale.

La transizione energetica richiede una particolare attenzione alle infrastrutture delle fonti utilizzabili dai mezzi di navigazione e di movimentazione logistica. In tema di **elettrificazione delle banchine** (*cold ironing*), sono previste risorse sul PNRR-PNC, per il cui impiego è necessaria una specifica azione di semplificazione procedurale per la produzione e il trasporto dell'energia elettrica necessaria, sui cui sono fortemente impegnate le principali imprese del settore anche nella produzione da fonti rinnovabili.

Scarsa attenzione è stata finora dedicata ai **rigassificatori** e alle **strutture di stoccaggio del gas e di altri carburanti alternativi**, che negli ultimi mesi hanno assunto un'importanza strategica per l'approvvigionamento e la diversificazione delle fonti energetiche, sovrapponendosi alle esigenze di infrastrutturazione energetica riguardante in particolare l'alimentazione alternativa delle navi. È quindi fondamentale affrontare il tema dell'energia "che viene dal mare" e "per il mare", con interventi infrastrutturali, logistici e procedurali specificamente dedicati.

Anche il mare può dare un contributo decisivo nella produzione di energia da fonti rinnovabili. L'**eolico off-shore** nazionale, con l'entrata in funzione del primo impianto del Mediterraneo, dopo lunghissime procedure amministrative che hanno coinvolto anche altri importanti progetti, e

con le iniziative promosse dal PNRR, insieme ad una decisa azione di semplificazione, potrebbero aprire una promettente fase di espansione, utile anche alla sostenibilità dei porti.

In termini settoriali più specifici, emerge l'esigenza di avviare una **politica di sostegno e innovazione della produzione ittica nazionale**, dell'acquacoltura e delle relative filiere industriali, di trasporto e commerciali, anche nell'ambito di una diversa politica europea e mediterranea di accesso agli stock ittici.

Altro settore da valorizzare è quello della **diportistica**, in termini di capacità di integrare e sostenere veri e propri profili industriali (cambiamenti tecnologici e promozione fieristica) con il turismo e la valorizzazione del territorio (portualità turistica e servizi al diporto), di cui non sono state ancora comprese appieno le potenzialità, specie nel Mezzogiorno.

Una particolare attenzione va dedicata anche alla **mobilità e alla movimentazione/integrazione logistica**. Anche qui vanno coordinati interventi di infrastrutturazione e gestione industriale delle piattaforme logistiche tra porti, interporti e centri intermodali, sfruttando appieno la leva della digitalizzazione e della sicurezza, con interventi di sostegno al trasferimento modale (mare-bonus e ferro-bonus), al trasporto combinato, al rinnovo/sostituzione con mezzi logistici a zero emissioni.

Un ambito rilevante di *policy* è quello dell'**infrastrutturazione** e dell'**intermodalità** marittimo-portuale. L'esigenza emersa da parte di tutte le componenti industriali e territoriali di Confindustria è quella di puntare assolutamente alla connessione dei porti e agli interventi di "ultimo/penultimo miglio ferroviario e stradale". In particolare, l'**integrazione tra ferrovia e portualità** è un tema a cui il PNRR-PNIC e la programmazione ordinaria di lungo periodo del gestore della rete ferroviaria dedicano grande attenzione e risorse, arrivando a definire un quadro complessivo di linee di intervento e risorse ingenti, con una dimensione progettuale e finanziaria mai vista prima. La prospettiva va tuttavia allargata, includendo **gli interporti e le connessioni tra loro e con piattaforme intermodali e porti** (facendo leva anche su una nuova legislazione di settore) e anche ai **collegamenti tra porti marittimi e vie di navigazione interna**, in una logica di rete infrastrutturale dei nodi logistici marittimi e terrestri.

Emergono poi almeno due rilevanti profili specifici di infrastrutturazione portuale sui quali è necessario definire ed attuare una pianificazione efficace. Il primo riguarda la **resilienza infrastrutturale e l'efficienza della gestione logistica dei porti**, con un ricorso più ampio e diffuso alla digitalizzazione dedicata alla programmazione dei flussi e delle soste, ma anche ad una dotazione fisica adeguata in termini di manovre ferroviarie e parcheggi attrezzati. Un secondo profilo riguarda lo sviluppo della "portualità verde" (*green ports*), non solo riguardo all'elettrificazione delle banchine e delle strutture di ricarica, ma soprattutto riguardo l'autonomia energetica delle strutture portuali, attraverso l'impiego di fonti rin-

novabili, l'efficientamento energetico di uffici e impianti e una più larga diffusione dell'economia circolare.

Un'attenzione specifica va poi dedicata all'**infrastrutturazione della nautica** da diporto, alla sua filiera industriale e a quella turistica, la cui valenza competitiva e territoriale rappresenta già una realtà, ma le cui potenzialità risultano ancora non del tutto sfruttate.

Riguardo la **portualità turistica**, il settore necessita di un vero e proprio piano specificamente dedicato, che includa profili di intervento prioritariamente dedicati alla riqualificazione e all'adeguamento delle dotazioni esistenti. L'infrastrutturazione risulta ampiamente diffusa e qualitativamente apprezzabile, pur con alcune sensibili differenze territoriali. Più che porre l'attenzione alla realizzazione di nuovi porti e approdi turistici e punti di ormeggio, il comparto necessita prioritariamente di **interventi di ristrutturazione e di riqualificazione**, incluso il recupero delle aree portuali pubbliche dismesse. Per le dotazioni esistenti, emergono anche fabbisogni di investimento per l'efficientamento energetico e la diffusione delle reti digitali, secondo una logica di complessiva valorizzazione turistica delle aree costiere a bassa o intermedia urbanizzazione, che secondo gli assetti programmatici della banda ultra-larga e delle reti mobili 5G dovrebbero rientrare tra le aree a fallimento di mercato.

Riguardo **l'adeguamento e la riqualificazione delle infrastrutture nautiche esistenti**, manca una strumentazione dedicata al sostegno degli investimenti necessari alle gestioni della portualità turistica. Le tipologie di intervento sono numerose e vertono, anche in quest'ambito, su orientamenti centrati sulla difesa costiera, i fondali e le connesse attrezzature, sulla elettrificazione degli ormeggi e dei pontili, sull'autonomia energetica da fonti rinnovabili e sulla digitalizzazione, sull'ammodernamento tecnologico ed energetico di strutture e mezzi di sollevamento, movimentazione e assistenza e rimorchio.

Per completare il quadro degli interventi di sviluppo della diportistica, è essenziale prevedere strumenti dedicati ad una più efficace politica di promozione sui mercati esteri e nazionale, incluso il profilo di una maggiore **diffusione della "cultura del mare" verso le nuove generazioni**.

Infine, una strategia di sviluppo dell'Economia del Mare deve necessariamente assumere una **dimensione territoriale**, nella quale l'intero Paese e soprattutto il Mezzogiorno possano sfruttare le potenzialità del cluster marittimo-portuale e delle attività economiche svolte nei porti e nei retroporti con quelle della produzione industriale, non solo in funzione degli scambi commerciali da essa generati, ma anche come leva per l'attrazione di investimenti produttivi, secondo una logica ampia di integrazione economica determinata dalle connessioni infrastrutturali con porti e tra i porti e il territorio.

La base portuale del Paese a scala territoriale risulta da sempre rilevante; l'attività marittimo-portuale risulta particolarmente consistente

in alcune grandi portualità del Nord (Genova, Savona, La Spezia, Trieste, Venezia, Ravenna) e del Centro (Livorno, Civitavecchia, Ancona), ma anche al Sud è presente una diffusa e importante portualità, sia di grandi dimensioni (Napoli, Salerno, Bari, Brindisi, Taranto, Gioia Tauro, Cagliari, Catania, Palermo) che di medie e piccole dimensioni e con elevate potenzialità di crescita.

Lo strumento delle **ZES del Mezzogiorno** e delle **ZLS del Centro-Nord**, nate per valorizzare il territorio interessato dalla presenza diffusa lungo tutto il territorio costiero del Paese di una portualità industriale e logistica, in termini di capacità di attrazione di nuovi investimenti e di sviluppo di quelli esistenti, rappresentano un'opportunità tutta ancora largamente da cogliere.

Le ZES del Mezzogiorno, nate da alcuni anni, solo di recente hanno assunto un'impostazione e una strutturazione coerente con gli obiettivi posti alla base dello strumento, mentre le ZLS sono ancora in una fase di evoluzione, anche a seguito di recenti interventi normativi per definire un quadro procedurale e regolamentare specifico. La base giuridica e gli strumenti di intervento (sostegno a nuovi investimenti e forti semplificazioni amministrative), pur con alcune differenziazioni dettate dalla disciplina europea sugli aiuti di Stato, sono sostanzialmente gli stessi, ma necessitano di continui interventi di perfezionamento, per risolvere le criticità che emergono con la progressiva entrata in funzione.

Riguardo l'**assetto organizzativo**, vanno sensibilmente accelerati i meccanismi di funzionamento indotti dalla scelta di affidarne la responsabilità a commissari straordinari e di dotarli di strutture proprie. Le **semplificazioni amministrative**, recentemente pervenute ad un modello di unificazione autorizzativa dell'attività economica, dovranno cercare di trovare velocemente una concreta attuazione. Le **zone franche intercluse** rappresentano un'opportunità tutta ancora da scoprire, ma può e deve diventare una leva per l'attrazione di investimenti con una logica del tutto nuova rispetto a quanto finora sperimentato con l'attività industriale nei porti, avendo soprattutto come riferimento un'attività manifatturiera di transito verso altri porti del mercato unico europeo.

Lo strumento del credito d'imposta "rafforzato" per investimenti fino a 100 milioni di euro sta lentamente entrando in funzione, ma necessita ancora di aggiustamenti e precisazioni per dispiegarne appieno le potenzialità, per ora limitate alle ZES del Mezzogiorno.

Per le **ZLS**, lo stesso strumento potrà avere una portata più limitata, come zone beneficiarie e come intensità di aiuto, per questo sarebbe opportuno prevedere un regime minimo di agevolazione degli investimenti produttivi e logistici anche localizzati fuori dalle zone beneficiarie degli aiuti a finalità regionale ed estendere alle ZLS lo strumento delle zone franche intercluse.

Governance, riforme e semplificazioni amministrative, politiche industriali orientate alla transizione energetica e digitale, sviluppo infrastrut-

turale e intermodale, riqualificazione e rilancio della portualità turistica e sviluppo della filiera ittica, con alla base un approccio fortemente attento alla dimensione territoriale, sono tutti gli aspetti chiamati a formare la strategia di sviluppo dell'Economia del Mare proposta dal Sistema delle rappresentanze d'impresa di Confindustria, con la convinzione che questa visione d'insieme potrà offrire al cluster marittimo-portuale e a tutto il nostro Paese un convincente progetto di rilancio economico e di benessere per le attuali e le future generazioni.

## LE PROPOSTE PRIORITARIE PER LO SVILUPPO DELL'ECONOMIA DEL MARE

### Regolamentazione europea e internazionale

Costituzione di un **effettivo *level playing field* della navalmeccanica europea** per eliminare il *dumping* strutturale posto in essere da quella dell'Est Asiatico: regolamentazione dei **sussidi esteri** e utilizzo dei **sostegni pubblici europei** per investimenti a prevalente valore aggiunto europeo.

Applicazione del **meccanismo ETS** e della **Tassonomia Verde** per la finanza sostenibile allo *shipping* e agli investimenti di rinnovo delle flotte.

**Definizione di misure internazionali condivise di accesso agli stock ittici del Mediterraneo**, mediante la convocazione di una **Conferenza del Mare**, per riequilibrare i confini marittimi alterati da decisioni unilaterali dei paesi rivieraschi ed eliminare il loro *dumping* ambientale, sociale ed economico a danno della regolazione dello sforzo di pesca imposta alla flotta nostra peschereccia italiana dal Governo italiano.

**Condivisione in sede IMO della normativa ambientale** che si sta delineando in sede europea sul trasporto marittimo per armonizzare le politiche e non pregiudicare la competitività del sistema UE nel suo complesso.

### Riforme e governance

**Istituzione di una responsabilità politico istituzionale specificamente dedicata all'economia del mare**, con l'istituzione di un Ministero del Mare, o, almeno, la previsione di una figura istituzionale unitaria quale un Viceministro o Sottosegretario di Stato, dotato di poteri di coordinamento sulle politiche e le regolamentazioni amministrative in materia di costruzioni navali, trasporti marittimi, infrastrutture portuali e di movimentazione logistica, nautica da diporto e pesca.

**Revisione della riforma** (D.Lgs. 169/2016 e 232/2017) **della legge quadro sui porti** (legge 84/94) riguardo la natura e il ruolo delle ADSP (riaffermazione della natura pubblica dell'ente e della gestione dei relativi beni pubblici; trasparenza ed equilibrio della regolazione della concor-



renza tra i terminalisti; differenziazione della *governance* tra porti *gateway* e porti che servono esclusivamente il mercato regionale; collaborazione tra ADSP su tematiche trasversali, come ambiente, digitalizzazione e semplificazione delle procedure; coinvolgimento delle rappresentanze socioeconomiche nella gestione delle ADSP, superando le inefficienze dei vecchi Comitati portuali)

**Precisazione del ruolo dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti**, limitato ai compiti di regolazione dei servizi di pubblica utilità, ossia dei servizi di interesse economico generale, in attuazione dell’art. 106 TFUE. Un aspetto rilevante riguarda i servizi tecnico-nautici, sia in termini di standardizzazione dei parametri utilizzati dalle varie Capitanerie di Porto circa l’obiettivo della sicurezza, sia riguardo al monitoraggio delle loro tariffe, la cui revisione dovrebbe essere trasparente ed evitare l’applicazione di meccanismi automatici di adeguamento che non tengono conto delle situazioni congiunturali, cercando di coinvolgere gli utenti dei servizi (terminalisti, armatori ecc.)

**Definizione di un’unica cornice regolatoria e di *driver* tecnologici standardizzati per la digitalizzazione della filiera logistica portuale**, con i processi e i dati digitali della *supply chain* fruibili (in sicurezza) da tutti gli attori (pubblici e privati, a seconda delle necessità)

## Semplificazioni

**Semplificazione del trasporto marittimo nazionale**, a cominciare dalla riforma del Codice della navigazione e dalla abrogazione e sostituzione delle norme in materia di sicurezza, al fine evitare il fenomeno della fuga verso bandiere estere (*flagging out*), generato dai pesanti oneri amministrativi che annualmente gravano su ogni nave battente la bandiera italiana e parzialmente compensati dalle agevolazioni fiscali e contributive previste dal Registro Internazionale del nostro Paese (di cui è prevista la scadenza a fine 2023)

**Nautica da diporto**: rapida adozione del Regolamento di attuazione al Codice della nautica; adozione del decreto sul nuovo “titolo professionale”; efficientamento del Registro telematico delle unità da diporto

**Dragaggio dei porti turistici**: adozione di una disciplina speciale semplificata

**Sportello Unico Amministrativo nei porti**, su cui concentrare tutti i passaggi tra le varie Amministrazioni/Enti preposti in tema di operazioni e autorizzazioni portuali

**Semplificazione delle procedure riguardanti i progetti degli interporti** e delle relative piattaforme logistiche e dei nuovi terminali intermodali, con l’assoggettamento alla sola VIA regionale

## Concessioni

**Regolamentazione unitaria e uniforme delle concessioni**, nell'ambito del DDL "Concorrenza", per l'accesso alle infrastrutture portuali e la fruizione della *facility*, definendo il rapporto concessorio con regole certe e criteri volti a valorizzarne (sia per il concedente che per il concessionario) i contenuti di carattere economico finanziario, attraverso metriche condivise e verificabili, così come le proposte di investimento volte a creare aumenti di traffico, e adottando il principio della modulazione degli elementi della concessione (misura dei canoni e durata), in modo da garantire un equilibrio economico e finanziario in applicazione del principio delle modifiche non sostanziali

**Esclusione della portualità turistica** dalla normativa nazionale di recepimento della Direttiva Bolkenstein

**Definizione completa e risolutiva del contenzioso sui canoni demaniali della portualità turistica**, consentendo la rateizzazione dei canoni pregressi

**Applicazione anche ai porti turistici del "saldo e stralcio" dei canoni demaniali pregressi** (2007-2021), previsto a favore degli stabilimenti balneari "pertinenziali" dal comma 7 dell'art. 100 del DL "Agosto" 104/2021

## Politiche industriali

**Sostegno alla domanda di investimenti di rinnovo e ammodernamento del naviglio nazionale**, secondo gli standard richiesti dalla transizione energetica e digitale della mobilità marittima, effettuati da società di navigazione che operano stabilmente sul territorio italiano – con vincolo di costruzione, trasformazione, ammodernamento effettuati in cantieri navali dell'Unione Europea – e finanziati con gli strumenti previsti dal DL 59/2021

**Creazione di nuovi fondi per il finanziamento di investimenti in R&S&I** per promuovere la capacità tecnologica dell'industria cantieristica a sostegno della transizione energetica e digitale del trasporto marittimo

**Promozione di interventi specificamente dedicati alla sicurezza digitale marittima** da rischi informatici e alla formazione del personale di terra e di bordo nell'ambito del processo di digitalizzazione del trasporto marittimo

**Rinnovo e adeguamento tecnologico** (riduzione delle emissioni, digitalizzazione e miglioramento delle condizioni di salute e sicurezza a bordo) **della flotta peschereccia nazionale**, con strumenti di accesso facilitato al credito per investimenti, nel rispetto dei vincoli della Politica Comune della Pesca

**Utilizzo della domanda pubblica** per il rinnovo e l'adeguamento tecnologico delle **flotte pubbliche** (unità di navigazione della marina militare,

della guardia costiera e delle altre forze di sicurezza) e del **trasporto pubblico locale e regionale**

**Promozione del Contratto di Filiera Agricola** (Legge 289/2002) tra produttori, operatori industriali e commerciali intermedi **nel settore della pesca**, previsto anche dal PNRR, a sostegno del prodotto ittico nazionale mediante l'adozione di un adeguato sistema di autenticazione, tracciabilità e identificazione della filiera produttiva

**Agevolazioni agli investimenti delle imprese portuali per la digitalizzazione** delle procedure di arrivo e smistamento della merce in porto, connesse alla digitalizzazione delle procedure e alla realizzazione delle relative infrastrutture delle ADSP

**Introduzione di misure di promozione dell'uso dei combustibili liquidi decarbonizzati nelle flotte esistenti, per aumentare ulteriormente la sostenibilità ambientale del trasporto marittimo**, attraverso misure di sostegno economico e finanziario agli armatori che utilizzano tali prodotti

**Mantenimento dell'esenzione dal regime di accisa del GNL destinato all'impiego marittimo**

**Estensione al trasporto marittimo degli incentivi per l'utilizzo del BioGNL**, previsti nel trasporto stradale e nelle vie navigabili interne

**Tutela delle manifestazioni effettivamente internazionali di promozione della filiera della nautica da diporto** con una più coerente gestione dei calendari fieristici

**Promozione della formazione, della cultura e dello sport del diporto nautico**: riforma degli ex istituti nautici; coordinamento nazionale della Giornata del mare nelle scuole; piano nazionale per la realizzazione di scivoli pubblici

**Mantenimento operativo dell'industria della lavorazione e stoccaggio di prodotti petroliferi e dei prodotti energetici liquidi *low carbon* a sostegno dell'Economia del Mare**, con un quadro normativo nazionale e comunitario equilibrato e neutrale dal punto di vista delle tecnologie abilitanti la transizione energetica

**Agevolazione all'acquisto di semirimorchi per il trasporto combinato ferroviario/marittimo**

**Compensazione dei costi di terminalizzazione *inland* delle merci** attraverso il rimborso del "tiro gru", per agevolare il trasporto combinato ferroviario/marittimo (e ferroviario/stradale)

**Ampliare le agevolazioni al trasferimento modale** (Ferrobonus e cd. "sconto traccia") e alla filiera comodale (terminal, manovra ultimo miglio, *shunting*), nel rispetto della disciplina europea sugli aiuti di Stato

**Aumentare le dotazioni finanziarie del nuovo incentivo al trasferimento modale strada/mare** per il periodo 2022-2026 (art. 1, comma 672, Legge di Bilancio n. 178/2020) ad almeno 100 milioni annui

**Inclusione degli interporti nella Piattaforma Logistica Nazionale e dei Port Community Systems (PCS), dei *fast corridors* doganali e del Sistema informativo del Gruppo Ferrovie dello Stato per i traffici merci (Piattaforma Integrata della Logistica), per ridurre i costi di scambio delle informazioni nelle fasi di import-export.**

### **Infrastrutture e intermodalità**

**Applicazione, laddove possibile, del “modello Genova” anche per le opere portuali** (sia urgenti che non urgenti), ossia applicazione della direttiva 24/2014/UE con eliminazione di tutte le procedure previste dalla normativa interna non previste a livello comunitario (eliminazione del c.d. *gold plating*).

**Promozione della *partnership* pubblico privata** per sostenere e accelerare gli investimenti e la realizzazione delle opere nei porti

**Pianificazione degli investimenti di connessione infrastrutturale dei porti**, con priorità agli interventi di “ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti” nonché di “ultimo miglio stradale” per completare la rete a supporto della efficienza dei gate internazionali

**Realizzazione di infrastrutture di distribuzione del GNL per il trasporto marittimo**, per supportare la crescente domanda di prodotto, a sostegno della transizione energetica e sostenibile della navigazione

**Definizione di un piano operativo** per supportare **ricerca e sviluppo nei processi di produzione di idrogeno** (sia direttamente da fonti rinnovabili tramite processo di elettrolisi dell’acqua, sia tramite *reforming* del biometano rinnovabile, anche con possibile recupero della CO<sub>2</sub>) e programmare investimenti in **infrastrutture di stoccaggio e distribuzione** nei porti

**Promozione dell’infrastrutturazione della portualità turistica**, includendo nel PNRR e nella connessa pianificazione complementare la ristrutturazione e l’efficientamento energetico dei porti turistici

**Incrementare l’efficienza delle infrastrutture portuali esistenti**, con interventi di manutenzione delle infrastrutture in logica predittiva e 4.0, con schemi di pedaggio omogenei nella rete autostradale e perseguimento di standard europei per la gestione efficiente dei servizi di trasporto

**Realizzazione di interventi volti ad ottimizzare l’efficienza logistica dei porti**, con investimenti sulle manovre ferroviarie e parcheggi attrezzati per i mezzi pesanti in prossimità degli scali portuali

**Sostegno alle imprese che gestiscono i porti turistici per investimenti sostenuti nell’adeguamento e riqualificazione delle infrastrutture esistenti**: dragaggio di imboccature e fondali; rafforzamento e innalzamento delle massicciate e delle dighe foranee a seguito dei danni prodotti da eventi atmosferici e mareggiate; installazione di frangiflutti

galleggianti; manutenzione o sostituzione dei pontili galleggianti o fissi e riqualificazione degli impianti elettrici e delle colonnine di erogazione dell'energia elettrica sui pontili e sulle banchine di ormeggio; transizione energetica dei porti turistici con installazione di impianti di autoproduzione di energia elettrica da fonti rinnovabili (fotovoltaico, eolico, moto ondoso e maree); digitalizzazione dei porti turistici; ammodernamento e sostituzione dei mezzi di sollevamento e movimentazione, delle attrezzature e dei mezzi di assistenza tecnica e rimorchio in acqua alimentati con energia elettrica; installazione di impianti di dissalazione di acqua marina alimentati da fonti rinnovabili, per la produzione di acqua potabile nei porti turistici.

### **Definizione di un piano nazionale per la riqualificazione diportistica delle aree portuali pubbliche dismesse**

**Inserimento delle aree costiere, inclusi i porti turistici, nelle aree grigie e nere NGA a fallimento di mercato** (le aree più o meno connesse, secondo la distinzione elaborata dalla Commissione europea e contenuta nella Strategia italiana per la banda ultra-larga), con l'obiettivo di incentivare la diffusione sull'intero territorio nazionale di reti mobili 5G

**Completare l'iter legislativo della Legge quadro di riordino degli interporti** e sostenere l'evoluzione del quadro normativo generale nel settore dei trasporti e dell'intermodalità

**Coordinare gli interventi su scala macroregionale per favorire le relazioni di sistema:** tra gli interporti e tra gli interporti, i porti e le piattaforme intermodali

**Classificazione catastale degli immobili localizzati nelle infrastrutture interportuali** in categoria E/1 (Stazioni per servizi di trasporto, terrestri, marittimi e aerei) ai fini dell'esenzione IMU

**Finanziamento delle opere pubbliche negli interporti** con un contributo sui diritti accertati dagli Uffici delle Dogane che vi operano

**Sviluppo dell'intermodalità mare-vie navigabili**, come alternativa alla modalità stradale/ferroviaria in particolare per la mobilità dei grandi manufatti industriali dagli impianti produttivi ai porti

### **Territorio: Economia del Mare e ZES/ZLS**

**Inclusione dell'Economia del Mare e dei suoi settori economici nella programmazione della Coesione territoriale nazionale ed europea**, come leva di sviluppo e riequilibrio socioeconomico regionale

**Accelerazione dei meccanismi di funzionamento dell'assetto organizzativo** delle ZES, in funzione dell'attivazione dei commissari straordinari e delle relative strutture di supporto, **attuazione degli sportelli unici digitali** per la **l'autorizzazione unica amministrativa** e **attivazione delle zone franche intercluse** delle ZES

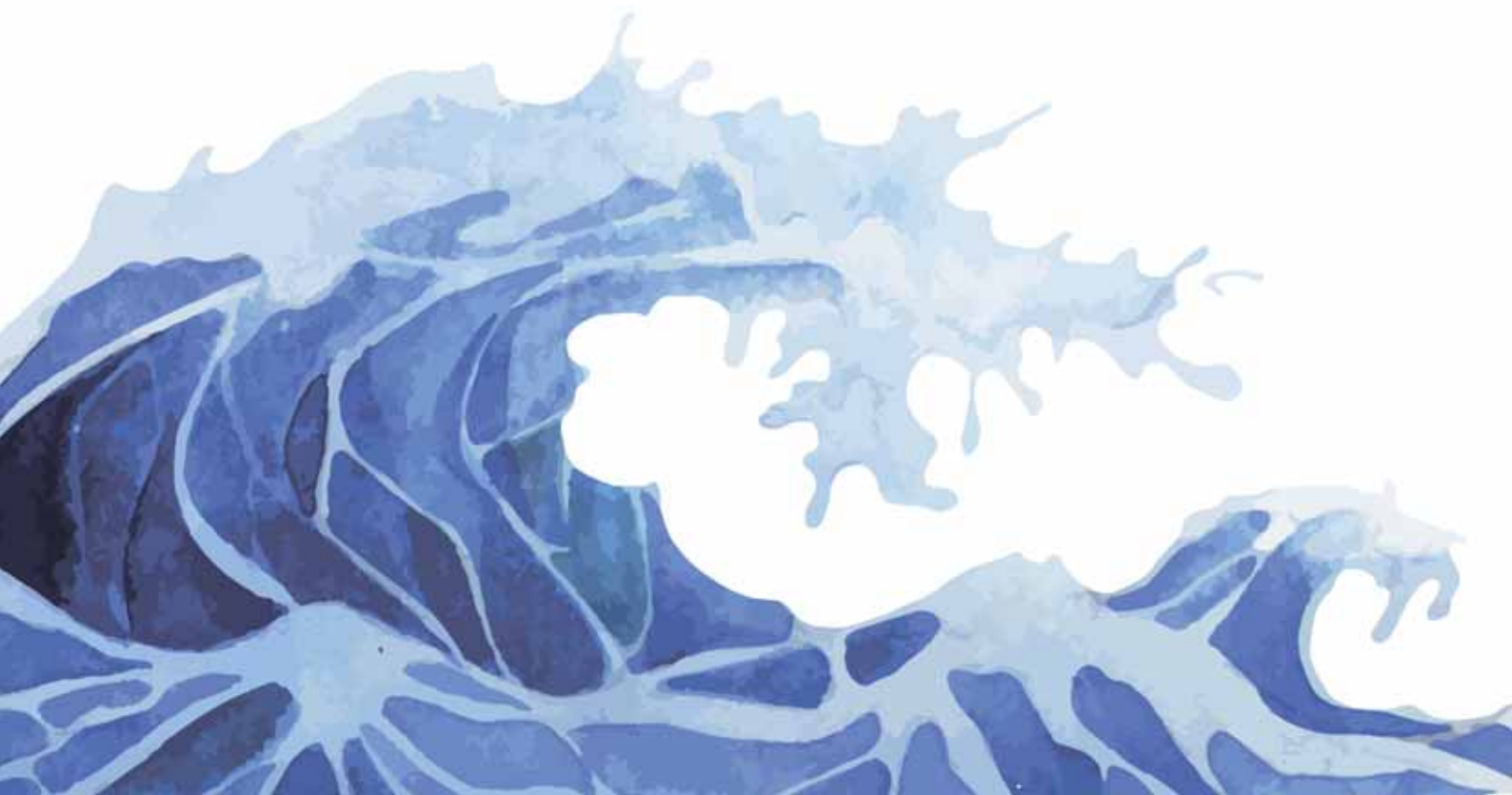
**Crediti d'imposta per investimenti nelle ZES/ZLS:** chiarimenti riguardo l'applicazione del credito d'imposta sui nuovi investimenti per l'**acquisto di immobili strumentali** e valutazione della **cessione a terzi**, sulla base dello schema utilizzato per i bonus per le ristrutturazioni edilizie

**Completamento delle ZLS,** con una disciplina organica dedicata e la previsione di un **regime minimo di agevolazione degli investimenti produttivi e logistici** nelle ZLS localizzati fuori dalle zone beneficiarie degli aiuti a finalità regionale, ed **estensione alle ZLS delle Zone Franche Intercluse**

Con particolare riferimento alle **ZES del Mezzogiorno**, definire una **programmazione specificamente dedicata** ad investimenti destinati a sviluppare **reti infrastrutturali di collegamento** che favoriscano l'integrazione **con le Aree Interne del Sud e con il Centro-Nord**, nella prospettiva di inserire tutta l'economia meridionale nel sistema logistico nazionale, europeo e mediterraneo (**Piano "Costruire il Mediterraneo"** delle Confindustrie Regionali del Mezzogiorno)

## IV. ALLEGATI

---







# ALLEGATO A

## I CONTRIBUTI DEL SISTEMA ASSOCIATIVO DI CONFINDUSTRIA

CONFITARMA, ASSONAVE, FEDERPESCA, FEDERTRASPORTO, ASSITERMINAL, CONFINDUSTRIA NAUTICA, ASSOMARINAS, UNEM, FEDERCHIMICA-ASSOGASLIQUIDI, ANITA, UNIONE INDUSTRIALI DI NAPOLI, ASSOLOMBARDA E CONFINDUSTRIA LOMBARDIA, CONFINDUSTRIE REGIONALI DEL MEZZOGIORNO

### 1. ASSONAVE, CONFITARMA E FEDERPESCA

#### 1.1. Le prospettive del trasporto marittimo, della cantieristica e della pesca

##### 1.1.1. A livello globale ed europeo

Il trasporto marittimo continua a rappresentare la principale modalità di trasporto del commercio internazionale: il 90% delle merci, infatti, viaggia via mare.

I trasporti marittimi e la logistica valgono circa il 12% del PIL globale e secondo le ultime previsioni del FMI il PIL mondiale avrà un rimbalzo del 6% nel 2021 e del 4,4% nel 2022.

Sempre più persone fanno affidamento su pesca e acquacoltura per la propria alimentazione. La percentuale di risorse ittiche consumate dalla popolazione mondiale è passata dal 70% del 1980 ad un livello record di oltre l'85% (136 milioni di tonnellate) nel 2012 e il trend è in continua crescita. Allo stesso tempo, il consumo pro-capite di pesce è salito da 10 kg nel 1960 a più di 20 kg nel 2018.

L'Europa è il più grande mercato al mondo, ed il continente con maggior traffico marittimo, con più coste (in termini chilometrici) e con più coste per mq di territorio. L'Italia, secondo questi parametri, è sicuramente tra i primi 2-3 paesi Europei.

L'autonomia strategica del continente europeo dipende anche dalla capacità Europea (e Italiana) di avere il controllo della componente logistica, produttiva generale, di approvvigionamento energetico, e militare. La floridezza di tali componenti non può assolutamente prescindere dall'esistenza di un sistema armatoriale e di costruzione navale Europeo (e Italiano) solido nel lungo termine.

Il *target* "emissioni zero" del trasporto marittimo entro il 2050 richiede:

- il rinnovo della parte della flotta oggi obsoleta è stimabile in 3,4 trilioni di US\$, cifra che gli armatori non hanno la possibilità di investire, di cui:
  - 2.200 miliardi \$, per adeguare la flotta agli obiettivi di de-carbonizzazione dell'IMO al 2050

- 1.200 miliardi \$, per gestire la crescita attesa dei traffici marittimi nei prossimi decenni
- A questo si aggiunge la necessità di adeguamento di tutto il parco nautico, e della flotta pescherecci
- Un adeguamento del sistema logistico portuale alle esigenze delle nuove imbarcazioni in chiave verde, circolare, e digitale.
- L'UE è uno dei principali mercati mondiali di prodotti ittici: nel 2019, il consumo apparente ammontava a 12,30 milioni di tonnellate in peso vivo pari a circa 25 kg pro capite. L'UE è il quinto maggiore produttore mondiale di prodotti della pesca e dell'acquacoltura; nel 2019, copriva circa il 3% della produzione mondiale (il 5% delle catture e l'1% dei prodotti ittici allevati). Le catture della flotta UE superano l'80% dell'approvvigionamento, mentre il restante 20% è rappresentato dai prodotti acquicoli.
- Sotto il profilo giuridico-legale, la flotta peschereccia di dimensioni maggiori opera in buona parte al di fuori delle acque territoriali nazionali, in un regime di mare libero, esposto al prelievo concorrente da parte di altre flotte (UE ed extra-UE). Le relazioni con le istituzioni comunitarie e con gli organismi internazionali non hanno prodotto, salvo poche eccezioni, un regime ordinato di pesca e commercializzazione a tutela dell'ambiente marino e degli stock ittici innanzi tutto, ma anche degli interessi nazionali. È fondamentale promuovere la definizione di misure gestionali condivise tra tutti i Paesi che hanno accesso agli stessi stock ittici.

### *1.1.2. A livello nazionale*

Il VI Rapporto della Federazione del Mare/CENSIS evidenzia che le attività marittime in Italia annualmente producono beni e servizi per un valore di 34 miliardi di euro (2% del PIL) ed acquistano presso le altre branche dell'economia forniture per 20 miliardi di euro, fornendo occupazione a 530 mila persone.

Via mare transita il 64% delle nostre importazioni e il 50% dell'export, circa 480 milioni di tonnellate tra merci - alla rinfusa (secche e liquide) in container o a bordo dei traghetti - movimentate nei nostri porti.

La flotta mercantile italiana, oltre 1.400 navi per circa 15,4 milioni di tonnellate di stazza lorda, è la 5<sup>a</sup> flotta di bandiera tra le maggiori economie riunite nel G20, la 1<sup>a</sup> nel mondo di navi Ro-Ro, per lo più impiegate nel cabotaggio marittimo e sulle "autostrade del mare", la 9<sup>a</sup> di navi-cisterna speciali per prodotti chimici. La nostra bandiera si colloca oggi al primo posto in Europa per marittimi comunitari impiegati, per la maggior parte italiani. Infatti, in vent'anni, l'occupazione marittima italiana e comunitaria sui traffici internazionali e sul grande cabotaggio è aumentata del 140%. Si tratta di circa 38.000 marittimi italiani e comunitari a bordo delle nostre navi (fonte dati CNEL/INPS).

Nel novero delle strategie che possano sostenere il rilancio economico del Paese, v'è sicuramente la leva delle attività riconducibili all'Economia del Mare.

Tra i settori che ne sono parte, la pesca è uno di quelli maggiormente strategici, per diffusione capillare lungo l'intera estensione costiera nazionale e per il coinvolgimento di due filiere complesse, una appartenente alla dimensione marittima, l'altra al sistema agroalimentare.

- A fronte di una media europea che stima un consumo pro-capite annuo di pesce di circa 25 kg, noi italiani consumiamo più di 28 kg di pesce all'anno. Di questa quantità però, meno del 20% è pescato in Italia ed il resto viene importato.
- La flotta da pesca italiana iscritta nell'Archivio Licenze di Pesca al 31 dicembre 2020 risulta pari a 11.926 unità, un numero che si è notevolmente ridotto negli ultimi decenni e che oggi corrisponde al 17% della flotta UE con circa 25.000 occupati. Tra le unità da pesca, circa 3.000 sono quelle di lunghezza superiore a 10 metri e che applicano il CCNL della pesca marittima di riferimento nel settore siglato tra Federpesca e Flai-Cgi. Fai-Cisl e Uila Pesca. Inoltre, la flotta peschereccia italiana è tra le più vetuste ed in ritardo di competitività rispetto agli altri Paesi Ue, con un'età media dei pescherecci pari a 31 anni. Tanto, paradossalmente, in presenza di un trend di crescita del consumo pro-capite di prodotti ittici a livello globale, del mercato UE ed italiano in particolare.

Il valore prodotto dall'economia del mare e la sua importanza socio-economica con le significative ricadute occupazionali del cluster marittimo (sia dirette che indotte nel resto dei settori della nostra economia) - sono fattori indispensabili per lo sviluppo del Paese.

L'autonomia strategica del continente Europeo non può prescindere dall'urgente approvazione di un piano strategico dell'economia del mare, che indichi le principali policy prioritarie necessarie, volte ad arrivare al 2050 con un'industria marittima florida, competitiva, verde e digitale;

L'Industria armatoriale, navalmeccanica, nautica, logistico portuale e della pesca sono le 5 realtà industriali strategiche allo sfruttamento efficace di tale peculiarità.

## 1.2. Le policy e gli interventi prioritari

Sulla base di quanto sopra, le 9 policy prioritarie di Assonave, Confindustria e Federpesca, da inserire nel piano strategico dell'Economia del mare, sono le seguenti:

1. **Perseguimento del Level Playing Field:** creazione di un Sistema regolatorio, se necessario unilaterale a livello Europeo, che finalmente ponga fine alle attività di dumping strutturale poste in essere dalla cantieristica navale dell'Est Asiatico, e che sono costate un punto di

quota di mercato all'anno alla costruzione navale Europa negli ultimi 40 anni, annullando anche gli effetti negativi distorsivi legati all'applicazione di un sistema regolatorio delle attività produttive totalmente diverso tra Europa ed Asia.

2. **Stimolo alla domanda europea di navi europee** (verdi e digitali): favorire, come minimo, la domanda di quelle tipologie di navi imprescindibili all'autonomia strategica continentale, da perpetrarsi almeno fino a quando entrerà davvero in vigore un sistema in grado di garantire un effettivo *level playing field*. Tale obiettivo si può ottenere tramite investimenti finanziari, sistemi regolatori (al limite del *Jones Act*), o una sapiente combinazione di entrambi. Nel caso degli investimenti finanziari, in particolare, si richiede di individuare risorse per il finanziamento di progetti di rinnovo e ammodernamento dell'intero naviglio operato da società di navigazione stabilmente radicate sul territorio italiano parimenti consistenti a quelle stanziare con il Decreto-legge n. 59/2021, convertito con la Legge n. 101/2021, al fine di dare continuità alla strategia nazionale per la transizione ecologica e digitale del settore del trasporto marittimo, con vincolo di costruzione, trasformazione, ammodernamento navale effettuato in cantieri navali appartenenti all'Unione Europea.
3. **Investimenti sulla capacità tecnologica del settore marittimo italiano ed europeo**, in termini di creazione di nuovi fondi a supporto della R&I, e dell'adeguamento infrastrutturale, secondo le direttive verdi, digitali e di efficientamento produttivo.
4. **Digitalizzazione**: la sfida della digitalizzazione del trasporto marittimo comporta anche rischi di una maggiore vulnerabilità agli attacchi informatici. Per questo è necessario, da un lato, che il Governo garantisca sistemi di gestione della sicurezza da rischi informatici e dall'altro una adeguata formazione del personale di terra e di bordo per identificare i rischi informatici e proteggere i sistemi di bordo vulnerabili.
5. **Governance unica per il mare**: in questa difficile fase di riflessione sull'assetto del Paese, il cluster marittimo ritiene necessaria la creazione di una responsabilità di governo, a livello idealmente di Ministro, o come minimo di Viceministro o Sottosegretario, che abbia poteri di impulso e coordinamento sulle politiche e le regolamentazioni che incidono sull'economia del mare in generale, e sulle costruzioni navali, sui trasporti marittimi e sulle infrastrutture funzionali ai porti, ai cantieri navali, alla nautica e alla pesca in particolare.
6. **Semplificazione normativa in campo marittimo**: è alle porte una rivoluzione del settore del trasporto marittimo nazionale. A breve, infatti, si concluderà il processo di estensione dei benefici della bandiera italiana alle bandiere comunitarie che dovrà naturalmente essere rivolto solo a quei soggetti imprenditoriali utilizzatori delle navi stabilmente radicati sul territorio italiano, che contribuiscono a ge-

nerare PIL per la nostra economia. Al fine di evitare quanto purtroppo già accaduto nella logistica italiana, dove è venuta a determinarsi l'egemonia dei grandi operatori internazionali che decidono se, come, cosa e quanto trasportare, occorre difendere l'impresa e la bandiera italiana creando le condizioni di crescita e sviluppo delle tante realtà eccellenti del nostro settore. Il miglior modo per farlo è attraverso la semplificazione e l'aggiornamento di norme e procedure che risalgono anche all'Ottocento. Nello specifico: riforma del Codice della navigazione – Confitarma ha presentato un progetto per molti aspetti a costo zero per l'erario – e abrogazione e sostituzione con norme più attuali della Legge 616/62 e del DPR 435/91 in materia di sicurezza.

7. **Rinnovo della flotta peschereccia italiana:** Fermo restando il limite imposto dalle regole della Politica Comune della Pesca (UE) all'incremento della flotta e dello sforzo di pesca per ragioni di conservazione degli stock ittici, un *upgrade* esteso della flotta peschereccia nazionale risulta indispensabile per coprire *gap* che incidono sul marginale soddisfacimento della domanda interna di prodotti ittici, sull'ambiente, sulla qualità e sul costo delle produzioni, sulle condizioni e sicurezza del lavoro a bordo e, quindi, sulla competitività e sulla sostenibilità dell'intero sistema produttivo. A questo fine risulta fondamentale prevedere strumenti di accesso facilitato al credito per coloro che vogliono investire nell'acquisto di una nuova imbarcazione così come per coloro che intendono realizzare investimenti volti alla riduzione delle emissioni, alla digitalizzazione e al miglioramento delle condizioni di salute e sicurezza a bordo.
8. **Definire misure gestionali condivise nel Mediterraneo:** è fondamentale promuovere la definizione di misure gestionali condivise tra tutti i Paesi che hanno accesso agli stessi stock ittici, in quanto la regolazione unilaterale dello sforzo di pesca in capo alla flotta peschereccia italiana si traduce in un danno enorme, per effetto dell'altrui *dumping* ambientale, sociale ed economico, senza sostanziali benefici in termini ambientali. In quest'ottica riteniamo utile l'indizione di una Conferenza Mediterranea del Mare, che serva a riequilibrare i confini marittimi alterati da decisioni unilaterali dei paesi rivieraschi, non avallate – ma neppure contrastate – dal Governo italiano.
9. **Promuovere il prodotto ittico italiano:** Il rilancio del settore passa anche attraverso una opportuna campagna nazionale di promozione del prodotto ittico italiano, finalizzata a sensibilizzare i consumatori all'acquisto e al consumo di prodotti locali, mediante l'adozione di un adeguato sistema di autenticazione, tracciabilità e identificazione delle produzioni ittiche stesse. L'alveo naturale, per la valorizzazione di produttori, operatori industriali e commerciali intermedi e produzioni, può essere rappresentato dallo strumento del Contratto di Filiera Agricola (Legge 289/2002) che, anche all'interno del PNRR, è stato finalmente esteso alla pesca.

## 2. ASSONAVE: INDUSTRIA NAVALMECCANICA E SOSTENIBILITÀ

### 2.1. Il meccanismo di ricollocazione delle emissioni di carbonio alla frontiera

All'interno del pacchetto Fit for 55, la Commissione Europea, propone il meccanismo CBAM al fine di non penalizzare la produzione nella UE di beni (quali ad esempio l'acciaio, l'alluminio e l'elettricità) che rappresentano fattori produttivi chiave per alcune industrie, quali quella navalmeccanica. Infatti, la produzione all'interno della UE di tali beni, poiché genera emissioni di carbonio, viene oggi tassata tramite il sistema ETS. La produzione degli stessi beni in paesi extraeuropei, che hanno regolamenti sulle emissioni più permissivi, non viene invece gravata da extracosti legati all'emissioni di carbonio. Onde evitare il cd. "carbon leakage" (ossia la rilocalizzazione della produzione di tali beni, e delle conseguenti emissioni di carbonio, in paesi con regolamenti più permissivi), la Commissione Europea propone l'istituzione di un dazio (denominato CBAM), sui beni importati in Europa da paesi con regolamenti sulle emissioni più permissivi di quelli Europei.

L'industria navalmeccanica Europea, pur condividendo l'approccio CBAM in linea di principio, esprime preoccupazione per il potenziale effetto moltiplicativo sui propri costi di produzione che deriverebbe dall'applicazione, *rebus sic stantibus*, di tale meccanismo sul costo di fattori produttivi chiave, per la navalmeccanica, quali l'acciaio, l'alluminio, l'elettricità etc. In particolare:

1. Le navi costruite nella UE subirebbero un ulteriore svantaggio competitivo, oltre a quello ben noto del dumping, rispetto alla stessa nave costruita al di fuori della UE. Per una nave costruita al di fuori dell'Europa, infatti, fattori produttivi quali acciaio, alluminio ed elettricità non sarebbero soggetti ad alcun extracosto, mentre per la stessa nave prodotta in Europa, gli stessi fattori produttivi sarebbero soggetti ad ETS, se prodotti in Europa, o a CBAM, se prodotti fuori dall'Europa.
2. Al momento tale squilibrio competitivo non si verifica per i beni prodotti in Europa che godano delle cosiddette ("free allowances"), soglie di produzione fino alla quale non si applica il sistema ETS. Nella direttiva ETS e nella proposta CBAM si prevede però l'eliminazione graduale, a partire dal 2026, delle "free allowances". Tale eliminazione, in assenza di correttivi, porterebbe quindi allo squilibrio competitivo di cui al punto 1.

In sintesi, se il CBAM si propone giustamente di creare condizioni di competizione leali nei confronti dei produttori extra-EU di determinati beni ("a monte"), quali acciaio alluminio ed elettricità, nel momento in cui tali beni si trasformano in fattori produttivi per le industrie Europee "a valle", che utilizzano tali beni, quali la cantieristica navale, si rischia di creare l'effetto opposto per quest'ultime.



Al fine di mitigare tali impatti, l'industria navalmeccanica europea raccomanda:

- a. Mantenere in vita il sistema di *free allowances* nell'ambito dell'ETS, anche oltre il 2026<sup>55</sup>, almeno fino alla piena applicabilità del sistema CBAM, ai fattori produttivi necessari alla produzione della nave.
- b. Richiedere l'estensione del sistema CBAM anche al prodotto finito nave, e vincolare l'eliminazione delle *free allowances*, alla piena applicabilità del CBAM anche al prodotto finito nave (e agli altri settori "a valle").
- c. Reinvestire la maggior parte dei proventi del CBAM direttamente a supporto della competitività di quei soggetti economici che vengono colpiti dallo squilibrio competitivo generato dal CBAM di cui al punto 1.

## 2.2. Destinazione di eventuali proventi ETS a investimenti per rinnovo flotta

La transizione dello shipping verso la decarbonizzazione, in linea con le ambizioni e gli obiettivi fissati dalla UE nel "Green Deal" e nel Pacchetto "Fit for 55", richiede ingenti investimenti da parte di tutti gli attori della filiera, inclusi i cantieri navali. A tal riguardo, è fondamentale che le ambizioni climatiche della UE, che l'industria navalmeccanica europea sostiene pienamente, si traducano anche in un'opportunità di rilancio dell'intero comparto marittimo, inclusa la base manifatturiera industriale italiana ed europea, rappresentata dai cantieri e dai fornitori navali, attraverso il sostegno agli investimenti in nuove tecnologie e il supporto al rinnovo della flotta.

L'industria navalmeccanica italiana ed europea chiedono che:

- I proventi generati dalla possibile inclusione dello shipping nel sistema di scambio di quote ETS, prevista nella proposta legislativa attualmente in discussione in Consiglio UE, siano integralmente reinvestiti nel (e a beneficio del) settore marittimo, e, in particolare, il comparto della navalmeccanica.
- Tali proventi dovrebbero principalmente sostenere la diffusione a bordo di tecnologie per il risparmio energetico e soluzioni a emissioni zero, nonché l'implementazione di infrastrutture verdi, stimolando finanziariamente i *first movers*. Tali proventi dovrebbero inoltre sostenere il rinnovo del naviglio europeo on direzione green e digitale a beneficio della navalmeccanica europea.
- Va inoltre osservato che lo sviluppo di molte tecnologie (come le celle a combustibile, l'uso dell'elettricità o la tecnologia di cattura del carbonio a bordo) richiedono una prototipizzazione su piccole navi. Pertanto, l'industria europea della navalmeccanica raccomanda di

---

<sup>55</sup> Uno studio commissionato da AEGIS Europe conclude che un sistema ETS che incorpora sia le *free allowances* che un CBAM è compatibile con le regole dell'Organizzazione Mondiale del Commercio (OMC).

stanziare i suddetti proventi a supporto dello sviluppo di navi adibite alla navigazione marittima e a unità specializzate, con inclusione di quelle che non rientrano nel campo di applicazione della Direttiva ETS (sotto i 5.000 Tsl).

- Venga imposto un vincolo volto ad assicurare che i progetti sviluppati con fondi pubblici Europei vengano sviluppati, nella loro interezza, all'interno della UE. Il fine è pertanto quello di evitare che un armatore Europeo, che richiede un finanziamento (di ricerca, innovazione o tramite ETS), possa realizzare in territorio UE soltanto la fase di progettazione della nave e demandarne invece la costruzione ai cantieri concorrenti, in particolare quelli Asiatici, fatta salva la comprovata impossibilità di costruzione di un particolare tipo di nave in Europa.

Si raccomanda al Governo Italiano di supportare i punti sopra citati nel corso delle discussioni in corso in seno al Consiglio UE sulla proposta legislativa di estensione del sistema ETS al trasporto marittimo. Maggiori informazioni sono disponibili sul documento di posizione adottato dall'associazione europea della navalmeccanica SEA Europe a cui ASSONAVE aderisce<sup>56</sup>.

### **2.3. Finanziamenti pubblici e creazione di valore aggiunto per la cantieristica europea**

In anni recenti si è assistito con preoccupazione a casi in cui: a) fondi pubblici europei sono stati utilizzati da società commerciali (nord-europee) per co-finanziare ordinativi di nuove navi presso cantieri navali asiatici che già beneficiano di massicci sussidi domestici e b) cantieri navali asiatici hanno beneficiato indirettamente di fondi UE vincendo gare di appalto pubblico in alcuni Stati Membri UE nell'ambito di progetti co-finanziati dai programmi Europei (e.g. Programma CEF). Tali cantieri possono quindi beneficiare direttamente o indirettamente di fondi della UE (cioè i soldi dei contribuenti della UE) oltre ai massicci aiuti di Stato ricevuti da propri governi. Consentire l'accesso a fondi pagati con tasse Europee a entità extraeuropee, fa quindi sì che l'Europa stessa contribuisca a sostenere le attività di concorrenza sleale asiatica.

Nell'attuale contesto di ripresa dalla crisi e di dibattito sull'autonomia strategica, è fondamentale garantire, attraverso opportune previsioni normative, che i finanziamenti pubblici Europei, a livello nazionale, UE, e di istituti finanziari quali la Banca Europea degli Investimenti (BEI), siano utilizzati a beneficio esclusivamente di progetti e investimenti che creino la grande maggioranza del valore aggiunto in Europa. In particolare, devono essere privilegiati gli obiettivi di creazione di posti di lavoro e investimenti nella UE, onde rafforzare la base manifatturiera e tecnologica europea, quale asset cruciale per l'autonomia strategica, per la crescita e per la competitività globale della UE. A tal fine si

<sup>56</sup> [https://www.seaeurope.eu/images/files/2021/Position-papers/Regulatory-Affairs/20211202\\_eu-ets-shipping\\_sea-europe-position-paper\\_final.pdf](https://www.seaeurope.eu/images/files/2021/Position-papers/Regulatory-Affairs/20211202_eu-ets-shipping_sea-europe-position-paper_final.pdf)

suggerisce di:

- a. Modificare le regole finanziarie relative al bilancio della UE e, a livello settoriale, le regole relative ai vari programmi di finanziamento, anche a livello nazionale, al fine di vincolare l'ammissibilità dei progetti di finanza agevolata alla creazione di valore aggiunto europeo. L'inclusione di tale criterio nel recente regolamento relativo al Programma CEF II (2021-27) è stato già un primo passo nella giusta direzione.
- b. Promuovere l'inclusione di criteri specifici anche nella nuova "*Transport Lending Policy*" della BEI, attualmente in fase di revisione, rafforzando la clausola esistente relativa alla cantieristica navale europea (N. 97)
- c. Destinare i proventi derivanti dalla possibile inclusione dello shipping nel sistema di scambio di quote emissioni ETS, ai sensi della proposta di revisione della Direttiva ETS attualmente in discussione<sup>57</sup>, al co-finanziamento di progetti di investimento in nuove tecnologie e rinnovo del naviglio che abbiano ricadute positive per l'intero cluster marittimo, inclusa l'industria navalmecanica europea.
- d. Si chiede al Governo Italiano di sostenere le raccomandazioni sovraesposte nell'ambito delle discussioni relative alla 1) Revisione del Regolamento Finanziario UE e alle future revisioni dei regolamenti concernenti i programmi di finanziamento UE, 2) alla revisione della "*Transport Lending Policy*" della BEI e 3) alla proposta di includere il settore dello shipping nel sistema europeo ETS.

## 2.4. Misure di supporto alla decarbonizzazione del settore *Cruise*

Il Decreto attuativo del MIMS al Fondo complementare al PNRR (D.L. 6 maggio 2021, n. 59 convertito in L. 101/2021) prevede lo stanziamento di 500 milioni di euro per il rinnovamento della flotta navale commerciale di bandiera italiana in senso ecologico.

Sono però esclusi, dalla misura, gli interventi di rinnovo o ammodernamento delle navi da crociera, un segmento che rappresenta la stragrande maggioranza dei volumi prodotti in Italia, e che genera un contributo di prim'ordine all'inquinamento marittimo. Questa esclusione appare particolarmente preoccupante, considerato che, non godendo di alcun incentivo pubblico, ed essendo un settore molto concorrenziale, il settore *Cruise* non genera margini sufficienti a coprire gli extracosti necessari ad un completo piano di innovazione in chiave green.

Al fine di massimizzare il contributo del settore *Cruise* alla strategia nazionale di contrasto ai cambiamenti climatici e al raggiungimento degli

---

<sup>57</sup> Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive 2003/87/EC establishing a system for greenhouse gas emission allowance trading within the Union, Decision (EU) 2015/1814 concerning the establishment and operation of a market stability reserve for the Union greenhouse gas emission trading scheme and Regulation (EU) 2015/757 - COM (2021) 551 final - 2021/0211 (COD).

obiettivi prefissati in tema ambientale, si raccomanda:

- di stanziare un contributo, a favore degli armatori italiani di Navi da Crociera, per la nuova costruzione o l'ammodernamento in chiave verde e digitale, effettuato in cantieri Europei, di navi i cui itinerari includano la presenza in porti italiani. Il contributo dovrà essere tale da indirizzare le scelte armatoriali verso soluzioni tecnologiche che portino ad un effettivo miglioramento della performance ambientale della flotta Cruise operante in Italia
- in quest'ottica, appare fondamentale assicurare agli armatori la certezza del contributo in maniera preventiva rispetto all'effettuazione dell'investimento. In assenza di questa certezza, infatti, i piani degli armatori rimarrebbero immutati e l'incentivo non genererebbe investimenti incrementali, ma si trasformerebbe soltanto in uno sconto finale, ed eventuale, di cui beneficiare a valle di un investimento già effettuato;

Si invita il Governo italiano ad includere il settore Cruise all'interno dei fondi stanziati con il D.L. 6 maggio 2021, n. 59, oppure, in alternativa, ad istituire un nuovo fondo finalizzato ad indirizzare le scelte armatoriali verso soluzioni tecnologiche che portino ad un effettivo miglioramento della qualità ambientale della flotta Cruise operante in Italia.

## **2.5. Tutela dei costruttori navali europei dalle pratiche di concorrenza sleale di paesi terzi**

Gravi distorsioni di mercato causate in particolare dalle sovvenzioni di stato in Asia affliggono il mercato della costruzione navale globale da decenni. A differenza di altri settori, per la cantieristica navale Europea non esistono al momento regole effettivamente applicabili per tutelare il settore dalle pratiche distorsive della concorrenza da parte di Paesi terzi. In particolare:

- Gli approcci multilaterali sono falliti perché i paesi asiatici che forniscono il maggior volume di sovvenzioni alla cantieristica navale da decenni bloccano i negoziati per una disciplina settoriale globale. Tali paesi inoltre ostacolano il ricorso al meccanismo di risoluzione delle controversie del WTO attraverso il mancato rispetto degli obblighi WTO in materia di trasparenza e notifica di sovvenzioni industriali.
- Le particolari caratteristiche del "prodotto" nave e della sua compravendita a livello globale non consentono l'applicazione dei tradizionali strumenti di difesa commerciale previsti dal WTO, quali i dazi anti-sussidi o anti-dumping che si applicano sui beni importati. Questo perché le navi non vengono generalmente "importate", nell'accezione di un loro ingresso permanente in un territorio doganale, e le regolamentazioni del WTO sono invece concepite per beni che entrino permanentemente nel confine doganale di un paese.
- Il "Regolamento UE 1035/2016 relativo alla difesa contro i prezzi pregiudizievoli nella vendita di navi" (adottato a fine anni '90 per trasporre

a livello UE un accordo OCSE firmato nel 1994) non è mai divenuto applicabile a causa della mancata ratifica dell'accordo OCSE in questione da parte di una delle Parti Contraenti, la Corea del Sud.

La recente proposta di Regolamento sui Sussidi Esteri presentata dalla Commissione Europea riconosce in parte il suddetto problema, ma richiede revisioni sostanziali per poter diventare uno strumento realmente efficace a prevenire l'utilizzo di sovvenzioni estere che distorcano il settore. In particolare, occorrono modifiche al testo della proposta al fine di (1) assicurare la piena applicabilità dello strumento proposto al settore della costruzione navale e (2) ridurre gli oneri probatori necessari a comprovare il mancato rispetto, da parte di uno stato, degli obblighi di trasparenza in materia di sussidi prevista dal WTO 3) rafforzare le sanzioni previste.

Per garantire una protezione efficace della navalmeccanica europea dalle le pratiche sleali di paesi terzi che distorcono il mercato interno, non bastano le azioni contro le sovvenzioni statali estere. Sono infatti necessarie anche misure specifiche per prevenire e combattere le pratiche di "dumping" (vendita sottocosto) nella vendita di navi da parte di produttori di paesi terzi. A tal fine si raccomanda l'adozione di uno strumento settoriale ispirato al suddetto Regolamento UE 2016/1035.

In vista delle discussioni in corso sulla proposta di Regolamento sui sussidi esteri, si richiama l'attenzione del Governo Italiano sulla posizione espressa dall'Associazione Europea SEA Europe, a cui ASSONAVE aderisce, e alle raccomandazioni e richieste di emendamento ivi contenute<sup>58</sup>. SEA Europe, di concerto con l'associazione AEGIS Europe, che raggruppa diversi settori manifatturieri, ha inoltre adottato una serie di proposte specifiche di emendamento sui vari articoli della proposta che sono disponibili su richiesta.

Si raccomanda in parallelo al Governo Italiano di proporre l'apertura di un tavolo di lavoro a cui partecipino la Commissione Europea, gli alti Stati Membri ed i maggiori esponenti della industria navalmeccanica Europea, volto alla definizione di strumenti applicabili per il settore, in tema di pratiche di prezzi pregiudizievoli nella vendita di navi (*dumping*), stante la mancata applicabilità del Regolamento 2016/1035.

## **2.6. Tassonomia UE: finanza sostenibile applicata all'industria navalmeccanica**

Le industrie Navalmeccaniche Italiana ed Europea sostengono pienamente l'obiettivo, della "Tassonomia UE per la Finanza Agevolata UE", di stabilire progressivamente un sistema di classificazione delle attività economiche volto a facilitare l'accesso, da parte delle aziende che operano in attività cosiddette "sostenibili", ai finanziamenti "verdi". Tuttavia si ravvisano al momento le seguenti criticità:

---

<sup>58</sup> <https://www.seaeurope.eu/images/files/2021/Position-papers/Trade-Finance/high-level-note-sea-europe-position-on-foreign-subsidies-proposal-2.pdf>.

1. I cd, "**Criteri di Vaglio Tecnico**" previsti dalla attuale Tassonomia per il settore marittimo, relativi all'obiettivo di Mitigazione Climatica, così come definiti dall'allegato al Regolamento Delegato 2021/2139, limitano eccessivamente le opzioni tecnologiche ritenute accettabili, dimenticando molte specificità di settore. I suddetti criteri tengono infatti in considerazione unicamente le emissioni provenienti dal fumaiolo di una nave (**tailpipe**), limitando quindi il *range* di combustibili accettabili sotto il profilo ambientale ad un ristretto numero di opzioni (non tutte oltretutto applicabili alle varie tipologie ed ai diversi profili operativi delle navi prodotte ed operanti in Europa). Tale criterio è in contrasto con l'approccio del **Ciclo di vita well-to-wake** (dal pozzo alla scia), perseguito in altre iniziative UE, e a livello di Organizzazione Marittima Internazionale (OMI), che invece tiene conto, non soltanto delle emissioni prodotte dalla combustione del combustibile a bordo della nave, ma anche delle emissioni a monte generate dalla produzione, dal trasporto e dalla distribuzione dei combustibili considerati "verdi".
2. La attuale formulazione dei suddetti criteri *tailpipe* genera incertezza giuridica, per gli investitori e per gli operatori del settore, in quanto l'interpretazione che generalmente si ricava dai criteri attuali, nonostante la natura *ad interim* degli stessi<sup>59</sup>, è che a partire dal 2026, i soli investimenti in navi a zero emissioni dirette di CO2 a livello *tailpipe*, saranno considerati investimento "sostenibili".
3. Ad oggi, nella Piattaforma per la Finanza Sostenibile (l'organo consultivo a cui è demandato il compito di preparare le raccomandazioni relative ai criteri di vaglio tecnico), risulta assente una rappresentanza industriale marittima con conseguente assenza di un'adeguata conoscenza/expertise del settore.
4. Si osserva infine un preoccupante tentativo, da parte di alcune organizzazioni non governative, di escludere dall'accesso alla finanza sostenibile i segmenti di mercato su cui opera la quasi totalità della cantieristica navale italiana ed Europea: crociere, mega-yachts e navi militari. Solo agendo su tali segmenti la UE può però effettivamente agire per la decarbonizzazione del settore marittimo.

Il Governo Italiano dovrebbe supportare le seguenti posizioni, nei tavoli ad hoc sulla Tassonomia a livello nazionale ed Europeo, favorendo così effettivamente la transizione verde dei mezzi e delle tecnologie navali prodotti in Italia ed in Europa:

1. Modificare i *criteri di vaglio tecnico* per il settore marittimo, e l'attuale Regolamento Delegato, accogliendo un **approccio basato sul Ciclo**

---

<sup>59</sup> Si veda art. 34 del Regolamento Delegato 2021/2139 che relativamente al settore marittimo così recita: "Per garantirgli parità di trattamento con altri modi di trasporto è opportuno fissare criteri di vaglio tecnico dedicati, applicabili fino alla fine del 2025. Sarà tuttavia necessario procedere a un'ulteriore valutazione del trasporto marittimo e, se del caso, fissare criteri di vaglio tecnico applicabili a partire dal 2026."

**di Vita** (*well-to-wake*), in linea con la proposta FUEL EU Maritime, introducendo criteri differenziati in funzione delle diverse tipologie e profili operativi del naviglio, ed eliminando l'incertezza giuridica di cui al punto 2. Si suggerisce di trarre spunto dall'impostazione delle nuove Linea Guida UE sugli Stato per l'ambiente, l'energia e il clima (2022-27)<sup>60</sup>.

2. Definire nuovi criteri di vaglio tecnico **insieme ai rappresentanti dell'industria marittima europea**, assegnando loro almeno due seggi permanenti da "osservatore" all'interno della Piattaforma Sostenibile (uno agli armatori, uno ai cantieri).
3. **Favorire l'accesso alla finanza sostenibile da parte di mezzi e tecnologie prodotte in Europa**, respingendo pertanto ogni tentativo di esclusione delle navi da crociera, dei mega-yacht e delle navi militari dall'accesso dalle opportunità di finanza verde.

### 3. ASSITERMINAL

#### 3.1. Le priorità di policy

Le principali priorità di policy (anche alla luce dei recenti provvedimenti normativi e in special modo del DDL concorrenza, del DL PNRR e della procedura di infrazione UE sulla tassazione delle ADSP) vertono su tre principali ambiti:

- la necessità di una regolamentazione uniforme per l'accesso alle infrastrutture portuali e la fruizione della *facility* in un rapporto concessorio con regole certe e criteri volti a valorizzare (sia per il concedente che per il concessionario) dinamiche di carattere economico finanziario attraverso metriche condivise e verificabili;
- avviare il processo di digitalizzazione della filiera logistica all'interno di un'unica cornice regolatoria e di *driver* in cui i processi digitali e i dati che alimentano la *supply chain* siano fruibili (in sicurezza) da tutti gli attori (pubblici e privati, a seconda delle necessità). L'attuale parcellizzazione, sia di *hardware* che di *software*, costituisce uno dei tanti *bottleneck* (compreso il Su.Do.Co. delle dogane che riguarda solo esigenze particolari di un Ente che non dialoga neppure con la GdF e a mala pena con le Capitanerie) che non consentono uno sviluppo uniforme dei processi produttivi (non solo dei servizi) dei vari attori del sistema.
- trovare una soluzione negoziata della procedura di infrazione sulla fiscalità delle ADSP, individuando soluzioni che consentano la tenuta economica e gestionale dell'attuale assetto di *governance* delle ADSP, intervenendo anche sulla composizione degli organi di gestione (secondo l'originale modello della legge 84/94), semplificare effettivamente alcune procedure amministrative e gestionali, potenziare la

<sup>60</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022XC0218\(03\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022XC0218(03)&from=EN)



struttura di riferimento relativa alla navigazione e alla portualità all'interno del MIMS.

## **3.2. Le priorità di intervento**

### *3.2.1. Governance*

Rendere i porti competitivi superando i localismi con regole di *governance* orientate a garantire una concorrenza trasparente tra i terminalisti. ADSP veri gestori di beni pubblici e regolatori moderni ed equilibrati. Possibilità di differenziare le *governance* tra porti *gateway* (che competono a livello europeo) e porti che servono esclusivamente il mercato locale (che non competono). Verificare altresì la possibilità di integrazione collaborativa tra ADSP su tematiche trasversali (es. tutela ambiente, infotelematica, semplificazione procedure).

### *3.2.2. Mercato e regolazione*

Chiarezza nella disciplina della regolazione. La chiarezza delle regole e dell'apparato istituzionale che governa i porti è da ripensare. Chiarire il ruolo dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti limitato ai compiti istituzionali della regolazione dei servizi di pubblica utilità, ossia dei servizi di interesse generale in porto, in attuazione dell'art. 106 TFUE.

## **3.3. Concessioni**

### *3.3.1. Trasparenza*

Assegnazione delle concessioni secondo trasparenza e parità di trattamento al fine di rendere il mercato portuale maggiormente attrattivo per gli investitori; A partire dal regolamento ex art. 18 legge 84/94. Garanzia di libera circolazione servizi (art. 56 TFUE) e certezza del diritto.

### *3.3.2. Attrattività*

Prevedere nel regolamento ex art. 18 legge 84/94 oppure in norma ad hoc il principio della modulazione degli elementi della concessione (misura dei canoni e durata) in modo da garantire un equilibrio economico e finanziario in applicazione del principio delle modifiche non sostanziali (sentenza *Pressetext* della Corte di giustizia), previa notifica ex art. 108 TFUE da parte dell'ADSP competente.

## **3.4. Digitalizzazione**

Previsione di un meccanismo premiale (es. iper-ammortamento) per imprese portuali che investono nella digitalizzazione al fine di rendere maggiormente snello e sicuro il processo di arrivo e smistamento della merce in porto. Contestuale obbligo di digitalizzazione delle procedure delle ADSP con specifico obbligo di realizzazione di infrastrutture telematiche tra loro connesse (valutare se ancora possibile servirsi della PLN a questi fini).

### 3.5. Accelerazione delle Opere

Applicazione del modello "Genova" anche per le opere portuali (sia urgenti che non urgenti). Ossia applicazione diretta della direttiva 24/2014/UE con eliminazione di tutte le procedure previste dalla normativa interna ma non previste a livello comunitario (eliminazione del c.d. *gold plating*). Contestuale nomina di un Commissario straordinario direttamente collegato con la Presidenza del Consiglio. Applicazione della direttiva 2000/35/UE: tempi di pagamento non superiori a 30 giorni: altrimenti possibilità dell'impresa di emettere un titolo esecutivo verso l'amministrazione inadempiente.

### 3.6. ZES-ZLS: regime agevolato

Partendo dal presupposto che ogni Porto è potenzialmente già una "ZONA FRANCA", procedere quantomeno al completamento della ZLS con abolizione di tutte le procedure inutili e non vincolanti da normativa europea o internazionale.

Pur non essendo possibile adottare le ZES nelle zone non previste dalla normativa comunitaria, si preveda, comunque, di adottare un Decreto Ministeriale che preveda un regime fiscale agevolato della durata di 5 anni, di carattere premiale, basato (ad esempio) sui seguenti aspetti:

- Movimentazione di un volume di traffico (merci o persone) superiore del 25% rispetto all'anno precedente.
- Incremento del 20% rispetto all'anno precedente dell'uscita di traffico merci tramite ferrovia rispetto alla gomma.

## 4. FEDERTRASPORTO

### 4.1. Premessa

Il contributo che qui si intende fornire al lavoro comune sulle Priorità di policy per l'economia del mare origina dalla consapevolezza del valore centrale e sempre più rilevante che hanno le reti dei trasporti - di passeggeri e merci - e le connessioni per lo sviluppo del Paese.

È in questo contesto che riteniamo opportuno approfondire il rapporto tra la portualità e il complesso sistema delle infrastrutture e dei servizi "lato terra", valorizzando i risultati raggiunti e allo stesso tempo avanzando proposte per gli ambiti nei quali esistono margini di miglioramento.

La presente analisi si concentra in particolare sul rapporto tra la portualità e i sistemi infrastrutturali, a partire dai soggetti che incarnano perfettamente il concetto di intermodalità, vale a dire il sistema nazionale degli interporti.

## 4.2. Portualità e rete ferroviaria

### 4.2.1. Piano industriale RFI e portualità

L'integrazione tra la portualità italiana e la rete ferroviaria rappresenta un obiettivo da raggiungere su cui è necessario un lavoro di squadra, pianificando gli investimenti in maniera coerente e garantendo la sincronia temporale.

Il miglioramento dei collegamenti tra i porti e la rete ferroviaria rappresenta uno dei principali obiettivi anche del Piano Industriale di RFI, e del Piano Commerciale del Gestore (in corso di pubblicazione la nuova edizione 2022).

In linea anche con le indicazioni date in sede europea per un traffico merci su ferro competitivo con le altre modalità, l'obiettivo è garantire treni lunghi (fino a 740 m), pesanti (22,5 tonnellate/asse) nonché idonei al trasporto di container di tipo High Cube, nonché dei semirimorchi.

Gli interventi finali sui nodi come i porti consentono inoltre di dare piena operatività a quanto RFI sta realizzando sulla rete in termini di prestazione per il traffico merci.

Infatti, di pari passo all'adeguamento della rete (stazioni e linee) effettuato da Rete Ferroviaria Italiana, è importante l'adeguamento interno ai terminal portuali.

Se un treno lungo ha bisogno di essere spezzato in più parti perché sono presenti binari corti nel terminal, oppure l'assetto del terminal non consente un collegamento diretto o sono necessarie manovre aggiuntive, si rischia di vanificare tutti gli investimenti fatti sulla rete nazionale. Ovviamente vale anche il viceversa per cui è fondamentale coordinare l'attività pianificatoria.

I numeri del Piano Industriale prevedono 8 potenziamenti dei collegamenti esistenti, nonché l'attivazione di 2 nuovi collegamenti (sia a cura di RFI, sia RFI come supporto all'Autorità di Sistema Portuale) entro il 2031.

### 4.2.2. Interventi di RFI a servizio del Mare

RFI, interviene principalmente sulle linee e sulle stazioni di collegamento con i terminal portuali, con i cosiddetti interventi di ultimo e penultimo miglio.

Ovviamente salvo eccezioni legati a convenzioni o accordi, RFI interviene con proprie risorse (provenienti dal Contratto di Programma con il MIMS sul suo asset). Gli interventi vanno da adeguamenti degli esistenti collegamenti fino a nuovi collegamenti tra i porti e la rete ferroviaria.

È da citare quanto è in corso sul Porto di Trieste, dove RFI sta avendo un ruolo di integrazione di diverse attività grazie ad una serie di Accordi con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale.

I progetti, infatti, non riguardano solo il potenziamento del sistema di stazioni a servizio del porto (Trieste Campo Marzio, Aquilinia, Servola) ma anche gli impianti ferroviari a servizio del porto stesso.

Tale investimento, che prevede un impegno sul proprio asset di oltre 112 milioni di euro, prevede 2 fasi realizzative, la prima entro il 2024 e la seconda oltre il 2026.

Tale investimento permetterà di far partire ed arrivare treni lunghi 740 m dal porto stesso verso i principali valichi internazionali, consentendo quindi di garantire un'uniformità in termini di prestazioni dall'origine alla destinazione, garantendo quella sincronia e coerenza sugli investimenti che rappresenta uno dei principi che deve guidare la pianificazione degli investimenti.

Altro intervento rilevante è quanto in corso a servizio della portualità genovese, che riguarda sia il porto storico che Genova Voltri.

li interventi sono concentrati proprio sulle stazioni di collegamento con i Porti (Genova Campasso, Genova Marittima e Genova Voltri) con l'obiettivo di dotarli di binari lunghi (per treni fino a 740 m), ma anche di garantire un layout che consenta di minimizzare le manovre e permettere, per quanto possibile, lo scambio tra impianto RFI ed il terminal a treno completo.

Gli interventi hanno anche rilevanza nel dare piena funzionalità al Terzo Valico dei Giovi, come parte integrante del Corridoio Reno – Alpi, garantendo treni più lunghi e più capienti tra Genova e i Valichi con la Svizzera. Le tempistiche prevedono le attivazioni a partire dal 2024, con alcune rilevanti nel 2026.

RFI sta inoltre investendo al Sud ed è sicuramente da citare il porto di Taranto, dove sono in corso di completamento 2 distinti interventi. È previsto sia il potenziamento della stazione di Cagioni che interventi per la realizzazione di un nuovo fascio di binari a servizio della Piattaforma Logistica.

Tali interventi sono previsti entro il 2023 per un importo di 35 milioni di euro e sono coerenti con gli interventi di adeguamento a 750 m dell'itinerario Taranto – Bari – Bologna nonché con tutto il progetto di potenziamento della linea Adriatica sia in corso che in fase di progettazione.

Infine, sempre nel Sud è da rimarcare l'accelerazione degli investimenti sul Porto di Gioia Tauro. Come è noto, grazie anche ad un recente provvedimento legislativo, gli asset su cui insistono la stazione di San Ferdinando e la bretella di collegamento con Rosarno sono transitati a RFI. Il PNRR assegna circa 60 milioni di euro per l'adeguamento del collegamento e per l'adeguamento della stazione di San Ferdinando per i treni lunghi 740 m (San Ferdinando è la stazione di collegamento tra il porto e le attività di logistica).

Tale investimento è complementare anche nel piano degli interventi in corso in Calabria/Puglia/Basilicata/Campania, in modo di garantire prestazioni uniformi dall'origine alla destinazione.

RFI, quindi, sta investendo diffusamente sulla rete nazionale sia in contesti prioritari dal punto di vista dei volumi via ferro, come Genova e Trie-

ste, sia in contesti dalla crescita potenziale su tale modalità, come Taranto e Gioia Tauro.

### 4.3. Portualità e interportualità

#### 4.3.1. La rete degli interporti italiani

Il sistema degli interporti italiani movimentata circa 65 milioni di tonnellate di merce e oltre 49.000 treni l'anno con circa 32 milioni di mq di aree e magazzini. L'intera rete rappresenta già oggi circa il 40 per cento del totale del valore aggiunto attivato da tutte le reti nazionali della logistica. Gli interporti italiani hanno complessivamente movimentato, nel 2019, oltre 49 mila treni. Il traffico intermodale nello stesso anno è stato di:

- 354 mila container;
- 342 mila casse mobili;
- 349 mila semirimorchi;
- 9,5 mila Ro.La.<sup>61</sup>.

Vale la pena sottolineare che, a fianco ai benefici economici connessi al potenziamento dei flussi e della loro efficienza, il sistema degli interporti nazionali contribuisce anche a un significativo miglioramento dal punto di vista della sostenibilità ambientale sia in termini di minori emissioni di CO<sub>2</sub>, sia in termini di decongestionamento delle arterie viarie stradali. Si stima, al riguardo, che nel 2020 il sistema interportuale italiano abbia permesso la riduzione di 1,5 milioni di tonnellate di emissioni di gas serra.

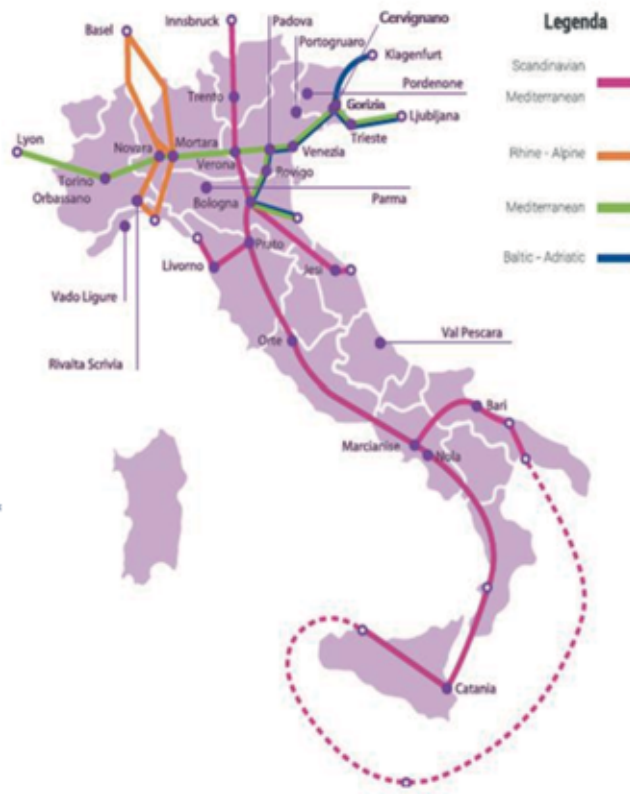
La rete nazionale degli interporti, inoltre, opera su tutte le direttrici e gli snodi ferroviari e stradali italiani attraverso i corridoi europei TENT, come illustrato nel grafico alla pagina seguente:

La tabella seguente sintetizza i dati relativi alle strutture e alla capacità produttiva degli interporti che peraltro, essendo ben lontani dalla saturazione delle aree e dei traffici, presentano ampie riserve di capacità e significativi margini di crescita potenziale.

Strutture e capacità produttive degli interporti	2018	2019
Aree destinate all'attività interportuale	31.455.092	35.791.076
Aree disponibili per l'attività interportuale	26.741.151	30.277.135
Aree infrastrutturate per l'attività interportuale	19.544.499	21.080.483
Aree verdi	2.801.656	3.321.656
Aree terminalistiche	2.725.249	3.143.233
Aree logistiche	5.156.479	5.571.329
<b>Traffico ferroviario</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
TEU movimentati	1.917.229	1.976.234
Treni intermodali annui	47.616	49.797
Carri ferroviari	134.347	153.186

<sup>61</sup> *Rollende Landstrasse*, Autostrada Viaggiante. Servizio che consente di caricare, su un convoglio ferroviario, 20-22 TIR completi di motrice, con gli autisti che viaggiano in carrozza passeggeri.

- 1) Bari
- 2) Bologna
- 3) Catania
- 4) Cervignano
- 5) Gorizia
- 6) Livorno
- 7) Marcianise
- 8) Mortara\*
- 9) Nola
- 10) Orte
- 11) Padova
- 12) Parma
- 13) Pordenone
- 14) Portogruaro
- 15) Porto Marghera\*
- 16) Prato
- 17) Rivalta Scrivia
- 18) Rovigo
- 19) Torino
- 20) Trento
- 21) Trieste
- 22) Vado Ligure
- 23) Verona



Circostanza che lascerebbe presupporre l'opportunità di una piena valorizzazione delle infrastrutture esistenti, prima di pianificare la realizzazione di nuove.

#### 4.3.2. L'integrazione porti-interporti

L'obiettivo dell'integrazione tra porti e interporti dovrebbe tendere verso una semplificazione delle procedure di transito, sviluppo e proposta di specifiche soluzioni per il trasporto via treno, coordinamento dei flussi di informazioni tra sistemi al fine di migliorare la gestione dei processi portuali (PCS) e ferroviari (PIL RAIL), sviluppo dei corridoi doganali per l'attuazione del concetto di banchina lunga o lunghissima.

Di seguito si riporta una schematizzazione tabellare, che descrive le possibili forme di integrazione funzionale, in termini organizzativi e gestionali, tra un sistema portuale ed una piattaforma intermodale interportuale.

FUNZIONE DELL'INTERPORTO	GIUSTIFICAZIONE ROTTURA DI CARICO
<b>Retroporto</b>	Trasferimento attività portuali in un'area non congestionata, "allungamento" della banchina
<b>Inland terminal</b>	Raccolta delle merci con origine o destinazione in un'area produttiva o di consumo
<b>Gateway</b>	Smistamento intermodale delle merci con origine o destinazione portuale o destinazione o origine non locale

#### Le ragioni di un'integrazione tra porti ed interporti

Per una effettiva valorizzazione delle connessioni terrestri in ambito portuale dovrebbero essere adottate strategie finalizzate a un miglioramento dell'efficienza complessiva del sistema logistico, tenendo nel dovuto conto il quadro complessivo da un lato, le peculiarità e le vocazioni di ciascun nodo dall'altro.

Anche il concetto di retro-portualità può essere riconsiderato. La relazione fra un porto ed una piattaforma terrestre, che può servire per ampliare le capacità operative di entrambe le infrastrutture laddove ci sono problemi di congestionamento o limiti strutturali, è infatti cosa diversa rispetto alla connessione funzionale con il più ampio sistema della logistica terrestre.

#### *4.3.3. Interporti e Piattaforme logistiche*

Pur essendo termini spesso utilizzati in modo indistinto, interporti e piattaforme Logistiche rappresentano due diversi livelli della componente intermodale.

Gli interporti operano spesso in un'ottica di sistema e in sinergia con il gestore della rete ferroviaria nazionale o di altre infrastrutture nodali (in particolare i porti), mentre le piattaforme logistiche hanno un'ottica maggiormente privatistica, spesso orientata verso operatori del settore "espresso" per l'ultimo miglio – che predilige posizionarsi a ridosso delle aree densamente abitate (e-commerce) – e non includono necessariamente terminal intermodali in quanto sono dotate di magazzini che sono il riferimento di linee camionistiche in autonomia funzionale per il collegamento della rete distributiva aziendale.

### **4.4. Proposte per lo sviluppo del sistema interportuale nazionale**

#### **A) Completare l'iter legislativo della Legge quadro di riordino degli interporti e sostenere l'evoluzione del quadro normativo generale alla luce degli indirizzi e delle iniziative dell'UE nel settore dei trasporti e dell'intermodalità**

L'obiettivo della legge di riforma degli interporti è disporre di un quadro programmatico ampio, attraverso lo strumento di un Piano generale per l'intermodalità, da inserire nell'ambito dei documenti di pianificazione dei trasporti del MIMS, in coerenza con i corridoi transeuropei di trasporto. L'obiettivo è di avere una maggior coerenza fra politiche UE, politiche nazionali attraverso nuovi e specifici organismi e strumenti di coordinamento, fra cui l'identificazione della manovra ferroviaria quale elemento di interesse economico generale al fine di valorizzare l'efficienza, l'economicità, l'ottimizzazione e la sicurezza d'esercizio nel rispetto degli interessi di tutti i fruitori del servizio.

#### **B) Dare un effettivo impulso alle ZES e alle ZLS**

È necessario dare un effettivo impulso alle ZES e alle ZLS, allo scopo di recuperare quanto prima lo svantaggio maturato nei confronti degli altri



paesi europei e mediterranei che hanno attivato analoghi regimi ormai da tempo con significativi risultati per le rispettive imprese. Si ritiene inoltre che tra le forme di incentivo per le imprese operanti nelle ZES potrebbe essere valutata la possibilità di affiancare al credito d'imposta investimenti e alla riduzione dell'imposta sul reddito anche la possibilità di ricorrere a forme agevolate di cessione dei crediti d'imposta sulla base dello schema utilizzato per il sisma bonus. Ciò consentirebbe di mobilitare nel breve termine e concentrare in aree definite ingenti risorse da destinare a investimenti utili a un notevole slancio nell'avvio delle ZES.

### **C) Coordinare e omogeneizzare gli interventi su scala macroregionale per favorire le relazioni di sistema: interporti-interporti e/o piattaforme intermodali e porti-interporti**

Lo sviluppo dei traffici portuali unitizzati (container e semi-rimorchi integrati con linee marittime Ro/Ro da e per la portualità) è il driver del cambiamento prevedibilmente più rilevante per il sistema dei trasporti. Le politiche delle regioni del Nord Ovest (Stati Generali della Logistica del Piemonte, Liguria e Lombardia) e quelle previste nel Nord Est sono un primo esempio di tentativo condiviso di coordinamento e omogeneizzazione degli interventi di sostegno allo sviluppo ed efficientamento di questi traffici intermodali (anche attraverso politiche di sviluppo di gateway), sebbene con fondi molto limitati e con ampi margini di sviluppo.

Anche le iniziative promesse nell'ambito del Piano Operativo Nazionale Reti e Mobilità 2014-2020 relative alle Aree Logistiche Integrate (ALI) nelle cinque regioni del Italia interessate dal programma possono essere ulteriormente valorizzate all'interno di una strategia nazionale più ampia. Questo tipo di politiche macroregionali, che sviluppano economie di rete e favoriscono le relazioni di qualità porti-interporti, evidenziano un approccio che andrebbe inserito in modo strutturato anche nell'ambito della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale prevista sotto la presidenza del MIMS, allo scopo di rafforzare le politiche e assicurare omogeneità nei diversi contesti territoriali.

### **D) Proposte in materia fiscale per gli interporti**

Un tema particolarmente rilevante per il settore degli interporti riguarda la tassazione IMU. Per gli immobili localizzati nelle infrastrutture interportuali sarebbe infatti fortemente auspicabile prevedere un iter amministrativo agevolato per consentire ai gestori di interporti che non vi hanno già provveduto di modificare l'originaria nomenclatura catastale delle infrastrutture interportuali (categoria D8) in categoria E/1 (Stazioni per servizi di trasporto, terrestri, marittimi e aerei) rendendoli così esenti. Sarebbe quindi altrettanto importante qualificare i nodi di scambio modale, individuati nelle Leggi 240 e 341, con lo stato giuridico di ZES (Zona a Economia Speciale). Inoltre, al fine di finanziare gli investimenti e lo sviluppo dell'infrastrutturazione per l'intermodalità, si propone che per la realizzazione di opere e di lavori pubblici negli interporti possa essere

destinato ai soggetti gestori un contributo pari a una percentuale (cinque per cento ad esempio) dei diritti accertati dagli Uffici delle Dogane insediati nell'area interportuale stessa.

### **E) Incentivi all'intermodalità**

Al fianco degli apprezzati strumenti di incentivazione dell'intermodalità già esistenti – dal Ferro-bonus al c.d. sconto traccia ad esempio – sarebbe utile prevedere anche nuovi contributi a beneficio di altri anelli della filiera comodale (es. aiuti ai terminal – THC<sup>62</sup>, aiuti manovra ultimo miglio – *shunting*, ecc.) che a loro volta contribuirebbero a migliorare la competitività dell'intermodalità.

### **F) Semplificazione dei procedimenti**

Non essendovi di fatto differenze di servizi e di funzioni tra i vari interporti si propone di superare la dicotomia prevista dal D.Lgs. 152/2006 tra i progetti da assoggettare a VIA in sede nazionale e VIA in sede regionale uniformando le valutazioni ambientali per tutti gli interporti sottoponendoli, ove previsto, alla VIA in sede regionale. Inoltre, essendo gli interporti delle aree logistiche ed intermodali complesse, nelle quali sono presenti sia piattaforme logistiche che terminali intermodali, si propone di escludere dalla procedura VIA le piattaforme logistiche da realizzare negli interporti (come del resto avviene per tutte le piattaforme logistiche al di fuori delle aree interportuali) e di limitare eventualmente l'assoggettamento a VIA di competenza regionale ai progetti di nuovi terminali intermodali.

### **G) Sviluppare iniziative di efficientamento della filiera intermodale e di specifici corridoi, ricorrendo anche a forme di digitalizzazione spinta, in collaborazione con le Autorità di Sistema Portuale e gli Enti pubblici di controllo**

Attraverso lo sviluppo di specifiche iniziative di marketing e di sviluppo commerciale è possibile valorizzare iniziative tese a ridurre i costi degli interscambi delle informazioni nelle fasi di import-export, ad esempio promuovendo le iniziative della Piattaforma Logistica Nazionale, dei *fast corridors* doganali, estendendo alle imprese localizzate negli interporti i vantaggi derivanti dal far parte dei *Port Community Systems* (PCS) e integrando anche il sistema informativo del Gruppo Ferrovie dello Stato per i traffici merci (PIL- Piattaforma Integrata della Logistica), anche in logiche intercontinentali (sviluppo traffici verso la Russia e la Cina), al fine di valorizzare l'efficienza, l'economicità, l'ottimizzazione, la sicurezza d'esercizio, ma anche il rispetto degli interessi di tutti i fruitori del servizio.

---

<sup>62</sup> *Terminal Handling Charge*: costo del carico (o scarico) addebitato dal terminalista portuale alla compagnia di navigazione e da questa riaddebitato al suo cliente.

## **5. FEDERCHIMICA-ASSOGASLIQUIDI**

### **5.1. Infrastrutture**

Il sistema industriale italiano si è distinto particolarmente per l'impegno nella realizzazione di una infrastruttura di distribuzione del GNL ad uso stradale che in pochissimi anni ha portato il Paese a ricoprire un ruolo di leadership nell'utilizzo di questo carburante alternativo.

Serve ora il completamento di una logistica che consenta la disponibilità del prodotto sul territorio nazionale, svincolando sempre di più il nostro Paese dall'estero, anche attraverso la rapida messa a terra dei fondi stanziati dal PNRR e dal relativo Fondo complementare evitando però parcellizzazioni e puntando su progetti in grado di supportare anche la domanda crescente di prodotto nell'ambito marittimo, per la navigazione non solo nelle acque internazionali ma anche per quelle nazionali (es. sviluppo dell'utilizzo del GNL per le tratte dei traghetti). Contemporaneamente è necessario che le risorse stanziati dal Fondo complementare al PNRR per il rinnovo del naviglio, vengano destinati con priorità a supporto degli armatori che decidono di investire nella propulsione a gas (GNL/BioGNL) delle loro flotte.

Accanto agli sviluppi necessari per garantire una sempre più ampia disponibilità del GNL sul territorio nazionale, va ricordato che l'Unione Europea ha riconosciuto il ruolo strategico anche dell'idrogeno per la decarbonizzazione europea varando tutta una serie di disposizioni orientate allo sviluppo di un'economia dell'idrogeno. L'idrogeno è un vettore energetico che consente di stoccare in modo efficace e duraturo una grande quantità di elettroni.

Sebbene il Piano Nazionale dell'Idrogeno sia già stato sviluppato in sede di recepimento della prima direttiva DAFI e sia stato sottoposto ad un aggiornamento, serve un piano operativo per creare infrastrutture di stoccaggio e distribuzione del prodotto sul territorio nazionale e per supportare ricerca e sviluppo in questo settore, anche utilizzando in modo rapido i fondi all'uopo stanziati dal PNRR.

### **5.2. Fiscalità**

La crescita della diffusione del GNL quale carburante alternativo e pulito per il trasporto navale ha il proprio cardine nella sostenibilità economica. In tale scenario la componente fiscale è fondamentale per assicurare lo sviluppo dell'impegno del GNL nel settore marittimo: in tale senso è prioritario il mantenimento dell'esenzione dal regime di accisa per tutto il prodotto destinato all'impiego marittimo.

### **5.3. Sviluppo dei carburanti alternativi bio e rinnovabili e loro impiego nel settore della navigazione**

Anche alla luce degli obiettivi posti dal pacchetto "Fit for 55" sarà necessario che il settore della navigazione possa contare su carburanti al-

ternativi sempre più decarbonizzati. In quest'ottica è necessario supportare lo sviluppo delle produzioni di BioGNL, sia attraverso la messa a terra dei fondi previsti dal PNRR per lo sviluppo delle produzioni di biometano gassoso e liquido, sia attraverso la possibilità che il bioGNL utilizzato negli impieghi marittimi nelle acque anche internazionali possa accedere agli incentivi oggi previsti per l'utilizzo del prodotto nel trasporto stradale e nelle vie navigabili interne.

#### 5.4. Transizione verso l'idrogeno verde

Al fine di garantire un processo di transizione sostenibile da punto di vista anche economico e tecnologico, è necessario supportare lo sviluppo delle produzioni di idrogeno, sia direttamente da fonti rinnovabili tramite processo di elettrolisi dell'acqua, sia attraverso processi di produzione da reforming del biometano rinnovabile (anche con possibile recupero della CO<sub>2</sub>), attraverso la messa a terra dei fondi previsti dal PNRR per lo sviluppo delle produzioni di idrogeno blu, verde e del biometano come materia prima.

#### 5.5. Conclusioni

Si evidenzia che l'impiego di GNL nell'alimentazione di motori navali quale tecnologia ad oggi più pronta e disponibile - consente di rispettare gli stringenti limiti imposti dalle normative relative alle emissioni di ossidi di zolfo (azzerandole) e di ridurre notevolmente l'emissione di polveri sottili e di ossidi di azoto, oltre a ridurre la rumorosità; tali miglioramenti consentono di aumentare notevolmente la compatibilità della flotta con le attività portuali e con le aree retroportuali nelle fasi di stazionamento in porto e, in navigazione, di migliorare ulteriormente i benefici ambientali legati al trasporto navale delle merci. Studi indipendenti dimostrano, inoltre, che la riduzione di emissioni di gas climalteranti legati all'impiego delle nuove tecnologie motoristiche impiegate per il GNL consentono una riduzione fino al 23% nella valutazione *Well to Wake*<sup>63</sup>, cosa che rende il prodotto – soprattutto poi nei suoi sviluppi di BioGNL – come l'alternativa più pronta e disponibile per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni anche alla luce del nuovo schema di regolamento "FuelEU maritime" [(COM(2021) 562] definito dalla Commissione Europea all'interno del pacchetto "Fit for 55".

Analoghi benefici ambientali per un trasporto a zero emissioni sono riconducibili anche all'utilizzo dell'idrogeno seppur in un'ottica di medio e lungo termine in relazione alle necessità di implementazione di ricerca e sviluppo sulla tecnologia e di utilizzo su larga scala della stessa.

---

<sup>63</sup> Misurazione del "ciclo di vita" delle emissioni, dalla produzione di carburante (*well to tank*) al consumo di carburante a bordo di una nave (*tank to wake*). Cfr. <https://sea-Ing.org/2021/04/independent-study-confirms-Ing-reduces-shipping-ghg-emissions-by-up-to-23/>.

## 6. CONFINDUSTRIA NAUTICA

### 6.1. Fabbisogni di infrastrutturazione

#### 6.1.1. La consistenza della portualità turistica e relativi fabbisogni di intervento

La portualità turistica italiana è la rete infrastrutturale della filiera della nautica da diporto, ma anche porta di accesso ai territori per il turismo costiero.

La rete è costituita in maggioranza di approdi e porti pubblici. Dei 162.455 posti barca, 67.983 sono offerti da porti turistici (privati), 44.805 da approdi pubblici e 49.667 da strutture minori (punti di ormeggio)<sup>64</sup>.

I porti turistici sono nella maggioranza dei casi strutture la cui progettazione e realizzazione inizia a partire dagli anni '70 del secolo scorso (il primo è stato il porto Carlo Riva di Rapallo, 1971).

Il 50% dei porti turistici presenta problemi di insabbiamento all'imboccatura, che ne riduce il traffico, le giornate di operatività e la sicurezza.

A parte le strutture di recente costruzione, nella gran parte i porti turistici necessitano di interventi di:

- riqualificazione delle opere marittime di difesa e resilienza ai cambiamenti climatici;
- manutenzione e dragaggio delle imboccature;
- efficientamento energetico dei servizi;
- digitalizzazione dei sistemi di gestione.

Le strutture pubbliche presentano problematiche analoghe. Ma in questo caso la nautica può rappresentare la migliore opportunità per la riqualificazione e la restituzione all'uso cittadino di porzioni non più utilizzabili di bacini commerciali, sfruttando le modifiche apportate in tal senso alla legge 84/94, in particolare per la realizzazione di porti a secco per la piccola nautica.

#### 6.1.2. Priorità di intervento

Sulla base dei fabbisogni individuati, si indicano le seguenti priorità di intervento:

- includere nel PNRR e nella pianificazione (complementare) connessa la ristrutturazione e l'efficientamento energetico dei porti turistici;
- adottare una disciplina speciale semplificata per il dragaggio dei porticcioli turistici;
- definire un piano nazionale per la riqualificazione delle aree portuali pubbliche dismesse;
- inserire le aree costiere, inclusi i porti, nelle aree grigie e nere NGA a

<sup>64</sup> Cfr. Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, *Il Diporto Nautico in Italia*, 2019.

fallimento di mercato (le aree più o meno connesse, secondo la distinzione elaborata dalla Commissione europea e contenuta nella Strategia italiana per la banda ultra-larga), con l'obiettivo di incentivare la diffusione sull'intero territorio nazionale di reti mobili 5G.

## **6.2. Regolamentazione giuridica ed economica a sostegno degli investimenti**

### *6.2.1. Criticità giuridiche e regolatorie*

La vicenda delle concessioni demaniali ha paralizzato un mercato che non si è mai ripreso dalla crisi del 2008 e sconta ancora il duro impatto del lockdown e del Covid19.

L'ultima pronuncia del Consiglio di Stato, chiamato ad esprimersi sulla proroga *ex lege* della durata delle concessioni turistiche ricreative (balneari), ne ha ridotto e limitato la durata al 31.12.2023.

A tutt'oggi, benché espressamente esclusa dalla stessa Direttiva Bolkenstein, la portualità turistica rimane equiparata dal legislatore nazionale alle concessioni turistiche ricreative, con tutte le conseguenze in tema di durata e rinnovo delle concessioni e certezza degli investimenti.

La regolazione economica dei canoni demaniali, stabilita dalla legge Finanziaria del 2007, ha generato un aumento retroattivo dei canoni fino al 700% e un contenzioso che si è concluso solo nel 2020, la cui risoluzione, pur avendo contenuto l'aumento dei canoni, non ha previsto forme di rateizzazione del pregresso per garantire sostenibilità finanziaria degli operatori, mettendo sotto pressione la relativa gestione economica.

Queste criticità giuridiche e regolatorie hanno sostanzialmente bloccato gli investimenti nel settore, il cui mercato degli ultimi 5 anni ha registrato soprattutto operazioni di acquisizione da parte di grandi gruppi esteri.

### *6.2.2. Priorità di intervento*

Per riattivare una politica di investimenti degli operatori nazionali della portualità turistica risulta necessario:

- rivedere la normativa nazionale, riconoscendo la specificità della portualità turistica e la sua non soggettività alla Direttiva Bolkenstein;
- pervenire ad una completa e risolutiva definizione del contenzioso sui canoni demaniali, consentendo la rateizzazione dei canoni pregressi, applicando anche ai porti turistici il "saldo e stralcio" dei canoni demaniali pregressi (2007-2021), previsto a favore degli stabilimenti balneari "pertinenziali" (art. 100, comma 7, DL "Agosto" 104/2021).

### **6.3. Semplificazione normativa e regolamentare della disciplina di settore**

#### *6.3.1. Completamento della riforma del Codice della Nautica e altre misure di semplificazione della regolamentazione*

Dal 2015 è in corso un processo di riforma della normativa primaria del settore, che ha visto il succedersi di modifiche del Codice della Nautica nel 2018 e nel 2020. Tuttavia, il cammino dei decreti attuativi rimane estremamente lento, a cominciare dal Regolamento di attuazione dello stesso Codice.

In particolare, oltre a quelle necessarie a semplificare procedure amministrative, nel Regolamento di attuazione sono previste indispensabili misure di equiparazione della normativa nazionale a quella dei principali Paesi concorrenti in termini di iscrizione di bandiera, come UK e Malta.

Oltre al Codice della Nautica, risultano necessarie altre misure di semplificazione della regolamentazione, relative all'esercizio dell'attività diportistica, per gli operatori e per gli utenti.

#### *6.3.2. Priorità di intervento*

Sul piano regolamentare e amministrativo, risultano quindi prioritari i seguenti interventi:

- rapida adozione del Regolamento di attuazione al Codice della nautica, con pieno accoglimento delle istanze di semplificazione e sburocratizzazione invocata dal settore;
- adozione del decreto sul nuovo "titolo professionale";
- efficientamento del Registro telematico delle unità da diporto.

### **6.4. Internazionalizzazione della filiera**

#### *6.4.1. Promozione internazionale della nautica da diporto*

Il Salone Nautico Internazionale di Genova è uno straordinario strumento di internazionalizzazione del settore, sia per il segmento della cantieristica e dell'industria di accessori e componenti, sia per i servizi, sia per i porti e il turismo nautico.

La 62° edizione, che si terrà il 22-27 settembre 2022, prevede un importante programma di lavori di completa ristrutturazione del quartiere espositivo basato su una collaborazione pubblico-privata.

Il Salone riceve un grande sostegno da parte di Ministero Affari esteri e dall'Agenzia ICE, non paragonabile a quanto avviene, ad esempio, per il Salone di Dusseldorf in Germania, ma non c'è una adeguata tutela sulla denominazione "internazionale" del Salone di Genova, che nel calendario fieristico vede le già esigue risorse pubbliche per la promozione del settore da eventi di portata locale.



#### *6.4.2. Priorità di intervento*

La promozione internazionale della nautica da diporto dovrebbe pertanto comportare una più coerente gestione dei calendari fieristici, tutelando le manifestazioni di rango effettivamente internazionale.

### **6.5. Accesso al mare per attività sportive e giovanili, accessibilità alla nautica per nuovi utenti, cultura del mare, sbocchi professionali, turismo**

#### *6.5.1. Promozione e rilancio della cultura del mare*

L'accesso alla cultura del mare apre a molteplici sbocchi professionali, tutti tra l'altro in crescita anche negli ultimi anni di crisi economica. Nel mondo dell'industria (progettazione, ingegneria informatica, carpenteria, falegnameria ecc.), in quello della gestione (agenzie, servizi, porti, certificazione, formazione, scuole nautiche), delle professioni marittime (equipaggi, gestione portuale, ecc.).

Tuttavia, il settore non ha un accesso formativo dedicato, capace di preparare al mondo del lavoro i profili di cui le aziende hanno bisogno. Lo stesso ex Istituto Nautico, vocato alle sole professioni naviganti, presenta oggi un modello didattico tutto da riformare.

Il settore sconta anche un progressivo invecchiamento dei propri utenti, uno scarso ricambio generazionale, la difficoltà di accesso al mare per attività sportive e giovanili per la cronica assenza di scivoli pubblici.

La Giornata del mare nelle scuole, istituita per legge l'11 aprile di ogni anno, vive delle iniziative di singoli istituti, delle Associazioni di categoria, Confindustria Nautica in primis, della Federazione Vela, dei circoli sportivi, ma non ha mai visto un vero slancio da parte della Pubblica istruzione.

#### *6.5.2. Priorità di intervento*

Il sostegno alla promozione della cultura del mare necessita di alcuni interventi riguardanti la formazione specifica degli addetti alla diportistica, iniziative dedicate alle nuove generazioni e interventi per un'accessibilità alla nautica dedicata alle attività sportive e ai giovani. In tal senso, si individuano come prioritari interventi di:

- riforma professionalizzante degli ex istituti nautici;
- coordinamento nazionale della Giornata del mare nelle scuole;
- piano nazionale per la realizzazione di scivoli pubblici.

## 7. ASSOMARINAS

### 7.1. La situazione della portualità del turismo nautico

Il settore della portualità destinata al diporto nautico ha l'immediata necessità di garantire maggiori sostegni economici alla riqualificazione delle strutture esistenti.

Il decennio di crisi attraversato dal settore a causa della crisi globale finanziaria, della tassazione della nautica da diporto e dell'eccesso di offerta di nuove strutture di ormeggio, ha determinato l'indebolimento di imprese vecchie e nuove del settore, essendo le prime incapaci di rinnovare le proprie attrezzature e le seconde impossibilitate a completare le proprie opere (v. il caso della storica Marina Hannibal di Monfalcone, che per riuscire a rilanciarsi sul mercato ha dovuto essere ceduta al gruppo austriaco Red Bull, o al nuovo Marina di Cecina, che non riesce a completare i lavori della propria diga foranea).

Nel 2021 la pandemia da Covid 19 ha indotto italiani e centro-europei a dedicarsi al turismo di prossimità, a corto raggio e con mezzi di trasporto individuali, e questo ha determinato un momentaneo incremento del giro d'affari dei porti turistici italiani (sempre inferiore ai livelli pre-2008) grazie al rinnovato interesse per la vacanza nautica, con barca di proprietà o a noleggio.

Gli operatori stanno quindi cercando di stare al passo con questi segnali di ripresa del comparto, puntando a fidelizzare la clientela con nuovi servizi digitali, rinnovo degli impianti elettrici, delle strutture di ormeggio (pontili fissi e galleggianti), delle attrezzature per il rimessaggio a terra delle unità nautiche (carri ponte, travel lifts, carrelloni semoventi, *fork lifts* negativi, muletti), restauro di piazzali, banchine servizi igienici e installazione di pannelli solari ed impianti eolici.

Con la recente normativa sul credito d'imposta turistico qualche risorsa verrà destinata anche ai porti turistici, e si sta cercando anche di accedere al nuovo programma comunitario LIFE, con un progetto di riduzione del carbon footprint, finanziabile dall'Unione Europea, sulla base di investimenti proposti da 26 porti turistici aderenti a questo specifico programma; tuttavia, le necessità di nuove attrezzature sono molte e diffuse e i finanziamenti difficili da reperire.

Per le future necessità del turismo nautico non mancheranno comunque le nuove infrastrutture, poiché in tutta Italia stanno prendendo già corpo vecchi progetti che avevano subito un lungo rinvio (come Molo Pagliari a La Spezia, Marina Arcipelago Toscano a Piombino, il Porto Turistico di Livorno e quello di Otranto ecc.), ma ciò significa ancora una volta che le imprese esistenti dovranno confrontarsi con una competizione crescente e con margini operativi sempre più ristretti, troppo bassi per realizzare riqualificazioni e ristrutturazioni solo con i propri mezzi finanziari.

Come ultima annotazione, si segnala che si sta operando a livello parlamentare per ottenere un chiarimento normativo che consenta anche ai porti turistici di ottenere il “saldo e stralcio” dei canoni demaniali progressivi (2007-2021), previsto a favore degli stabilimenti balneari “pertinenziali” dal comma 7 dell’art. 100 del DL “Agosto” 104/2021

Risulta altresì necessario elaborare proposte normative di tutela degli attuali concessionari di strutture per la nautica da diporto, con riferimento agli effetti della recente sentenza di Consiglio di Stato sull’applicazione della Direttiva Bolkestein.

## 7.2. Priorità di intervento

La portualità turistica (strutture destinate alla nautica da diporto di cui al DPR 509/97, quali porti turistici, approdi turistici e punti di ormeggio) presenta forti esigenze di **adeguamento e riqualificazione delle infrastrutture esistenti**, in termini di sostegno degli investimenti sostenuti dalle imprese di gestione per interventi di:

- **dragaggio di imboccature e fondali** sostenuti dalle imprese di gestione, per ripristinare e migliorare l’accessibilità del naviglio, finalizzata anche a migliorare la competitività della portualità turistica italiana sul mercato internazionale, in termini di ricettività complessiva e dimensionale delle unità nautiche;
- **rafforzamento e innalzamento delle massicciate e delle dighe foranee** di protezione dei porti turistici che hanno subito danni ingenti a seguito di eventi atmosferici e mareggiate;
- **installazione di frangiflutti galleggianti** per la protezione e l’ampliamento degli specchi acquei destinati alla nautica da diporto;
- **manutenzione o sostituzione dei pontili galleggianti o fissi** per l’attracco delle unità nautiche nei porti turistici, compresi interventi di **riqualificazione degli impianti elettrici e delle colonnine di erogazione** dell’energia alle unità nautiche sui pontili e sulle banchine di ormeggio;
- **transizione energetica dei porti turistici** con installazione di impianti di autoproduzione di energia elettrica da fonti rinnovabili (fotovoltaico, eolico, moto ondoso e maree) per l’alimentazione elettrica di pontili e banchine, dei mezzi di movimentazione, sollevamento e assistenza in acqua (gommoni per gli ormeggiatori o pilotine di assistenza tecnica e rimorchio) delle unità nautiche, dei fabbricati destinati a uffici e strutture di servizio;
- **digitalizzazione dei porti turistici** in materia di software gestionale, App di collegamento via smartphone tra utenti e porto, gestione dell’energia elettrica erogata alle unità nautiche;
- **ammodernamento e sostituzione dei mezzi di sollevamento e movimentazione** (carri ponte, *travel-lifts*, gru, carrelloni da traino di trat-

torini o semoventi, muletti, *fork-lifts* positivi e negativi, autogrù, ...), **delle attrezzature e dei mezzi di assistenza tecnica e rimorchio in acqua** (gommoni e pilotine) alimentati con energia elettrica;

- **installazione di impianti di dissalazione di acqua marina alimentati da fonti rinnovabili**, per la produzione di acqua potabile nei porti turistici, finalizzati a ridurre il prelievo idrico dalla distribuzione locale o ad approvvigionare le infrastrutture nelle isole o nelle zone costiere aride.

## 8. UNEM

### 8.1. Priorità

L'industria della lavorazione e stoccaggio di prodotti petroliferi e dei prodotti energetici liquidi low carbon è strategica per l'Italia non solo perché in grado di assicurare la sicurezza degli approvvigionamenti energetici del Paese e quindi anche del trasporto marittimo, ma anche per il suo ruolo nel sostenere l'Economia del Mare. La movimentazione del greggio, dei prodotti petroliferi e low carbon (biocarburanti attualmente ed in prospettiva carburanti sintetici e *recycled carbon fuels*) avviene principalmente via mare e il comparto movimentata circa 170 milioni di tonnellate/anno (tra greggio importato e prodotti lavorati), divenendo strategico per molti porti. Si pensi al porto di Trieste dove tali prodotti rappresentano circa il 70% delle merci movimentate e, attraverso il sistema TAL, con 40 milioni di tonnellate di greggi e *feedstock* approvvigionano l'Europa, soddisfacendo il fabbisogno delle raffinerie austriache (100%), tedesche e ceche (oltre il 50%).

Analogo discorso vale per altri porti, quale quello di Augusta (oltre il 90% del movimentato), Cagliari (quasi l'80%), Fiumicino (100%), Gaeta e Messina/ Milazzo (oltre il 70%), senza dimenticare i quantitativi rilevanti in porti di rilievo assoluto, come Genova (oltre 15 milioni di tonnellate).

Attualmente i prodotti petroliferi, miscelati con quote crescenti di biocarburanti, assicurano oltre il 92% del fabbisogno energetico nei trasporti. Gli impianti di raffinazione forniscono, inoltre, materie prime per la chimica e prodotti speciali per usi civili ed industriali. La loro presenza è pertanto essenziale in diversi distretti territoriali. Tali prodotti sono raffinati in 11 raffinerie e 2 bioraffinerie ubicate sul territorio nazionale, di cui 5 sulle Isole maggiori, e stoccati in oltre 100 depositi costieri, il che evidenzia il loro peso sull'Economia del Mare.

Il mantenimento operativo dell'industria della lavorazione e stoccaggio dei carburanti liquidi e la sua evoluzione verso la decarbonizzazione non solo dei processi ma anche dei prodotti è quindi un elemento essenziale per sostenere l'Economia del Mare e, pertanto, ne va preservata la sua competitività con un quadro normativo nazionale e comunitario equilibrato e neutrale dal punto di vista delle tecnologie abilitanti la transizione energetica. Si auspica pertanto il pieno appoggio del Tavolo Consultivo Confederale per l'Economia del Mare alle posizioni già espresse da Con-

findustria sul Pacchetto Fit For 55, dirette a rimuovere le pesanti penalizzazioni che si concretizzerebbero con le proposte della Commissione UE attualmente incluse nel Pacchetto.

In tale contesto, quindi, nella prospettiva di attuazione del pacchetto Fit for 55, nell'ambito del PNRR e di ogni altra iniziativa volta al perseguimento degli obiettivi di decarbonizzazione, è indispensabile che le imprese che operano in settori ad alta intensità energetica vengano supportate nel superamento dell'attuale grave fase di crisi e nella realizzazione degli investimenti per l'efficientamento energetico, per il riutilizzo per impieghi produttivi di materie prime e di materie riciclate, nonché per la cattura, il sequestro e il riutilizzo della CO<sub>2</sub>.

Parallelamente è importante ricordare il ruolo di tali prodotti nel trasporto marittimo, ove coprono quasi il 100% della domanda. Per aumentare la sostenibilità ambientale di tale trasporto occorre quindi sostenere e promuovere, oltre all'utilizzo del GNL e del bioGNL nelle nuove flotte, anche l'utilizzo di quote crescenti di carburanti a basso contenuto di carbonio nei combustibili tradizionali, peraltro impiegabili da subito nelle flotte esistenti, attraverso lo sviluppo di appropriate politiche di sostegno economico e finanziario agli armatori.

Sotto il profilo normativo è necessario valorizzare al massimo la capacità di riduzione della carbon intensity dei biocarburanti per accelerare la decarbonizzazione del trasporto marittimo. Un passo fondamentale in tal senso è rappresentato dall'utilizzo della metodologia *well to wake* opportunamente integrata dai relativi protocolli di certificazione. Vanno inoltre definite specifiche tecniche dettagliate per assicurare che i prodotti low carbon siano anche di qualità adeguata alla corretta operatività dei sistemi di propulsione esistenti.

La sfida ambientale che si sta delineando in sede europea per il settore marittimo deve essere condivisa anche in sede IMO per evitare che, in considerazione della dimensione globale del trasporto marittimo, le scelte adottate non pregiudichino la competitività del sistema UE nel suo complesso.

## 9. ANITA

### 9.1. Digitalizzazione

L'utilizzo diffuso delle nuove tecnologie per il miglioramento dell'accessibilità portuale riveste una grande rilevanza per le imprese di autotrasporto merci, che hanno la necessità di veder ridotti in modo significativo i tempi di attesa al carico e scarico delle merci dei propri autisti e mezzi di trasporto, presso le realtà portuali.

Mettere in campo interventi con questa finalità permette di efficientare la catena logistica, riducendo i costi operativi, la congestione delle infrastrutture, le procedure amministrative. Sono di particolare interesse:

l'attuazione di un servizio digitale di accreditamento uniforme a livello centrale ("badge unico") per l'accesso degli autisti di mezzi pesanti nei porti dislocati sull'intero territorio nazionale.

l'attuazione di servizi digitali di "appuntamento intermodale" per ridurre le attese degli autisti di mezzi pesanti nei porti.

## 9.2. Innovazione

Alcuni porti potrebbero concorrere alla sperimentazione in Italia degli *European Modular Systems*, soluzioni innovative di trasporto ad alta capacità realizzabili con complessi veicolari su strada che possono raggiungere fino ai 25,25 mt di lunghezza e fino alle 60 tonnellate di peso, il cui utilizzo può avvenire solo su una rete idonea al loro passaggio, identificata dopo un'attenta analisi infrastrutturale a cui concorrono i diversi soggetti interessati.

Dovrebbe essere individuata una rete logistica "ad alta capacità", idonea alla circolazione degli EMS, che metta in collegamento alcune realtà infrastrutturali: dai porti alle aree logistiche, ai centri intermodali, agli interporti.

La sperimentazione servirebbe a valutare i numerosi benefici connessi all'EMS, sulla scorta di quanto accaduto in tutti gli Stati membri dell'UE che hanno deciso di utilizzarli e che possono essere così riassunti:

- **la riduzione dell'impatto ambientale delle operazioni di trasporto merci e la possibilità di conseguire contestuali guadagni di efficienza, produttività e competitività.** La maggiore capacità di carico riduce il numero di viaggi e dei veicoli in circolazione, i consumi di carburante per tonnellata trasportata, le emissioni inquinanti. Favorisce lo sviluppo ulteriore dell'intermodalità.
- **la riduzione dell'impatto sull'infrastruttura stradale.** Pur essendo più pesante, l'EMS assicura un carico per asse inferiore e un minore consumo di strada. Può alleviare anche la congestione stradale.

Anche la Commissione europea ha recentemente deciso di approfondire gli EMS, ormai impiegati in molti Paesi membri, per capire se autorizzarne l'utilizzo anche nel trasporto internazionale (oltre che nel trasporto nazionale come avviene oggi), nell'ambito di un eventuale processo di revisione della Direttiva 96/53/CE che disciplina i pesi e le dimensioni massime dei veicoli commerciali nell'UE, interessata innanzitutto ai benefici ambientali che ne deriverebbero.

## 9.3. Intermodalità mare-vie navigabili

Occorre riconoscere il ruolo che il sistema fluviale può avere nell'agevolare un veloce smaltimento dei flussi in arrivo ai porti marittimi verso i porti interni.

Particolare attenzione meriterebbe il fiume Po e l'area della Pianura Pa-

dana per diverse ragioni: i volumi di traffico presenti nelle autostrade e le relative esternalità inquinanti, la fragilità delle infrastrutture della rete (ponti, viadotti ecc.), la tipologia dei trasporti che ne potrebbero trovare particolare utilità (eccezionali e pericolosi).

Alcune realtà sono di particolare interesse per l'intermodalità col settore fluviale: i porti interni di Piacenza e Cremona, il porto di Mantova, l'Interporto di Rovigo, i porti "lagunari" di Venezia e Chioggia, il porto fluvio-marittimo di Ravenna.

#### **9.4. Infrastrutture logistiche**

Ai fini dell'individuazione degli investimenti da realizzare, occorre svolgere un'analisi sulle infrastrutture logistiche più indicate per servire il mercato e occuparsi della creazione di una rete di relazioni fra esse che possa soddisfare le necessità di incrementare l'utilizzo del trasporto combinato strada-mare e ridurre i costi del trasporto e della logistica.

Occorre individuare un network preciso di terminal interni su cui puntare per il rilancio dell'intermodalità e favorirne l'acquisizione dello status di "punti doganali interni".

#### **9.5. Transizione energetica e ambientale**

Occorre sostenere le attività dei porti ai fini dell'ulteriore sviluppo e diffusione in Italia del GNL (e in futuro del bio-GNL), che rappresenta un combustibile alternativo a minore impatto ambientale di fondamentale importanza nella transizione energetica dell'autotrasporto merci e della logistica.

### **10. UNIONE INDUSTRIALI DI NAPOLI**

#### **10.1. Infrastrutture e intermodalità**

##### *10.1.1. I programmi di investimenti previsti nei prossimi anni*

Gli interventi infrastrutturali dell'AdSP che risultano essere pari a 760,4 milioni di euro, e di cui una parte già approvati dal Decreto del MIMS del 13 agosto, sono progetti già presenti nel Grande Progetto Porto 2007/2013 e poi ripresi nella programmazione 2014/2021 e quindi ora ripresentati a valere sul Fondo Complementare. I progetti quindi che non sono stati realizzati nelle due precedenti programmazioni vengono imputati ai fondi complementari. Non risultano quindi essere stati presentati progetti coerenti con il PNRR e quindi cantierabili con tempi certi di stati di avanzamento e realizzazione.

Gli interventi richiesti dalle comunità portuale, si sintetizzano in:

##### **AREA MONUMENTALE**

Il DPSS prevede tra gli obiettivi di sviluppo fondamentali del porto di Napoli quello del settore crocieristico: Napoli è il terzo porto italiano per numero di passeggeri e quello che ha registrato i più alti fattori di crescita degli ultimi anni. Il settore è quello più avanzato in termini di atten-



zione all'ambiente e di sviluppo del naviglio (oltre 100 navi in uscita dai cantieri nei prossimi 5 anni) sia in termini di numeri che di dimensione, oltre ad essere tra i settori con il più alto numero di impiegati e con le più alte ricadute economiche in termini di indotto.

Al fine di valorizzare il settore passeggeri dovrebbero essere previsti, tra gli interventi:

- l'allungamento della banchina del Molo Angioino, di cui esiste già un progetto di massima con tanto di PEF e simulazione degli aspetti di navigabilità, che verrà realizzato in ottica green anche attraverso l'elettificazione della banchina, al fine di incrementare la ricettività turistica;
- verifica e risanamento delle banchine, dei sistemi di ormeggio, nonché ripristino dei pescaggi originari e manutenzione dei fondali;
- riassetto della viabilità e dell'interazione porto città con urgenti ed importanti interventi volti alla giunzione dell'ambito cittadino con quello portuale ed all'arredo urbano

#### CANTIERISTICA

Il DPSS dell'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centrale prevede di migliorare la produttività dell'infrastruttura nel suo complesso (realizzando il miglior connubio tra traffici portuali ed opere a mare e a terra dedicate, specializzando le banchine e le aree a tergo, concentrando gli operatori nei settori ad essi dedicati), di valorizzare il rapporto porto – città e, anche, di soddisfare le attese di crescita dei traffici portuali. Il porto di Napoli dovrà realizzare un assetto in cui la porzione occidentale dello stesso, dal Molo San Vincenzo ad ovest, alla Calata Villa del Popolo ad est, sia dedicata, pressoché esclusivamente, alla funzione passeggeri (traffico di cabotaggio con le isole minori e maggiori, traffico crocieristico) e la porzione orientale, dal Molo Carmine ad ovest al Terminal contenitori di Levante ad est, alle funzioni cantieristica, riparazioni navali, commerciale e logistica.

Lo stesso DPSS stabilisce che la funzione "C - Cantieristica, riparazioni navali e officine meccaniche" rimarrà ubicata nella parte centrale del porto, nell'Area della Cantieristica, spingendosi fino alla zona di Levante del Pontile Vittorio Emanuele III. Ritenuto che questo settore produttivo presenti ancora significativi margini di crescita, è in fase di approfondimento progettuale il riempimento presso il Molo Martello e di un avanzamento, lato mare, del Molo Cesario Console, con possibilità di realizzare una nuova struttura per la messa a secco di navi di grandi dimensioni. Tale necessità deriva dall'evoluzione imposta dall'armamento nel conseguire economie di scala che ha portato all'incremento di capacità del nuovo naviglio e quindi alla crescita dimensionale. Tale tendenza riflette di conseguenza la necessità di adeguamento sia delle strutture portuali sia delle strutture cantieristiche necessarie ad assicurare la continuità di servizio delle navi, riequilibrando il notevole squilibrio

oggi esistente tra l'area del Mediterraneo rispetto ad altri contesti e aree di riferimento della navigazione internazionale che da tempo offrono livelli di servizio già adeguati alle nuove necessità del mercato. Questa azione comprenderà anche l'efficientamento e razionalizzazione per le imprese del settore con la concentrazione delle aziende operanti nel settore, oggi sparse nel territorio portuale, nell'area ad essa dedicata, incrementando la produttività di questo settore in particolare e quella del porto in generale.

Inoltre, si accenna anche alla possibilità di individuare, nell'area per la cantieristica e le riparazioni navali, una zona "pubblica", ossia da lasciare nella disponibilità promiscua di tutti gli operatori, così da favorire la crescita di tutte le aziende portuali, anche di quelle che non beneficiano dell'affaccio nel bacino protetto, confermando, quindi, il ruolo "storico" del Porto di Napoli, di "polo della cantieristica e delle riparazioni navali".

Alla luce delle suddette considerazioni, già presenti nel DPSS dell'AdSP del MTC, va innanzitutto rilevato che le spese della programmazione precedente vanno ripensate e rimodulate alla luce delle mutate condizioni economiche, e aggiunti come ulteriori interventi:

- Verifica delle condizioni delle banchine dedicate alle riparazioni navali con consolidamento delle stesse finalizzate al dragaggio per poter essere adeguate alle caratteristiche richieste dal naviglio che già oggi serve il Porto di Napoli
- Adeguamento dei servizi industriali e ambientali nell'area di accentramento della cantieristica e riparazioni navali

#### ACCESSI STRADALI

Dovrebbe essere previsto un nuovo varco esclusivamente dedicato alla nuova darsena di levante ed all'area contenitori, con un nuovo accesso diretto al raccordo autostradale.

COLLEGAMENTI ULTIMO MIGLIO - SOTTOPASSO FERROVIARIO TRACCIA  
È già stato elaborato uno studio di fattibilità del raccordo cosiddetto "Traccia" con la risoluzione dell'interferenza con la rete stradale di via Galileo Ferraris. La riattivazione del raccordo a raso è assolutamente incompatibile con la funzionalità trasportistica dell'area e comporterà notevoli impatti trasportistici connessi all'interruzione dei flussi su una direttrice strategica di accesso in città dalla zona orientale.

L'intervento potrebbe essere attuato sviluppando lo studio di fattibilità già predisposto, in linea con il processo di rigenerazione urbana ed economica che si propone per tale area, al fine di individuare una soluzione definitiva al collegamento ferroviario, strategico, del Porto di Napoli con la rete ferroviaria.

#### *10.1.2. Misure di accelerazione e semplificazione delle procedure*

Una partnership pubblico privata rappresenta la soluzione per accele-

rare gli investimenti e la realizzazione delle opere. La stessa potrebbe essere istituita ai fini di una formazione strutturale che alimenti nel tempo le risorse produttive all'interno della comunità portuale.

Inoltre, per quanto attiene le attività "ordinarie" degli operatori portuali dovrebbe essere data attuazione allo Sportello Unico Amministrativo. Interfaccia unico con gli operatori portuali che si faccia carico di tutti i passaggi tra le varie Amministrazioni/Enti preposti. Formalmente già costituito presso l'Autorità di Sistema Portuale ma non ancora attuato, anche perché in attesa delle disposizioni del MIMS, in nessuna delle due differenti articolazioni:

- 1) Operazioni Portuali;
- 2) Autorizzazioni.

## 10.2. ZES e Mezzogiorno

La crescita del Mezzogiorno, nell'ambito dell'economia del mare, potrebbe partire anche dallo sviluppo delle ZES che rappresentano un'opportunità per l'evoluzione del sistema produttivo e logistico.

Da tre anni anche il Mezzogiorno d'Italia ha le sue ZES, ed in particolare la ZES Campania è stata istituita con Delibera di Giunta n. 175 del 28 marzo 2018.

Emergono, dall'approfondimento del documento, alcune considerazioni sia sugli strumenti agevolativi sia sugli strumenti di semplificazione delle ZES:

- 1) Incentivi alla localizzazione: non è ancora stata chiarita l'applicazione dell'articolo 57 del DL 77/2021 (convertito in Legge n. 108/2021). Lo stesso prevede la possibilità, in relazione agli investimenti nelle ZES, che il credito d'imposta sia commisurato alla quota del costo complessivo dei beni acquisiti entro il 31 dicembre 2022 nel limite massimo, per ciascun progetto di investimento, di 100 milioni di euro. Per poter utilizzare lo strumento del credito d'imposta per l'acquisto dell'immobile strumentale non è ancora chiaro come potrà essere utilizzato né è stato ancora modificato il modello dell'Agenzia delle Entrate. Non è chiaro in quale percentuale può essere utilizzato il credito di imposta per l'acquisto del bene immobile strumentale (*N.d.C.: Aspetto risolto dal recente DL 36/2022*).
- 2) Il Regime di aiuto previsto dall'incentivo "credito di imposta Sud" può essere utilizzato sino alla fine del 2022. Sarebbe utile discutere sull'opportunità di riproporlo sulla prossima programmazione 2021-27 o ragionare su uno strumento ad hoc per nuovi investimenti in area ZES.
- 3) Autorizzazione Unica: siamo in contatto con il SURAP regionale per confronto sul modello operativo di riferimento che sostituirà tutte le precedenti autorizzazioni, concessioni, pareri, ecc.;

- 4) Zone Franche Intercluse. È necessario spingere, a livello centrale, sull'individuazione delle aree in ogni ZES. In ogni caso se non viene nominato il Commissario anche questa opportunità resta sospesa.

## **11. CONFINDUSTRIA LOMBARDIA - ASSOLOMBARDA**

### **11.1. Premessa**

La presente nota vuole contribuire alla definizione dei contenuti del progetto lanciato da Confindustria, sottolineando l'opportunità che lo stesso non può e non deve prescindere da una visione ampia che veda lo sviluppo dell'economia del mare come un elemento per potenziare i collegamenti tra i porti e le aree industriali, migliorare i trasporti di lunga percorrenza e intermodalità e modernizzare il sistema della logistica.

### **11.2. La connessione tra trasporto e catene globali del valore**

La concentrazione di rilevanti parti dell'economia mondiale lungo catene internazionali del valore implica la movimentazione di materie prime, semilavorati e prodotti finiti attraverso complessi sistemi infrastrutturali e logistici, che rappresentano quindi un imprescindibile fattore abilitante e di rilevanza crescente per la competitività dei territori e quindi delle imprese.

L'efficienza e l'efficacia delle catene di produzione e distribuzione dipendono quindi in modo sempre più significativo dalla possibilità per il sistema dei trasporti, delle spedizioni e della logistica di poter contare su infrastrutture adeguate e di poter offrire servizi moderni, in grado di permettere la competitività dei prodotti in ambiti geografici variabili.

Crediamo che si debba partire da questo fondamentale elemento per poter strutturare un progetto di proposte in merito all'economia del mare che a nostro avviso non va inteso solo nei suoi aspetti più strettamente legati al miglior funzionamento delle infrastrutture portuali, ma anche all'efficientamento e alla modernizzazione dei collegamenti dei porti con le aree industriali, in una logica di promozione della intermodalità e di miglioramento dei sistemi logistici, oltre che di quelli infrastrutturali.

Il progetto deve inoltre essere visto nel quadro più ampio di politica industriale, come strumento per il rilancio del tessuto manifatturiero. In questa visione trovano certamente spazio nello specifico i comparti industriali della cantieristica e della nautica, che naturalmente dovranno essere centrali come destinatari delle politiche per lo sviluppo dell'economia del mare.

### **11.3. Efficientamento della rete di collegamento ai porti**

La costruzione di un tessuto industriale pienamente inserito nelle *global value chain* passa attraverso lo sviluppo di moderne e resilienti reti infrastrutturali per i trasporti e la logistica, che costituiscono la condizione necessaria per adattarsi in maniera tempestiva ed efficiente ai mutevoli

cambiamenti del contesto economico e sociale globale. Riteniamo quindi che l'attenzione vada concentrata sui seguenti obiettivi:

- realizzare le infrastrutture stradali e ferroviarie di accesso agli scali portuali per completare la rete a supporto della efficienza dei gate internazionali;
- incrementare l'efficienza delle infrastrutture esistenti, attraverso la manutenzione delle infrastrutture in logica predittiva e 4.0, schemi di pedaggio omogenei nella rete autostradale e perseguimento di standard europei per la gestione efficiente dei servizi di trasporto.

#### **11.4. Il miglioramento degli strumenti per l'intermodalità**

Puntare a migliorare i sistemi e gli strumenti per l'intermodalità è un aspetto assolutamente decisivo per rendere più efficienti i collegamenti da e verso gli scali portuali. Ecco, quindi, la necessità di una serie di azioni volte a:

- agevolare l'acquisto di strumenti idonei come semirimorchi per il trasporto combinato ferroviario/marittimo (oltre che ferroviario/stradale);
- compensare i costi di terminalizzazione *inland* delle merci attraverso il rimborso del "tiro gru", per agevolare il trasporto combinato ferroviario/marittimo (e ferroviario/stradale)
- realizzare interventi volti ad ottimizzare l'efficienza delle manovre ferroviarie nei porti e di parcheggi attrezzati per i mezzi pesanti in prossimità degli scali portuali.
- costituire zone logistiche semplificate per alcune aree portuali strategiche come quella di Genova e potenziare i retroporti "naturali" a servizio del sistema portuale;
- prevedere un supporto efficace per gli operatori in termini finanziari, partendo dal potenziamento degli incentivi del Marebonus e dei diversi Ferrobonus (nazionale e regionali), ampliandone la base di accesso a nuovi richiedenti.

#### **11.5. Digitalizzazione e automazione per una Logistica 4.0**

La modernizzazione del settore dei trasporti e della logistica consente alle imprese manifatturiere di integrare meglio i propri processi produttivi con quelli distributivi, migliorando l'efficienza dell'intera catena. Pertanto, obiettivo delle future politiche di trasporto che riguardano il sistema nel suo complesso dovrà essere l'innovazione del sistema logistico, attivando iniziative che possano consentire una maggiore competitività dell'intero settore. Sarà quindi necessario agire per:

- sostenere nuovi livelli di automazione dei magazzini e dei centri distributivi;

- agevolare l'ammodernamento organizzativo e la digitalizzazione delle aziende di autotrasporto e favorire processi di trasporto più industrializzati e automatizzati attraverso sistemi di tracking & tracing avanzati con control tower e meccanismi di controllo come RFID;
- concentrare e modernizzare gli hub intermodali attraverso la digitalizzazione dei terminal intermodali e l'automazione dei controlli lungo l'intera catena logistica.

### **11.6. Semplificazione burocratica per il rilancio degli investimenti nelle infrastrutture per la logistica**

Bisogna agire infine per promuovere una vera e nuova cultura amministrativa da parte delle pubbliche amministrazioni, basata su semplificazione e digitalizzazione, per tener conto della necessità di una maggior competitività delle supply chain attraverso innovazioni tecnologiche, organizzative e autorizzative. Pertanto, sarà importante agire per:

- superare alcuni obsoleti vincoli urbanistici e modalità datate di gestione degli oneri di urbanizzazione che ostacolano l'efficientamento dei centri intermodali e dei magazzini (es. revisione della normativa urbanistica sui vincoli in altezza dei magazzini e sull'entità degli oneri a compensazione degli investimenti di ampliamento dei terminal merci)
- superare con interventi puntuali i colli di bottiglia burocratici che rallentano l'adeguamento delle infrastrutture (es. procedure accelerate per le opere di segnalamento e di adeguamento dei moduli ferroviari, per gli interventi di manutenzione straordinaria di ponti e viadotti stradali e di opere per l'intermodalità fluviale al fine di favorire il transito dei trasporti eccezionali).

## **12. CONFINDUSTRIE REGIONALI DEL MEZZOGIORNO: COSTRUIRE IL MEDITERRANEO**

### **La proposta dei Presidenti delle Confindustrie Regionali: Progetto per lo sviluppo economico del Paese, dalle regioni che presidiano il centro del Mediterraneo (Aprile 2021)**

Il 2021 non potrà essere solo l'anno che segue il tragico 2020, ma dovrà caratterizzarsi come quello della Ripartenza. Lo sarà, oggettivamente, perché sarà operativo il piano *Next Generation Italia*. E il 2021 è anche, per una fortunata combinazione, l'apertura del nuovo ciclo settennale 2021-2027 del programma europeo per la coesione, con un impatto economico accresciuto rispetto al 2014-2020 in particolare per le otto regioni del Mezzogiorno, e con ancora risorse da spendere a valere sulle programmazioni dal 2000 ad oggi.

Il 2021, inoltre, sarà l'anno in cui le politiche per la sostenibilità entreranno nel vivo della transizione ecologica e sarà l'anno dell'avvio della

programmazione della transizione digitale e del salto tecnologico del 5G, che uscirà dalla fase sperimentale, le cui potenzialità per il settore della pubblica amministrazione, per il mondo produttivo e per la vita di ciascuno di noi sono al momento solo immaginabili.

Queste tre ripartenze possono e devono avere una visione unitaria. Tuttavia, il 2021 sarà fino in fondo l'anno della ripartenza se sapremo innanzitutto far tesoro delle drammatiche esperienze dovute alla pandemia e cioè, se avremo compreso fino in fondo che il pianeta sul quale viviamo è piccolo, senza periferie, in cui ciascuno è responsabile del destino degli altri ed è chiamato a svolgere la propria parte attingendo a tutte le proprie risorse.

Noi, in quanto presidenti delle organizzazioni industriali delle otto Regioni del Mezzogiorno, e in piena sinergia con il vertice nazionale di Confindustria, abbiamo già in essere un coordinamento, da un lato per non sentirci più periferia o appendice geografica di un territorio più esteso e produttivo, dall'altro per invertire la rotta e cogliere la grande opportunità di cambiamento che ci circonda, per partecipare attivamente con una proposta progettuale di sviluppo che veda tutti coesi e determinati a sentirci parte integrante della modernizzazione di tutto il paese, impegnati a rivendicare le priorità per lo sviluppo.

Le nostre otto regioni sono infatti già il centro geografico del Mediterraneo: siamo pienamente Europa (il volto della dea Europa che appare sulle banconote è di un vaso rinvenuto a Taranto ...) e siamo anche ponte naturale con l'Africa e l'Asia.

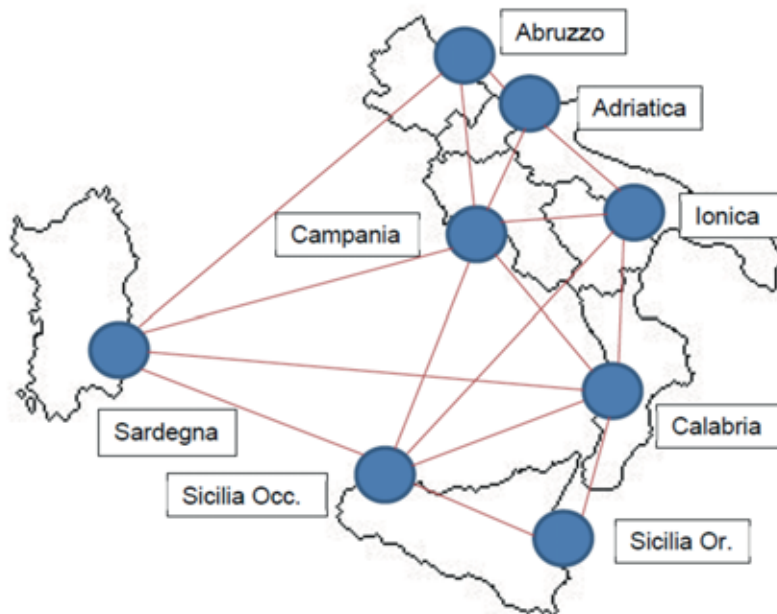
Per questo offriamo alla discussione pubblica la proposta "Costruire il Mediterraneo", incentrato sulla straordinaria opportunità offerta dalla messa in rete dei porti e delle zone speciali del Mezzogiorno, delle Isole e dell'Italia centrale Pescara-Fiumicino compresa, luoghi di sperimentazione delle nuove tecnologie digitali, e sviluppata nell'interesse dell'Italia tutta e dell'intero continente per un futuro smart e green. Siamo convinti che occorre saper definire un chiaro disegno di sistema con la prospettiva di assumere la posizione di leader nella governance e nello sviluppo del mediterraneo, perseguendo per di più la ineludibile priorità della promozione della coesione economica, sociale e territoriale del paese.

Siamo ben consapevoli, proprio perché imprenditori, che nessun progetto per quanto ardito e ambizioso può sviluppare tutte le sue potenzialità nel Mezzogiorno se nello stesso tempo non si interviene sui divari territoriali. I tempi della giustizia, l'efficienza della macchina amministrativa, l'efficacia del sistema scolastico e di quello sanitario, la rete di servizi sociali, la qualità dei servizi pubblici, la sicurezza sono lì a dimostrare che c'è una quota di italiani – e in particolare di italiane – cui sono limitate le opportunità di sviluppare al meglio le proprie potenzialità. E il fatto che al Sud ci siano nonostante tutto delle riconosciute eccellenze conferma solo l'enorme potenziale disperso se ci si accontenta di celebrare le eccezioni positive.



## Rete delle ZES del Mezzogiorno

---



Lo sgravio del costo del lavoro nel Mezzogiorno, inserito nel Next Generation Italia, è un primo passo per combattere i divari, e avrà ancora più significato se si utilizza la finestra temporale di un programma, che per sua natura è a termine, per aggredire e risolvere gli stessi definitivamente.

Molti programmi indicati, sia pure per titoli, nel piano Next Generation Italia presentato in bozza dal governo, vanno nella giusta direzione.

Tuttavia, proprio nel settore infrastrutture ci sembra che il documento presentato non valorizzi i territori al centro del Mediterraneo, riducendo quindi le opportunità per il Paese, anzi per l'intera Unione Europea, cogliendo solo molto parzialmente la proposta progettuale allegata.

Dalla bozza del piano Next Generation Italia, si fa riferimento alle «opere ferroviarie per la mobilità e connessione veloce nel Paese» e si evidenziano due obiettivi distinti tra Nord e Sud: «Un obiettivo chiave - si legge nel documento - è estendere l'Alta velocità al Sud per migliorare la connettività del paese, riducendo significativamente i tempi di viaggio. Le opere ferroviarie al Nord sono invece sinergiche con gli investimenti previsti sui porti di Genova e Trieste (aumenteranno la capacità di trasporto merci su ferro dai porti verso l'Europa centrale)». Il concetto è ribadito successivamente nel paragrafo «porti e intermodalità collegata alle grandi linee di comunicazione europea» in cui si puntualizza che «Genova e Trieste» sono «snodi strategici per l'Italia e per il commercio nel Mediterraneo per i quali si prevede lo sviluppo delle infrastrutture portuali e delle infrastrutture terrestri di interconnessione». Per gli altri porti ci si limita a interventi pur necessari di efficientamento energetico, con l'elettificazione delle banchine.

In base a tale visione sembra che la vocazione del Sud sia spostare rapidamente le persone in treno oppure accogliere turisti sulle navi da cro-

ciera mentre sia riservata al Nord la missione di piattaforma logistica europea. A conferma di questo dualismo nelle missioni, nulla si riporta nel documento sul collegamento stabile tra Calabria e Sicilia, che pure è parte integrante del Corridoio europeo Scandinavo-Mediterraneo, il più lungo del continente.

Ci troviamo quindi nella inverosimile situazione in cui, mentre la penisola iberica e quella balcanica valorizzano il loro porti più a Sud – Algeciras in Spagna e il Pireo in Grecia – la penisola italiana sembra rinunciare alla propria straordinaria posizione strategica nel Mediterraneo scommettendo in modo esclusivo sui due porti più lontani dalla rotta Suez-Gibilterra, perdendo l'occasione di ragionare come sistema paese.

Ancora più convinti pertanto, portiamo all'attenzione generale questo nostro progetto, che propone una vision condivisa del futuro, in piena coerenza con la strategia tracciata da Confindustria per lo sviluppo economico di tutto il paese, espressa nel documento "Il coraggio del futuro".

Non si tratta di contrapporre Taranto a Trieste o Gioia Tauro a Genova. In un sistema, infatti, si lavora sempre per determinare integrazione proficua fra ognuna delle parti, non certo contrapposizione.

Noi presidenti delle organizzazioni Confindustriali delle regioni del Sud siamo in primis convinti che il Mezzogiorno abbia bisogno di una visione unitaria, e con la rete dei porti e delle zone economiche speciali, che in base alla normativa vigente può essere realizzata velocemente, si potranno favorire investimenti privati e portare centralità e sviluppo anche alle aree interne oggi oggetto di spopolamento e impoverimento. Ma proprio per tale visione unitaria siamo con altrettanta forza convinti che non esista Ripartenza senza una strategia che metta in rete tutte le energie italiane nell'interesse dell'intero paese e dell'Europa tutta. La stessa Europa che ha destinato all'Italia la quota più ampia del Next Generation EU proprio perché il nostro diventasse un Paese tutto produttivo e non segnato da drammatici dualismi.

E questo esplicito ed inequivocabile richiamo alla coesione non possiamo di certo dimenticarlo.

# ALLEGATO B GLI APPROFONDIMENTI TEMATICI ELABORATI A SUPPORTO DEI GRUPPI DI LAVORO NEL 2021

(a cura di Confindustria)

## B.I. GOVERNANCE E RIFORME

### 1. LA GOVERNANCE DELLA PORTUALITÀ NAZIONALE

#### 1.1. Aggiornamento/revisione della riforma della Legge Quadro 84/1994

La Legge Quadro 84/94 rappresenta il riferimento normativo fondamentale della portualità nazionale.

Nei primi anni '80 ha segnato un importante passaggio normativo che ha portato ad una radicale e complessiva riforma dell'ordinamento portuale, superando l'allora peculiare modello di governance esistente, dove la gestione diretta e l'amministrazione dei principali porti italiani era affidata ai cd. enti portuali. Quest'ultimi sono stati infatti sostituiti dalle cd. Autorità portuali, qualificate quali soggetti pubblici con funzioni di amministrazione, indirizzo e vigilanza, lasciando agli operatori privati l'erogazione delle operazioni e dei servizi portuali in un ambito di mercato concorrenziale.

La Legge 84/94 ha dettato per oltre trent'anni la disciplina della portualità nazionale, intervenendo una riforma sostanziale solo con il Dlgs 4 agosto 2016 n. 169<sup>65</sup>, in seguito alle ripetute richieste in tal senso degli stakeholder del settore.

Tale Legge, dopo un primo e lungo periodo applicativo, nel corso del quale ha ricevuto un consenso diffuso, aveva sollevato da più parti criticità e, in particolare, la mancanza di una visione strategica unitaria della portualità, l'eccessiva durata dei processi decisionali, la mancanza di coordinamento e di collegamenti intermodali fra le diverse sedi portuali nazionali, le difficoltà interpretative ed applicative delle disposizioni talvolta poco chiare e lacunose.

La riforma attuata con il D.Lgs 169/2016, su delega della Legge 124/2015 (Legge di riforma della P.A.) è intervenuta principalmente in termini di semplificazione, razionalizzazione e riorganizzazione dei porti, cercando di rendere più snelle le strutture, semplificando la burocrazia e razionalizzando le Autorità portuali (divenute Autorità di sistema portuale) al fine di rendere più competitivo il sistema portuale nazionale.

---

<sup>65</sup> Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124. (16G00182) (GU Serie Generale n.203 del 31-08-2016) <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2016/08/31/16G00182/sg>

Tale Decreto Legislativo si era infatti inserito nel quadro delle misure e delle azioni che, sia pure a livello solo programmatico, erano state espresse nel Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (PSNPL), adottato in attuazione di quanto previsto dall'art. 29, del cd. sblocca-Italia (D.L. 12.9.2014, n. 133, conv. dalla L. 11.11.2014, n. 164).

La finalità era quella di realizzare, fra gli altri, gli obiettivi della razionalizzazione, del riassetto e dell'accorpamento delle Autorità portuali esistenti, tenuta in considerazione la globalizzazione dei traffici e il rapido mutamento della loro fisionomia verso la marcata intermodalità dei trasporti e verso il cd. "gigantismo navale", fenomeni che hanno accentuato l'importanza delle caratteristiche strutturali del porto e del suo ruolo di congiunzione fra il trasporto marittimo e il trasporto terrestre della merce.

Non si è trattato, tuttavia, di una riforma complessiva della disciplina da anni in gestazione<sup>66</sup> ma, tenuto conto del delicato e complesso obiettivo della razionalizzazione dei porti e della loro integrazione con la rete logistica nazionale, ha rappresentato un primo significativo passo, la cui efficacia doveva – e dovrà essere – comunque valutata nel tempo.

Dopo poco più di un anno dalla riforma, infatti, il Governo è dovuto intervenire nuovamente sulla disciplina con il D.Lgs. 13 dicembre 2017, n. 232<sup>67</sup>, per apportare una serie di modifiche di coordinamento e di carattere formale, nonché per qualche intervento mirato sulla governance, in particolare sui poteri del Presidente dell'Autorità di sistema portuale.

In via generale, la legge di riforma della portualità nazionalità, lungamente attesa, non ha poi dato una piena rispondenza alle concrete aspettative ed esigenze degli operatori del settore.

Molti punti nodali sono infatti rimasti insoluti, a partire dalla definizione della disciplina sulle concessioni portuali, delegata sin dal 1994 ad un regolamento attuativo mai definito e che trova ora una possibile disciplina superficiale nella recente bozza del DL Concorrenza, attualmente in discussione al Senato<sup>68</sup>.

Inoltre, sin da subito, sono state evidenziate molte perplessità in merito alla nuova configurazione della *governance* portuale per la concentrazione eccessiva di poteri nella figura del Presidente ed una sostanziale sterilizzazione della partecipazione degli stakeholder economici alle decisioni del e per il porto, relegati ad un ruolo consultivo eventuale e poco fattivo.

In questi anni sono, infatti, state diverse le segnalazioni di un concreto svilimento della partecipazione delle imprese negli organi collegiali portuali quali l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare e le Commissioni consultive.

<sup>66</sup> Anche il Consiglio di Stato nel parere n. 1142/2016, aveva definito la riforma "necessaria ma circoscritta", sottolineando che le misure adottate non sembravano da sole sufficienti a ridare slancio al settore portuale.

<sup>67</sup> Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorità di Sistema portuale (cfr. <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2018/2/9/18G00024/sg>).

<sup>68</sup> Cfr. [https://www.senato.it/leg/18/BGT/Schede/Ddliter/testi/54618\\_testi.htm](https://www.senato.it/leg/18/BGT/Schede/Ddliter/testi/54618_testi.htm).

Tutti elementi che evidenziano la necessità di modifiche ulteriori, in un'ottica di revisione d'insieme, sempre finalizzato al complessivo rilancio competitivo della portualità nazionale.

## 1.2. La questione dell'interlocazione politica unica e di sistema: Ministero del mare e/o coordinamento interministeriale e amministrativo?

Le tematiche relative all'Economia del Mare ricadono attualmente nella competenza di più Dicasteri, in particolare dei Ministeri delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, della Transizione ecologica e dello Sviluppo Economico.

L'immediata conseguenza è che la trattazione di singole questioni implica molto spesso una disamina disomogenea dovuta alla sovrapposizione di competenze ministeriali, con un impatto negativo sull'efficacia dell'azione di rappresentanza e sulla tempistica ed effettività della risposta politico-amministrativa.

In questo quadro, emerge l'importanza strategica per il settore di avere un'interlocazione chiara e ben individuata con i rappresentanti politici sui vari argomenti relativi all'Economia del Mare, che non trovano attualmente una trattazione unitaria e sistemica.

Infatti, risulta, concreta, da una parte, l'esigenza di valutare la proposizione in sede politica dell'istituzione di un Ministero *ad hoc*, **il Ministero del Mare** o, dall'altra, di **una struttura di coordinamento politico-programmatico**, con una competenza specifica e orientata al Mare e al suo *cluster*, al fine di poter far esprimere al massimo le potenzialità del comparto, attraverso un coordinamento unico, che possa fare da riferimento diretto ad un asset così strategico e complesso.

Ambedue le soluzioni mirano a garantire un'interlocazione mirata e diretta, al fine di un'azione di rappresentanza efficace ed efficiente.

La scelta dell'Istituzione del Ministero del Mare, che trova un consenso diffuso e non solo tra gli operatori economici privati, consentirebbe di avere una struttura capace di mettere a sistema la gestione dell'intero cluster marittimo, i cui aspetti sono oggi dispersi tra diverse Amministrazioni, con pregiudizio evidente e concreto al loro sviluppo e a quello dell'economia del Paese.

Risulta, infatti, strategico avere a disposizione un punto di riferimento unico con personale qualificato, con una struttura amministrativa efficiente e appositamente formata per affrontare i complessi temi marittimi.

Peraltro, questa è stata, e lo è tutt'ora, la scelta dei Paesi del Mediterraneo, nostri diretti competitors, e che conferma ulteriormente una scelta in tal senso: Grecia e Cipro hanno un ministero del Mare; la Francia ha istituito un Segretariato del Mare, che risponde direttamente al Presidente della Repubblica per l'intera strategia marittima; la Spagna ha potenziato le strutture nazionali dedicate alla portualità.

L'esigenza, tuttavia, di base, che occorre perseguire in concreto è l'integrazione politica e legislativa efficace ed efficiente dei e nei processi decisionali, onde consentire che le diverse strutturazioni pubbliche possano vanificare e/o ritardare le decisioni sulle soluzioni concrete necessarie a garantire la competitività del nostro sistema portuale.

### 1.3. Natura giuridica delle ADSP e nuove possibili configurazioni

L'Autorità di sistema portuale è giuridicamente qualificata quale **ente pubblico non economico di rilevanza nazionale a ordinamento speciale** "... ed è dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria". (Art. 4, comma 5, della Legge 84/1994).

Tale configurazione inquadra, pertanto, le AdSP quale "prolungamento" sostanziale della struttura ministeriale e, attualmente, del Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità sostenibili, avendo tra gli scopi istituzionali la gestione e l'organizzazione di beni e servizi nel rispettivo ambito portuale.

Se a livello nazionale l'inquadramento giuridico delle AdSP non desta significative criticità, anche a fronte di un orientamento della giurisprudenza che propende a riconoscere la natura non imprenditoriale delle attività svolte dalle Autorità di Sistema Portuale italiane<sup>69</sup>, una situazione sostanzialmente diversa è invece rinvenibile a livello comunitario.

In particolare, la Commissione europea ha aperto nel novembre 2019 un'istruttoria nei confronti dell'Italia per verificare la compatibilità o meno dell'esenzione dalla tassazione delle Autorità di Sistema Portuale alla disciplina comunitaria in materia di aiuti di Stato.

La Commissione Europea ha concluso tale procedimento nel dicembre dello scorso anno, ribadendo il suo orientamento – peraltro consolidato anche nella giurisprudenza comunitaria – secondo il quale le AdSP, laddove svolgono una attività economica e a prescindere dalla loro forma giuridica, devono sottoporre il relativo reddito prodotto a tassazione. In sostanza, come si vedrà in modo più approfondito nel prossimo paragrafo, per la Commissione Europea ciò che rileva ai fini dell'imposizione fiscale è la sostanza delle attività svolte e non la veste giuridica dell'ente che le svolge.

Sulla base di questi presupposti, ha quindi chiesto di abolire l'esenzione dall'imposta sulle società (Ires) di cui beneficiano gli scali nazionali allo

---

<sup>69</sup> *Ex Multis* Cass. Sez. Trib., n. 6716/2020, in base alla quale, la Suprema Corte, confermando un precedente orientamento, ha escluso che l'attività di concessione di aree demaniali marittime possa consistere in attività di impresa. In particolare, tali attività "sono indubbiamente riconducibili nell'alveo delle funzioni statali e non possono essere ricomprese nell'ambito di una attività di impresa, dovendo essere funzionali e correlate all'interesse statale al corretto funzionamento delle arie portuali, concretandosi in poteri conferiti esclusivamente a tal fine, [...] con una discrezionalità vincolata, sottoposta a controlli da parte del Ministero dei Trasporti"; Cass. n. 11261/2015 ("I canoni percepiti dalle Autorità portuali per la concessione di aree demaniali marittime non sono soggetti ad IVA, né ad IRES, trattandosi di importi corrisposti per lo svolgimento di attività proprie delle finalità istituzionali di tali enti pubblici non economici - ossia, per garantire, in sostituzione dello Stato, la funzionalità dei porti -, che vengono poste in essere in base ad un piano regolatore eterodeterminato e con l'attribuzione di poteri di vigilanza e sanzionatori, estesi fino alla revoca dell'atto concessorio in caso di non corretto perseguimento degli obbiettivi fissati ovvero di inadempimento, da parte del concessionario, degli obblighi assunti").

scopo di allineare il sistema fiscale italiano alle norme UE in materia di aiuti di Stato e di adottare le conseguenti misure entro il 1° gennaio 2022 (decisione Commissione Europea del 4 dicembre 2020<sup>70</sup>).

I contenuti stringenti di tale decisione, unitamente all'adeguamento da parte di altri Paesi a formali inviti precedenti di eguale tenore (da ultimo la Spagna), evidenziano l'opportunità di valutare soluzioni diverse rispetto all'attuale configurazione giuridica o, comunque, in grado di trovare il beneplacito in sede comunitaria.

Una prima soluzione, volendo lasciare invariata l'attuale configurazione portuale, potrebbe essere quella di una divisione contabile delle voci di bilancio delle AdSP tra voci, da una parte, relative ad attività di impresa e, dall'altra part quelle attinenti all'attività istituzionale in senso proprio.

Una seconda soluzione condurrebbe invece a valutare in modo più approfondito la prospettiva di una configurazione delle AdSP sulla base di **modelli societari di diritto privato**.

Peraltro, gli enti portuali in Europa, e in particolare nel Nord Europa, sono inquadrati come soggetti commerciali, generalmente strutturati secondo lo schema giuridico della società per azioni, con un ruolo eminentemente economico, e dove le concessioni sono assegnate sulla base di principi di mercato, senza la necessità del ricorso a procedure di evidenza pubblica.

La strutturazione societaria potrebbe, in questo senso, garantire una governance più snella ed agile, superando l'attuale sistema che spesso ha rappresentato un limite al fluido ed efficace svolgersi dell'attività delle AdSP e, in precedenza, delle Autorità Portuali, con un impatto immediato e positivo sulla tempistica delle decisioni, elemento che potrebbe assumere una valenza strategica in termini di vantaggio competitivo legato alla capacità di adeguarsi tempestivamente alle occasioni derivanti dai rapidi cambiamenti che coinvolgono il mondo della portualità intesa come *shipping*.

Tale configurazione implicherà la valutazione e l'approfondimento di alcuni elementi quali l'individuazione del capitale sociale, le modalità di relativo conferimento – anche di asset pubblici, demaniali e non – del capitale sociale dei nuovi organismi portuali. La proprietà azionaria deve comunque restare saldamente in mano pubblica.

Tale soluzione riscontra, tuttavia, una serie di profili da considerare con attenzione circa la permanenza in capo al nuovo soggetto societario di poteri autoritativi indispensabili per il perseguimento di funzioni di interesse pubblico, sul quale punto sarà necessario individuare soluzioni adeguate a partire da un intervento normativo al riguardo.

Andrebbero, infatti, valutate opzioni che consentano di mantenere in capo a una società per azioni anche poteri di ordinanza e di funzioni di

---

<sup>70</sup> Cfr. <https://www.shipmag.it/wp-content/uploads/2020/12/Decisione-della-Commissione-Europea-4-DICEMBRE.pdf>.



polizia - almeno amministrativa - che sarebbero di estrema utilità per poter operare con efficacia nel perseguimento di quelle finalità di interesse generale che resterebbero in capo alle Autorità di Sistema Portuale trasformata in società per azioni.

In questo quadro, potrebbe anche risultare percorribile la strutturazione giuridica dell'**ente pubblico economico**, al fine di contemperare in modo contestuale da un lato l'esigenza di operare con flessibilità e senza vincoli sistemici le scelte economiche necessarie e, dall'altro, il mantenimento di poteri pubblicistici che sono necessari a governare il sistema portuale.

#### **1.4. Applicazione della disciplina UE sugli aiuti di Stato alle Autorità di Sistema Portuale**

Tra la Commissione Europea e l'Italia è in atto dal 2019 un confronto serrato in merito alla questione dell'imponibilità fiscale sui proventi derivanti da attività qualificabile come economica e svolta dall'AdSP.

Tale confronto vede contrapposti, da una parte la Commissione Europea che, sulla base di un consolidato orientamento giurisprudenziale comunitario, sostiene l'obbligo di imposizione fiscale su qualsiasi provento derivante da attività di natura economica, a prescindere dall'inquadramento giuridico del soggetto che la pone in essere.

Dall'altra, invece, la posizione del Governo italiano e delle AdSP, fondata sulla considerazione che le AdSP, in quanto enti pubblici non economici di rilevanza nazionale, non sono imprese e non svolgono attività economica.

##### *1.4.1. Evoluzione del quadro normativo UE in materia di aiuti di Stato ai porti*

Nel 2013, la Commissione Europea ha aperto una fase di approfondimento in materia di aiuti di Stato ai porti, sottoponendo agli Stati membri un questionario al fine di verificare il regime di tassazione per i) avere una visione d'insieme sulla materia ii) verificare il funzionamento dei porti e la compatibilità dei diversi regimi di tassazione con riguardo alle norme UE sugli aiuti di Stato.

Ai sensi della disciplina comunitaria (art. 107, comma 1, del Trattato sul Funzionamento dell'Ue- TFUE), sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra gli Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza.

Una misura costituisce, peraltro, un aiuto di Stato, quando:

- a. favorisce un'impresa ai sensi del diritto UE;
- b. è concessa con risorse statali;

- c. costituisce un vantaggio selettivo;
- d. incide sugli scambi tra Stati membri, falsando o minacciando di falsare la concorrenza.

La stessa Commissione ha successivamente aperto una serie di procedimenti formali nei confronti di alcuni Stati membri, in particolare Olanda, Francia e Belgio, ritenendo che, sulla base delle informazioni reperite, le esenzioni fiscali previste a favore dei porti nazionali configuravano ipotesi di aiuto di Stato.

L'unanime conclusione a cui è pervenuta la Commissione in tutti questi procedimenti è che i profitti generati dai porti dovevano essere sottoposti a tassazione al pari di qualsiasi altra attività economica svolta dagli altri operatori economici, rilevando a tal fine la natura economica dell'attività e prescindendo da qualsiasi considerazione sulla forma giuridica del soggetto che la svolgeva<sup>71</sup>.

Tali Stati hanno proposto ricorso avverso tale decisione, ma la posizione della Commissione Europea ha trovato ampia conferma nelle successive decisioni del Tribunale UE<sup>72</sup>.

Tutti tali Stati si sono quindi uniformati alle richieste della Commissione Europea.

#### *1.4.2. La procedura aperta dalla Commissione Europea nei confronti dell'Italia*

Nel gennaio 2019, anche l'Italia veniva attenzionata dalla Commissione Europea, che invitava le allora Autorità Portuali ad intervenire con misure idonee volte a garantire l'assoggettamento all'Ires<sup>73</sup> nella misura in cui svolgessero attività economiche, nell'ambito della procedura di cooperazione ex art. 108, comma 2, prevista per gli "aiuti esistenti".

Una richiesta paritetica veniva rivolta anche alla Spagna: l'impegno formalmente assunto dal Governo spagnolo ad abolire le esenzioni dal

<sup>71</sup> Cfr. Decisione della Commissione del 21 gennaio 2016, SA.25338 (Olanda); Decisione della Commissione del 27 luglio 2017, SA.38398 (Francia); Decisione della Commissione del 27 luglio 2017, SA.38393 (Belgio).

<sup>72</sup> Cfr. Sentenza del Tribunale UE del 31 maggio 2018, Causa T-160/16, Groningen Seaports NV e a. c. Commissione (Olanda); Sentenza del Tribunale UE del 30 aprile 2019, Causa T-747/17, Union des Ports de France UPF c. Commissione (Francia); Sentenza del Tribunale UE del 20 settembre 2019, Causa T-674/17, Le Port de Bruxelles e Région de Bruxelles-Capitale c. Commissione (Belgio). In particolare, è stato chiarito che: "non si contesta, in particolare, che ai porti possa essere delegato l'esercizio di taluni compiti di competenza delle autorità pubbliche o di natura non economica, quali il controllo e la sicurezza del traffico marittimo o la sorveglianza antinquinamento, né che, nell'esercizio di tali compiti, i porti non agiscano come imprese ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, Tfeue. Per contro, il fatto che un'entità eserciti una o più attività di competenza dello Stato o non di natura economica non è sufficiente a impedire che essa possa essere considerata, in generale, un'«impresa». Infatti, per stabilire se le attività in questione siano quelle di un'impresa ai sensi del Tfeue, è necessario esaminare la natura di queste attività. Un porto sarà pertanto considerato un'«impresa» se e nella misura in cui svolge effettivamente una o più attività economiche [...]. La giurisprudenza ha inoltre riconosciuto che la gestione commerciale e la costruzione di infrastrutture aeroportuali o portuali per lo sfruttamento commerciale costituiscono attività economiche".

<sup>73</sup> Le Autorità di Sistema Portuale non sono assoggettate all'Ires in base all'art. 74, comma 1, del Testo Unico delle imposte sui redditi, in base al quale "gli organi e le amministrazioni dello Stato, compresi quelli ad ordinamento autonomo, anche se dotati di personalità giuridica, i comuni, i consorzi tra enti locali, le associazioni e gli enti gestori di demanio collettivo, le comunità montane, le province e le regioni non sono soggetti all'imposta sul reddito delle società".

2020, determinava la chiusura del procedimento da parte della Commissione Europea<sup>74</sup>.

La Commissione non ritenendo, invece, che l'Italia avesse adottato le misure richieste come indicate nella lettera di gennaio 2019, provvedeva nel novembre dello stesso anno<sup>75</sup> ad aprire un'indagine formale, volta a verificare se i benefici legati all'esenzione del pagamento dell'Ires fossero conformi o meno alle regole dell'Unione sugli aiuti di Stato.

Anche in tale occasione, la Commissione aveva modo di confermare l'orientamento per cui lo sfruttamento commerciale delle infrastrutture portuali doveva essere considerata un'attività di impresa, ai sensi del diritto Ue, in quanto consistente nell'offerta di beni o servizi a titolo oneroso sul mercato, ribadendo al contempo l'irrilevanza per l'applicazione di tale regola dell'inquadramento giuridico del soggetto all'interno dell'ordinamento nazionale: *"... le AdSP svolgono anche attività economiche, in quanto concedono autorizzazioni e concessioni a imprese private che poi gestiscono le attività (in particolare, le infrastrutture portuali, autorizzando quindi utilizzo di un'attività dietro pagamento di un canone). Inoltre, l'articolo 16, comma 3, della legge 84/1994 non esclude che le AdSP svolgano attività di pilotaggio, rifornimento di carburante, ormeggio, rimorchio e raccolta di rifiuti, le quali presentano indiscutibilmente un carattere economico. Peraltro, anche la concessione dell'accesso ai porti dietro pagamento di canoni portuali comporta un'attività di tipo economico"*.

La conseguenza di tale impostazione era quindi il necessario assoggettamento degli introiti derivanti da tale attività a tassazione, alla stregua di tutte le altre attività d'impresa.

Peraltro, la Commissione era intervenuta sulla natura delle attività delle AdSP anche nel caso "Camed"<sup>76</sup>, relativa ai canoni versati dalla società al porto di Napoli per l'utilizzo di bacini di carenaggio, chiarendo che *"... i bacini di carenaggio sono sfruttati commercialmente dall'Apn, che impone un canone per il loro utilizzo. A questo proposito, contrariamente a quanto sostengono le autorità italiane, tali canoni costituiscono una compensazione per la prestazione di servizi economici (ad esempio, la locazione di impianti di riparazione navali contro remunerazione)"*.

Le Autorità italiane si sono opposte al posizionamento della Commissione, sostenendo, in sintesi, che l'esenzione dall'Ires non potrebbe costituire un aiuto in quanto i) le AdSP non sono "imprese", a motivo che

---

<sup>74</sup> Cfr. Decisione della Commissione del 15 novembre 2019, SA.38397, che ratifica l'accettazione.

<sup>75</sup> Cfr. Decisione del 15 novembre 2019.

<sup>76</sup> Cfr. Decisione della Commissione del 20 settembre 2018, SA.36112, punto 120-121, secondo la quale: "Sebbene non si possa escludere che, considerate le sue funzioni pubbliche, l'Apn possa svolgere anche attività di competenza dei poteri pubblici, la presente decisione riguarda esclusivamente la gestione dei bacini di carenaggio sovvenzionati e la loro locazione contro remunerazione. Conformemente a una giurisprudenza costante, un'entità può essere qualificata come impresa soltanto in relazione a un'attività specifica. Un'entità che svolga attività di natura sia economica che non economica è considerata un'impresa solo per quanto riguarda le prime. La Commissione, pertanto, non è tenuta a stabilire se altre attività dell'Apn (diverse da quelle di locazione degli impianti per la riparazione navale contro remunerazione) costituiscano attività economiche".

ii) agiscono quale autorità pubblica, iii) svolgono attività di carattere regolamentare e riscuotono per conto dello Stato i canoni concessori, nonché iv) l'esenzione dall'Ires rappresenterebbe una misura di fiscalità generale non selettiva.

La Commissione Europea in data 4 dicembre 2020<sup>77</sup> ha chiuso l'indagine, assumendo la propria decisione, nel confermare l'orientamento dell'obbligo sulla tassazione dei porti italiani e ribadendo le argomentazioni sostenute già in precedenza<sup>78</sup>, ha concluso che:

- l'esenzione dall'imposta sul reddito delle società a favore delle AdSP italiane costituisce un aiuto di Stato esistente ai sensi del TFUE, incompatibile con il mercato interno;
- le Autorità italiane sono chiamate a porre fine al predetto regime di aiuti di Stato, abolendo l'esenzione dall'imposta sul reddito delle società di cui godono le AdSP;
- tale misura va adottata entro due mesi dalla data di notifica della presente decisione e deve trovare applicazione, al più tardi, ai redditi generati da attività economiche a partire dall'inizio dell'esercizio fiscale successivo a quello dell'adozione della misura e comunque nel 2022.

#### *1.4.3. La posizione italiana sulla questione e le azioni delle AdSP*

Secondo l'Italia, la Commissione Europea ha basato il suo orientamento sull'erronea interpretazione della natura delle attività svolte dalle stesse AdSP e, nello specifico, in merito all'attività di riscossione dei canoni concessori, non ha tenuto debitamente in considerazione che le stesse svolgono l'attività di riscossione per conto dello Stato.

In questo senso, il regime di (mancata) tassazione delle AdSP non può essere ex sé qualificato alla stregua di un aiuto di Stato.

La differenza sostanziale dagli altri Stati membri (Francia, Belgio e Olanda) a cui la Commissione ha inviato analoghe decisioni, risiederebbe infatti nel fatto che l'Italia ha riservato alla "mano pubblica", in modo coerente e sistematico, ogni aspetto legato al settore portuale: la proprietà dei beni, appartenenti al demanio indisponibile dello Stato, l'amministrazione degli stessi, riservata in via esclusiva alle AdSP territorialmente competenti, la riscossione da parte delle AdSP dei canoni

<sup>77</sup> Cfr. Commissione Europea, [https://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases/202113/283144\\_2259916\\_107\\_2.pdf](https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/202113/283144_2259916_107_2.pdf).

<sup>78</sup> In sintesi, secondo la giurisprudenza dell'UE, la nozione di impresa abbraccia qualsiasi entità che esercita un'attività economica, a prescindere dallo status giuridico di detta entità e dalle sue modalità di finanziamento. Il fatto che un'entità non persegua scopo di lucro non è un criterio determinante per stabilire se si tratti o meno di un'impresa. Né lo è il fatto che essa sia di proprietà pubblica. Con specifico riferimento ai canoni concessori, la Commissione osserva che la legge fissa solo tariffe minime per le concessioni, lasciando alle AdSP un margine di manovra per incidere sui canoni in linea con le proprie strategie commerciali. La messa a disposizione di infrastrutture o terreni dietro corrispettivo è comunque considerata un'attività economica. I canoni riscossi dalle AdSP costituiscono remunerazioni versate dagli utenti in cambio della fornitura di servizi specifici. Le AdSP debbono essere considerate imprese qualora - e nella misura in cui - esse svolgono effettivamente una o più attività economiche. In questo quadro, essendo i porti in gran parte coinvolti nel trasporto internazionale di merci e passeggeri, qualsiasi vantaggio concesso alle AdSP italiane è anche per sua natura tale da incidere sulla concorrenza e sugli scambi all'interno dell'Unione. E la concorrenza non è solo unionale, ma anche interna, in quanto le AdSP si fanno concorrenza per attirare i concessionari.

demaniali da parte dei concessionari, che sono vere e proprie tasse pagate dai concessionari direttamente allo Stato e solo riscosse dalle AdSP.

La posizione italiana si articola su diversi punti, e che si ritiene opportuno richiamare in sintesi.

Il presupposto principale e di partenza, poggia sul fatto che le AdSP sono enti pubblici non economici di rilevanza nazionale dotati di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria. Pertanto, non sono imprese e non possono essere equiparate ad esse, in quanto non svolgono attività economiche.

Si tratterebbe, dell'errore più evidente commesso dalla Commissione che continuerebbe ad ignorare la natura pubblicistica del modello di organizzazione portuale scelto dal legislatore italiano, in assenza di un'armonizzazione a livello dell'Unione e della possibilità per gli Stati membri di organizzare il settore portuale secondo sistemi di governance anche molto differenti.

Altro motivo risiederebbe nel fatto che l'affidamento delle concessioni da parte dell'AdSP avviene senza scopo di lucro. L'aggiudicazione di concessioni portuali da parte delle AdSP si sostanzia in concreto, infatti, in un'attività di regolamentazione finalizzata ad un'assegnazione più produttiva delle infrastrutture portuali nell'interesse della comunità portuale e degli utenti del porto.

In questo quadro, i canoni concessori non costituirebbero corrispettivi a fronte della fornitura di servizi o per l'offerta di beni, sussistendo una netta e sostanziale differenza tra l'assegnazione di proprietà demaniali ai concessionari e la locazione di tali beni.

I diritti conferiti dalle AdSP ai concessionari sono, infatti, più limitati rispetto a quelli riconosciuti al locatario in un rapporto di locazione secondo i modelli tradizionali di *landlord port authority*. Infatti, la AdSP, possono in qualsiasi momento revocare le concessioni per specifiche ragioni legate all'utilizzo del mare o per altri motivi di interesse pubblico, nel qual caso il concessionario non ha diritto ad alcuna compensazione, nonché l'uso esclusivo della proprietà pubblica da parte del concessionario deve essere conforme all'interesse pubblico.

Peraltro, la proprietà data in concessione nella disponibilità delle AdSP alla scadenza delle concessioni e le opere e gli interventi di miglioramento restano di proprietà dello Stato, senza che il concessionario riceva alcun pagamento o rimborso per tali opere e interventi di miglioramento.

Ulteriore elemento, che differenzia il sistema nazionale da qualsiasi altro sistema europeo, è che i canoni concessori sono fissati per legge e hanno le caratteristiche di imposte versate dal concessionario allo Stato tramite le AdSP in cambio dell'accesso al mercato delle attività econo-

niche portuali, in particolare per l'esecuzione di operazioni e servizi che prevedono l'utilizzo del demanio.

Le AdSP non eserciterebbero, pertanto, alcuna attività economica, in quanto non sono in grado di intervenire su ciò che condiziona il mercato, ossia il prezzo del servizio.

Con queste premesse, risulta logico e coerente che le AdSP, così come le Regioni, i Comuni e le altre entità infrastatali, in quanto legate allo Stato da un rapporto organico e funzionale siano soggette al medesimo regime sotto il profilo dell'imposta delle società: e infatti, secondo la disciplina tributaria italiana, nessuno di questi soggetti è soggetto a Ires.

Le AdSP (ma non il Governo italiano), hanno ritenuto impugnare la decisione della Commissione Europea del 4 dicembre u.s. chiedendone l'annullamento, con ricorso depositato presso il Tribunale dell'Unione Europea<sup>79</sup>.

### **1.5. Ruolo delle rappresentanze economiche e sindacali**

L'organizzazione della governance portuale rappresenta un elemento fondamentale per un esercizio efficace ed efficiente delle funzioni e delle attività da parte dell'Autorità di Sistema Portuale, a beneficio di operatori ed utenti dell'infrastruttura portuale.

Nell'ultima riforma della portualità nazionale, la Legge Quadro 84/1994 è stata oggetto di un profondo riassetto, che ha toccato in modo particolare, con modifiche di carattere sostanziale, la strutturazione della governance portuale e la definizione dei poteri dei vari organi.

Il D.Lgs. 169/2016 ha infatti modificato il modello previgente di governance portuale dove, accanto al Presidente dell'Autorità portuale, si ponevano gli organi collegiali del Comitato Portuale, con la principale funzione di delineare le linee politico-strategiche dell'azione dell'Autorità, e le Commissioni consultive.

Tale Decreto Legislativo ha avuto indubbiamente il pregio di superare la logica dell'Autorità portuale intesa come struttura amministrativa ancorato ad un territorio per lo più coincidente con una singola struttura portuale (monoscalo), per passare alla configurazione delle nuove Autorità di sistema portuale (AdSP) in una logica di sistema territoriale, facente capo a più porti.

---

<sup>79</sup> Il ricorso è improntato sull'errata interpretazione della natura delle attività delle stesse AdSP, le quali riscuotono i canoni di concessioni per conto dello Stato. La decisione della Commissione Europea sarebbe errata sotto molteplici profili e, di conseguenza, non sarebbe corretta la conclusione per cui il regime di tassazione delle AdSP è qualificabile quale aiuto di Stato. L'errore più evidente commesso dalla Commissione è quello di ignorare la natura pubblicistica del modello di organizzazione portuale scelto dal legislatore italiano. In assenza di un'armonizzazione a livello dell'Unione, infatti, gli Stati membri possono organizzare il settore portuale secondo sistemi di governance molto differenti (cfr. Assoport, <https://www.assoport.it/it/associazione/comunicazione/notizie/depositato-ricorso-presso-il-tribunale-dell-unione-europea/>).

In questo quadro, il legislatore ha deciso di accompagnare questo nuovo inquadramento dell'ente portuale con un cambio anche del modello di governance, al fine di privilegiare speditezza e celerità delle decisioni.

L'intenzione manifestata più volte dal Legislatore, era quella di dotare l'Autorità di Sistema Portuale di una governance guidata da un board snello, ristretto a pochi manager (da 3 a 5), rispetto alla presenza pletrica del vecchio Comitato portuale e dal "Comitato di gestione", con ruolo di decisore pubblico istituzionale e guidato da un presidente manager, di comprovata esperienza nell'economia dei trasporti e portuale e con ampi poteri decisionali e scelto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (ora Ministero delle Infrastrutture e mobilità sostenibili", d'intesa con la Regione o le Regioni interessate dall'Autorità di sistema.

Rispetto ai precedenti Comitati Portuali, con limitata capacità decisionale, si è passati da circa 336 membri a livello nazionale a 70 componenti chiamati ad agire con maggior efficacia. I rappresentanti degli operatori e delle imprese sono entrati a far parte degli "Organismi di partenariato della Risorsa Mare", con funzioni consultive, partecipando al processo decisionale ma senza votare atti amministrativi.

Infatti, al Presidente, sul quale si concentrano molti poteri, si sono aggiunti tre organi collegiali: il Comitato di Gestione, che sostituisce il vecchio Comitato portuale, con funzioni di definire le linee strategiche dell'ente; l'Organismo di partenariato della risorsa mare, con funzioni consultive dei rappresentanti degli operatori e delle imprese; le Commissioni consultive, nei singoli porti.

Infine, per garantire la coerenza con la strategia nazionale è stata istituita la "Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale", istituzionalizzata e presieduta dal Ministro.

In questo nuovo modello di governance, è apparso da subito evidente, e continua ad apparire tale, la forte concentrazione di poteri in capo a soggetti istituzionali, da una parte, e il netto ridimensionamento della partecipazione degli operatori e delle imprese alla definizione delle politiche nel e per il sistema portuale, dall'altra. Quest'ultimi sono stati, infatti, relegati ad un ruolo di mera ed eventuale funzione consultiva.

A tal riguardo, il sistema Confindustria aveva segnalato, a partire dalle primissime proposte di modifica della Legge Quadro Portuale, l'inopportunità di concentrare la definizione delle politiche portuali solo in capo a soggetti pubblici, stante il pericolo di consegnare alla politica la gestione della portualità nazionale.

A cinque anni dall'approvazione della D.Lgs. 169/2016, i timori del sistema Confindustria e di molti operatori economici nei sistemi portuali hanno, purtroppo, trovato concreta conferma.

In questo senso, un processo di revisione di tale situazione risulta quantomai necessaria.



Appare, infatti, oltremodo poco logico che le rappresentanze economiche presenti nei vari porti abbiano un ruolo significativamente limitato nella partecipazione alla definizione delle strategie commerciali dei sedimi portuali, dove svolgono la propria attività.

Le soluzioni finalizzate a garantire una effettiva e concreta partecipazione di tali rappresentanze possono essere molteplici, a partire dalla totale riconfigurazione della governance portuale.

In questo senso, la soluzione che si ritiene tuttavia utile percorrere è quella di intervenire sull'attuale normativa, al fine di:

- definire con chiarezza, ampliandole, le materie di competenza degli organi consultivi (art. 1-bis - Organismo di Partenariato della Risorsa Mare; art. 15 - Commissioni consultive);
- esplicitare l'obbligatorietà del passaggio di valutazione preventiva, formalizzato in un atto scritto oggetto di formale deliberazione;
- prevedere idonee e congrue tempistiche per la sottoposizione delle questioni agli organi consultivi e l'invio della relativa documentazione, al fine di consentire un'effettiva disamina.

## **2. RIFORMA E ATTUAZIONE DEL SISTEMA DELLE CONCESSIONI**

### **2.1. Revisione organica della disciplina attuale delle concessioni demaniali marittime tra Legge quadro e codice della navigazione**

La disciplina delle concessioni demaniali marittime è definita dal Codice della navigazione (R.D. 30 marzo 1942 n. 327) agli artt. 28 e seguenti, nonché dal Regolamento per la navigazione marittima (artt. da 5 a 58).

L'articolo 28 del Codice della navigazione (Cod. Nav.) stabilisce che fanno parte del demanio marittimo: il lido, la spiaggia, i porti e le rade, nonché le lagune, le foci dei fiumi che sboccano in mare, i bacini di acqua salmastra, che almeno durante una parte dell'anno comunicano liberamente col mare ed infine, i canali utilizzabili ad uso pubblico marittimo.

Sono considerate come pertinenze del demanio marittimo – ai sensi dell'articolo 29 Cod. Nav. – le costruzioni e le altre opere appartenenti allo Stato, che esistono entro i limiti del demanio marittimo e del mare territoriale.

I beni del demanio marittimo, dal punto di vista del regime giuridico, sono inalienabili, inusufruttibili e imprescrittibili.

La figura giuridica in esame è disciplinata dall'art. 36 del Cod. Nav. che stabilisce che l'amministrazione marittima può concedere – compatibilmente con le esigenze dell'uso pubblico – l'occupazione e l'uso, anche esclusivo, di beni demaniali e di zone di mare territoriale per un periodo di tempo.

Nell'ambito delle concessioni demaniali marittime, l'art. 1 del D.L. n. 400 del 1993 ha disposto che la concessione dei beni demaniali marittimi possa essere rilasciata, oltre che per servizi pubblici e per servizi e attività portuali e produttive, anche per l'esercizio delle seguenti attività: a) gestione di stabilimenti balneari; b) esercizi di ristorazione e somministrazione di bevande, cibi precotti e generi di monopolio; c) noleggio di imbarcazioni e natanti in genere; d) gestione di strutture ricettive ed attività ricreative e sportive; e) esercizi commerciali; f) servizi di altra natura e conduzione di strutture ad uso abitativo, compatibilmente con le esigenze di utilizzazione di cui alle precedenti categorie di utilizzazione.

Tale norma ha così integrato la disciplina del Cod. Nav., individuando alcune tipologie di concessioni, che sono state definite "a scopo turistico ricreativo". Sono poi le leggi regionali che regolano specificamente la materia. Le regioni ed i comuni sono infatti competenti per la gestione amministrativa dei beni demaniali marittimi, lacuali e fluviali, mentre le Autorità portuali (ora Autorità di sistema portuale) sono competenti per le concessioni turistico-ricreative che ricadono nella propria area di competenza.

La disciplina delle concessioni demaniali marittime risulta assai complessa a causa dei numerosi interventi normativi succedutisi negli anni in assenza di un più generale riordino, spesso delineato ma mai definitivamente approvato.

La complessità sta anche nel fatto che i suddetti interventi normativi si sono intrecciati, talvolta essendone conseguenza diretta, con la normativa e con le procedure di contenzioso aperte in sede europea.

Un elemento che ha inciso sul contesto di riferimento è stata l'entrata in vigore della nota direttiva servizi n. 2006/123/UE (cd. "direttiva Bolkestein"): essa, infatti, trova applicazione anche con riferimento alla materia delle concessioni demaniali marittime, in particolare per quanto riguarda la durata e la procedura di rinnovo delle concessioni. Al fine di assicurare libertà di stabilimento e libera circolazione dei servizi tra gli Stati membri, la direttiva istituisce un quadro giuridico generale per un'ampia varietà di servizi nel mercato interno, trovando applicazione per i requisiti che influenzano l'accesso all'attività di servizi o il suo esercizio.

Quanto al riparto delle competenze, tutte le funzioni gestionali del demanio marittimo sono state conferite agli enti territoriali dal decreto legislativo n. 112 del 1998 (conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione della legge 15 marzo 1997, n. 59).

Per quanto attiene, poi, alla questione dei canoni di concessione, in primis, si evidenzia che i canoni demaniali marittimi sono il corrispettivo per l'uso di un bene di proprietà dello Stato e costituiscono quindi un prezzo pubblico calcolato in base a criteri stabiliti dalla legge. La misura del canone (art. 39, Cod. Nav.) viene determinata nell'atto di conces-

sione e il concessionario, previa autorizzazione dell'autorità competente, può affidare ad altri soggetti la gestione delle attività oggetto della concessione e la gestione di attività secondarie nell'ambito della concessione (art. 45-bis Cod. Nav.).

Per quanto riguarda le concessioni nelle aree portuali, l'art. 18 della Legge Quadro (legge 84/94), prevede che sia l'Autorità portuale – e, dove non istituita, l'Autorità marittima (AM) – a dare in concessione alle imprese le aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale, per l'espletamento delle operazioni portuali. L'Autorità portuale è altresì competente per le concessioni relative alle opere attinenti alle attività marittime e portuali collocate a mare nell'ambito degli specchi acquei esterni al porto, sia per il traffico portuale che per la prestazione dei servizi portuali. La durata della concessione ed i relativi canoni, anche commisurati all'entità dei traffici portuali svolti, sono stabiliti con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e Finanze.

## **2.2. In quale misura la disciplina del Codice dei contratti pubblici è applicabile alle attività che della gestione di un porto rappresentano il nucleo caratterizzante?**

La governance dei porti italiani – e in particolare di quelli soggetti alla gestione di un'Autorità di sistema portuale – è improntata su un modello caratterizzato dal fatto che l'autorità portuale non opera, né direttamente, né tramite imprese collegate, sul mercato delle operazioni portuali, cioè sul mercato di servizi che costituisce il *core business* dell'attività, unitariamente intesa, di un porto.

L'assetto che ne deriva è quello in cui le funzioni del gestore dello scalo si concretano prevalentemente, da un lato, in attività di costruzione e manutenzione di aree e infrastrutture e, dall'altro, nella concessione di diritti di accesso a navi e a imprese (*cargo handlers* o terminalisti) che svolgono operazioni portuali.

Per quanto attiene alle attività di costruzione e manutenzione, non sembra dubitabile che i contratti di appalto aggiudicati dall'amministrazione portuale siano integralmente soggetti alle regole dettate dagli artt. 114 ss. del Codice dei Contratti Pubblici (CCP), indipendentemente dal tipo di lavori che ne costituiscano l'oggetto (e, dunque, sia nel caso in cui si tratti di opere destinate alla fruizione generale da parte dell'utenza e dei prestatori di servizi nel porto, sia nel caso in cui si tratti di opere passibili di utilizzo da parte di operatori economici determinati) e a prescindere dalla circostanza che l'ente di gestione sopporti il costo dell'appalto con risorse proprie o beneficiando, in tutto o in parte, di finanziamenti diretti o indiretti da parte dello Stato e degli enti territoriali minori.

Un dato apparentemente dissonante con questa conclusione è rappresentato dal fatto che solo per i lavori di "manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per

il mantenimento dei fondali” la pervasiva riforma della legge porti – apportata, successivamente all’entrata in vigore del nuovo CCP, dal D.lgs. n. 169 del 2016 – ha espressamente stabilito che essi siano affidati “in concessione dall’AdSP mediante procedura di evidenza pubblica, secondo quanto previsto dal decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50”: ciò potrebbe condurre a ritenere che ogni altra fattispecie negoziale avente a oggetto lavori sia sottratta all’applicazione del CCP, dal momento che la legge n. 84/1994 non contiene alcun rinvio alla sua disciplina per appalti e concessioni aventi a oggetto la realizzazione ex novo di opere portuali o la manutenzione di parti del porto che non siano “comuni”.

La rilevata asimmetria semantica tra la nozione di concessione presupposta dall’art. 6, comma 10, della legge n. 84/1994 e quella definita dall’art. 3, lett. uu), del d.lgs. n. 50/2016, d’altro canto, mette in guardia l’interprete in ordine all’impossibilità di ritenere automaticamente applicabile la disciplina della Parte III del CCP a tutte le fattispecie “concessorie” contemplate dalla legge del 1994: tramite una ricognizione dei loro elementi caratterizzanti, a queste ultime potrà attribuirsi, in sede interpretativa, una qualificazione giuridica non necessariamente coincidente con quella suggerita dal *nomen iuris*; solo a valle di questo processo di qualificazione potrà stabilirsi quale sia il regime a esse applicabile.

La costruzione e la manutenzione di infrastrutture portuali possono innestarsi (e ciò è quanto frequentemente avviene) all’interno di schemi negoziali più complessi rispetto a un appalto o a una concessione di lavori: tali sono i rapporti instaurati dall’Autorità di sistema portuale mediante le concessioni a cui è dedicata la disciplina dell’art. 18 della legge sui porti.

Della concessione ex art. 18, le attività di costruzione e manutenzione rappresentano soltanto elementi accidentali: il *minimum* identificativo dell’istituto inerisce non alle funzioni “ingegneristiche” dell’amministrazione portuale, ma a quelle relative all’offerta, nei confronti delle imprese operanti sul mercato delle operazioni, di diritti di accesso all’infrastruttura.

Il comma 1 dell’art. 18 prevede infatti che l’ente di gestione dello scalo marittimo dia in “concessione le aree demaniali e le banchine comprese nell’ambito portuale alle imprese di cui all’art. 16, comma 3, per l’espletamento delle operazioni portuali”: tale concessione è, insomma, una delle forme in cui l’amministrazione portuale esercita le funzioni di “indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo [...] delle operazioni e dei servizi portuali” (art. 6, comma 4, lett. a), dotando della disponibilità esclusiva di determinate aree e banchine – contro un corrispettivo rappresentato dal pagamento del canone concessorio – un’impresa autorizzata a effettuare “il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale [...] nell’ambito portuale” e i servizi complementari o accessori (art. 16).

In questa conformazione di base, la concessione ex art. 18 non è in alcun modo riconducibile all’ambito di applicazione del CCP: in quanto

concessione di bene, infatti, essa dà luogo a un rapporto “attivo” (dal quale deriva un’entrata per l’ente pubblico concedente), non a un rapporto “passivo” (paradigma al quale sono invece riconducibili tutte le fattispecie contrattuali disciplinate dal D.Lgs. n. 50 del 2016).

Nell’interpretazione delle istituzioni dell’Unione europea, le concessioni demaniali conosciute dal diritto italiano sono peraltro assimilate, sotto più profili, a rapporti locatizi di diritto comune e, in questa misura, una conferma della loro estraneità alle regole di evidenza pubblica dettate dal nuovo Codice potrebbe già trarsi dall’espressa esclusione che questo dispone all’art. 17, comma 1, lett. a) (in conformità a quanto previsto dall’art. 10, par. 8, lett. a, della Dir. 2014/23).

Ancora più univoca è l’interpretazione autentica dell’ambito di applicazione della Direttiva n. 2014/23 contenuta al suo quindicesimo considerando: “taluni accordi aventi per oggetto il diritto di un operatore economico di gestire determinati beni o risorse del demanio pubblico, in regime di diritto privato o pubblico, quali terreni o qualsiasi proprietà pubblica, in particolare nel settore dei porti marittimi o interni o degli aeroporti, mediante i quali lo Stato oppure l’amministrazione aggiudicatrice o l’ente aggiudicatore fissa unicamente le condizioni generali d’uso senza acquisire lavori o servizi specifici, non dovrebbero configurarsi come concessioni ai sensi della presente direttiva [...]”.

Il citato Considerando illustra dunque la ragione di tale esclusione dall’ambito di applicazione della Direttiva “Concessioni” precisando che, per il tramite di una concessione di aree e infrastrutture portuali, l’amministrazione non acquista alcun lavoro o servizio specifico”.

La disponibilità esclusiva di spazi, edifici o impianti, in virtù di una concessione ex art. 18, legge 84/1994, nulla aggiunge e nulla toglie, insomma, alla qualificazione giuridica dei servizi che le imprese autorizzate (ex art. 16) svolgono nel porto: utenti delle operazioni portuali non sono né l’ente aggiudicatore, né la collettività, e ciò è sufficiente a escludere la possibilità di definire alla stregua di concessioni di servizi tanto le autorizzazioni ex art. 16, quanto le concessioni ex art. 18.

È noto che i tentativi di armonizzare a livello europeo, mediante una normativa settoriale, la disciplina delle operazioni portuali (e delle concessioni eventualmente rilasciate per il loro svolgimento) ha da sempre incontrato la massima resistenza degli Stati membri: da ultimo, i servizi alle merci e ai passeggeri sono stati espressamente esclusi dall’ambito di applicazione del Capo II (relativo alla “fornitura di servizi portuali”) del Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2017/35228.

Quest’ultimo provvedimento, alla stregua delle fonti di *soft law* anteriormente adottate dalla Commissione, si limita a evidenziare che, in assenza di una specifica regolamentazione, il rilascio di titoli abilitativi per l’esercizio di operazioni portuali è attività soggetta al rispetto dei soli principi di trasparenza e non discriminazione fissati dai Trattati, in conformità alla giurisprudenza della Corte di Giustizia in materia.

È solo una facoltà, non un obbligo degli Stati specificare in regole sostanziali e procedurali la portata dei predetti principi, se del caso assoggettando le autorizzazioni allo svolgimento di operazioni e le concessioni del demanio portuale alla disciplina in materia di appalti e concessioni pubbliche.

Sul versante del diritto italiano, ove il legislatore non ha fatto ricorso a quest'ultima opzione, esiste da tempo una specifica regolamentazione dei procedimenti volti al rilascio di autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni portuali e dei servizi a queste complementari o accessori: l'ex Ministero dei Trasporti e della navigazione ha infatti esercitato la competenza allo stesso rimessa dall'art. 16, commi 1 e 4, Legge 84/1994, stabilendo quali requisiti debbano essere posseduti dalle imprese (ivi inclusi vettori e compagnie di navigazione che intendano operare in regime di autoproduzione ai sensi del comma 4, lett. d, art. 16 cit.), le modalità mediante le quali fissare limiti massimi al numero di titoli rilasciabili, i criteri di preferenza in ipotesi di concorso di domande eccedenti tale numero, la misura minima del canone al cui versamento le imprese autorizzate sono tenute e le regole applicabili in sede di esecuzione del rapporto.

Con deliberazione del 30 maggio 2018, n. 5732, sulla materia è inoltre intervenuta l'Autorità di regolazione dei trasporti, prevedendo nuovi oneri di pubblicità e trasparenza da rispettare nell'individuazione delle attività soggette ad autorizzazione, nella motivazione dell'eventuale decisione di limitare il numero di prestatori di operazioni e servizi portuali e nella definizione dei criteri di selezione tra più istanze incompatibili.

Anche le concessioni strumentali all'esercizio delle operazioni portuali avrebbero dovuto essere disciplinate da un decreto ministeriale, al quale l'art. 18 della Legge 84/1994 affida il compito di stabilire i criteri per la determinazione della durata delle concessioni, di specificare i poteri di vigilanza e controllo delle Autorità portuali in fase di esecuzione del rapporto, di indicare le modalità di rinnovo del titolo e le procedure relative alla cessione degli impianti a nuovo concessionario, di stabilire i limiti minimi dei canoni che i terminalisti sono tenuti a versare e, infine, il compito di adeguare "la disciplina relativa alle concessioni di aree e banchine alle normative comunitarie".

La garanzia di conformità delle procedure di rilascio e rinnovo delle concessioni portuali ai principi di non discriminazione e trasparenza è restata così, per la gran parte, a lungo affidata alla giurisprudenza e alla lettura che quest'ultima ha dato, con lo sguardo rivolto all'ordinamento dell'Unione, alle scarse disposizioni contenute nel testo dello stesso art. 18 e alla disciplina sulle concessioni demaniali marittime dettata dal Codice della navigazione (artt. 28 e ss.) e dal relativo regolamento di esecuzione (artt. 5 e ss.).

La deliberazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 57/2018 supplisce, in parte, alla perdurante inerzia ministeriale: essa impone alle Au-

torità di sistema portuale specifici obblighi di trasparenza e pubblicità nelle procedure di affidamento delle concessioni ex art. 18 Legge 84/1994, sottopone al principio di proporzionalità la fissazione della loro durata e la misura dei relativi canoni e definisce, al contempo, la struttura di questi ultimi.

Se il rilascio delle concessioni ex art. 18 Legge 84/1994, nel suo schema base, sfugge all'applicazione delle regole dettate dal D.Lgs. n. 50 del 2016, a differenti conclusioni potrebbe giungersi considerando le fattispecie visualizzate dal comma 5 dello stesso articolo, in cui il titolo concessorio prevede anche la "realizzazione di opere infrastrutturali". In questi casi, infatti, il sinallagma essenziale del rapporto potrebbe subire, per volontà delle parti, un'alterazione tale da imporre l'applicazione del regime dettato dal CCP in materia di appalti nei settori speciali e di concessioni.

Non può escludersi che, in concreto, mediante una concessione ex art. 18, si costituisca un rapporto definibile, ai sensi del CCP, come concessione (o addirittura come appalto) di lavori.

La prima evenienza è ipotizzabile lì dove la realizzazione delle opere costituisca l'aspetto principale della relazione giuridica da costituirsi *inter partes* e l'offerta in disponibilità esclusiva di aree e banchine (e delle opere sulle stesse insistenti, esistenti o da realizzarsi a cura del concessionario) rappresenti, invece, il corrispettivo che l'ente di gestione del porto offre per la sua remunerazione.

Solo una *quaestio facti* consentirà di comprendere, nelle ipotesi prospettate, se il rapporto costituito mediante una concessione ex art. 18, Legge 84/1994, debba soggiacere al regime giuridico formalmente suo proprio o, piuttosto, alla disciplina della Parte III del CCP.

Per indicare quali concessioni sono sottratte all'applicazione della deliberazione (e disciplinate, invece, dal CCP), l'Autorità ha di contro richiamato la nozione di concessione "di realizzazione e gestione".

La concessione di realizzazione e gestione (o di costruzione e gestione), in particolare, ha quale tratto distintivo il dar luogo a un rapporto passivo, avente ad oggetto la realizzazione di opere nell'interesse dell'ente concedente, a fronte del pagamento di un corrispettivo rappresentato dalla gestione dell'opera realizzata per un determinato periodo di tempo.

Si evidenzia inoltre che la nozione di servizio di interesse generale designa, nell'ambito della legge porti, due distinte categorie di attività economiche.

Da una parte, infatti, sono così definiti i servizi tecnico-nautici, o servizi ancillari alla navigazione (pilotaggio, rimorchio, ormeggio, battellaggio: art. 14, commi 1 bis e 1 ter Legge 84/1994), la cui "disciplina" e "organizzazione" è rimessa dalla legge, in via generale, alla competenza dell'AM. Una competenza che, tuttavia, deve essere esercitata d'intesa con



le Autorità portuali (e oggi con le AdSP) nei porti da queste gestiti. I servizi ai quali si riferisce la lettera c) del quarto comma dell'art. 6, invece, sono quelli la cui individuazione era rimessa – prima della novella apportata dall'art. 2, comma 1, lettera e), del D.Lgs. 13 dicembre 2017, n. 23247 – a un decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Con i decreti del 14 novembre 1994 e del 4 aprile 1996, il Ministero ha esercitato tale competenza, qualificando di interesse generale i servizi di illuminazione, di pulizia e raccolta rifiuti, idrico, di manutenzione e riparazione, di gestione delle stazioni marittime e di supporto ai passeggeri, informatici e telematici, servizi comuni al settore industriale e al settore commerciale del porto, quali la gestione di parcheggi, di accosti attrezzati, di bacini di carenaggio di aree portuali industriali e, infine, il servizio ferroviario in ambito portuale.

Per quest'ultimo insieme di servizi, la soggezione alla disciplina del CCP è espressamente stabilita, a seguito delle modifiche apportate dal D.Lgs. n. 169/2016, dallo stesso comma 10 dell'art. 6, già menzionato a proposito delle concessioni strumentali all'affidamento di lavori di manutenzione: unica norma contenente, nella Legge n. 84/94, un espresso richiamo al D.lgs. n. 50 del 2016. A differenza di quanto rilevato a proposito delle attività di manutenzione, il rinvio è qui più chiaramente riferibile alla Parte III del decreto e, in particolare, alla disciplina delle concessioni di servizi.

### **2.3. Il quadro normativo di riferimento della "Direttiva Bolkestein"**

Con legge 30 dicembre 2018, n. 145 (art. 1, commi 682, 683 e 684) è stata disposta l'estensione della durata delle concessioni demaniali marittime a uso turistico-ricreativo per 15 anni, quindi fino al 1° gennaio 2034 mentre, con legge 17 luglio 2020, n. 77, di conversione in legge, con modificazioni, del DL 19 maggio 2020, n. 34, è stata ribadita la volontà del legislatore di fissare al 1° gennaio 2034 la data ultima di scadenza delle attuali concessioni interessate dalle precedenti proroghe (ed è stata anche sancita l'impossibilità per le amministrazioni comunali di intraprendere o proseguire procedure di scelta dei nuovi concessionari).

La disciplina citata conferma l'orientamento del legislatore italiano di prorogare gli atti concessori esistenti sino ad una auspicata (sin dal 1993) riforma di settore che a distanza di ventotto anni ancora non è stata adottata.

La proroga contrasta con la direttiva 123/2006/CE (c.d. "Bolkestein"), con la quale l'Unione europea non solo ha dettato disposizioni in materia di libertà di stabilimento dei prestatori di servizi, nonché la libera circolazione dei servizi, intendendo per servizi «qualsiasi attività economica non salariata di cui all'articolo 50 del trattato fornita normalmente dietro retribuzione» (art. 4, n. 1); soprattutto all'art. 12 sancisce che qualora il numero di autorizzazioni disponibili per una determinata attività sia limitato per via della scarsità delle risorse naturali, gli Stati membri ap-

plichino una procedura di selezione pubblica, imparziale e trasparente tra i candidati potenziali, per il rilascio di una "autorizzazione" (concessione) di durata limitata, non rinnovabile automaticamente.

### 2.3.1. Il Consiglio di Stato e l'auto-esecutività della direttiva

Con una recente sentenza (la n. 1416 del 16 febbraio 2021), la IV sezione del Consiglio di Stato ha, almeno per il momento, reso importanti chiarimenti in merito alla diretta applicabilità della "Bolkestein" alla fattispecie delle concessioni demaniali marittime per scopi turistici.

Il richiamo è all'art. 12, paragrafi 1 e 2, della direttiva 2006/123/CE "Bolkestein" e all'art. 49 TFUE, relativi ai servizi nel mercato interno.

Il Consiglio di Stato ha dunque ribadito «l'invalidità di norme nazionali che prevedano proroghe automatiche in assenza di qualsiasi procedura di selezione tra i potenziali candidati», già espressa in altri pronunciamenti.

In definitiva Palazzo Spada conferma il suo orientamento: il mancato ricorso a procedure di selezione aperta, pubblica e trasparente determina un ostacolo all'ingresso di nuovi soggetti nel mercato, ostacolo ingiustificabile alla luce dei principi di derivazione europea applicabili in materia di concessioni demaniali marittime con finalità turistico ricreative.

Rimane fluida la problematica relativa al carattere *self executing* della direttiva "Bolkestein", dalla quale discenderebbe in via di principio la indiscutibile ed immediata disapplicazione del diritto interno (della proroga) in favore dell'applicazione automatica della direttiva, con conseguente ineliminabile necessità di procedura ad evidenza pubblica in materia di concessioni demaniali marittime con finalità turistico ricreative.

Con la sentenza del 2016 la CGUE impone, in virtù della efficacia vincolante dei suoi pronunciamenti, al giudice nazionale (ed all'amministrazione dello Stato membro) l'applicazione immediata, della "Bolkestein" senza tuttavia una espressa bollinatura *self executing* della direttiva, qualifica ricavabile più per implicito che da una esposizione sinottica dei ritenuti presupposti di automatica esecutività del disposto normativo europeo.

Tale impostazione è discutibile perché il giudice europeo statuisce un preciso dovere di disapplicazione da parte del giudice nazionale della norma interna in contrasto con il diritto dell'Unione, dando per "scontato" l'enorme travaglio interpretativo che ha sancito l'automatica esecutività della direttiva "Bolkestein", attraverso un preciso lavoro esegetico che individua l'idoneità dell'art. 12 a regolare direttamente i rapporti tra privato ed amministrazione.

Per il momento, un primo step deve necessariamente registrare l'orientamento del Consiglio di Stato che impone il ricorso a procedure "di gara" per l'assegnazione delle concessioni demaniali marittime a scopo commerciale turistico, poiché «qualsivoglia normativa nazionale o re-

gionale deve in materia ispirarsi alle regole della Unione europea sulla indizione delle gare».

### *2.3.2. L'impostazione dell'art. 3 del DDL Concorrenza (AS 2469) in materia di concessione delle aree demaniali*

Il DDL Concorrenza, in esame al Senato della Repubblica (atto n. 2469)<sup>80</sup> interviene in modo significativo sulla materia delle concessioni di beni, partendo innanzitutto con una delega al Governo finalizzato tra l'altro a costituire un sistema informativo di rilevazione, per promuovere la massima pubblicità e trasparenza dei principali dati e delle informazioni relativi a tutti i rapporti concessori.

Il Decreto Legislativo che ne seguirà dovrà, peraltro, definire l'ambito oggettivo della rilevazione includendo tutti gli atti, i contratti e le convenzioni che comportano l'attribuzione a soggetti privati o pubblici dell'utilizzo in via esclusiva del bene pubblico; prevedere la piena conoscibilità della durata, dei rinnovi in favore di un medesimo concessionario, di una società controllata dal concessionario o di un suo familiare diretto, del canone, dei beneficiari, della natura della concessione, dell'ente proprietario e, se diverso, dell'ente gestore, nonché di ogni altro dato utile a verificare la persistenza in favore del medesimo soggetto delle concessioni e la proficuità dell'utilizzo economico del bene in una prospettiva di tutela e valorizzazione del bene stesso nell'interesse pubblico.

Quanto alla specificità delle concessioni portuali, l'articolo 3 (Concessione delle aree demaniali portuali) introduce – in coerenza con gli obiettivi previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza – delle disposizioni “finalizzate ad introdurre criteri trasparenti e certi per il rilascio di concessioni per la gestione di porti e dirette a favorire un esercizio più efficiente degli stessi (legge annuale 2021)”.

In particolare, tale articolo propone – nei contenuti che seguono – la riformulazione completa dell'articolo 18 della legge 84/1994, che disciplina da oltre trent'anni in modo incompleto la materia delle concessioni delle aree demaniali e delle banchine comprese nell'ambito portuale alle imprese che siano state autorizzate all'espletamento delle operazioni portuali.

L'articolo 18, comma 1, nella nuova versione, prevede che gli affidamenti in concessione delle aree demaniali e delle banchine siano concesse alle imprese di cui all'articolo 16, comma 3, per l'espletamento delle operazioni portuali, eliminando la previgente specificazione relativa anche alle “... attività relative ai passeggeri e di servizi di preminente interesse commerciale ed industriale”.

Lo stesso comma estende, altresì, l'ambito di applicazione del regime concessione anche alla realizzazione e la gestione di opere attinenti alle

---

<sup>80</sup> <https://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/BGT/01329475.pdf>.

attività marittime e portuali collocate a mare nell'ambito degli specchi acquei esterni alle difese foranee anch'essi da considerarsi a tal fine ambito portuale, purché interessati dal traffico portuale e dalla prestazione dei servizi portuali anche per la realizzazione di impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco rispondenti alle funzioni proprie dello scalo marittimo.

La determinazione dei canoni concessori è commisurata anche all'entità dei traffici portuali svolti.

Cambia, inoltre, la procedura di affidamento, per cui le concessioni sono infatti affidate:

- sulla base di procedure ad evidenza pubblica, avviate anche ad istanza di parte,
- con pubblicazione di un avviso, nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e proporzionalità,
- con la garanzia di condizioni di concorrenza effettiva.

Gli avvisi devono definire in modo chiaro, trasparente, proporzionato rispetto all'oggetto della concessione e non discriminatorio:

- i requisiti soggettivi di partecipazione;
- i criteri di selezione delle domande;
- la durata massima delle concessioni;
- gli elementi riguardanti il trattamento di fine concessione, anche in relazione agli eventuali indennizzi da riconoscere al concessionario uscente.

Il termine minimo per la ricezione delle domande di partecipazione è di trenta giorni dalla data di pubblicazione dell'avviso.

Viene, pertanto, eliminata la disciplina previgente nella quale spettava al Ministero indicare l'iter che le Autorità di Sistema Portuale o Autorità Marittime erano tenute a seguire per l'affidamento in concessione.

È previsto, altresì, che i partecipanti alla procedura di affidamento debbano:

- presentare, all'atto della domanda, un programma di attività, assistito da idonee garanzie, anche di tipo fideiussorio, volto all'incremento dei traffici e alla produttività del porto;
- possedere adeguate attrezzature tecniche ed organizzative, idonee anche dal punto di vista della sicurezza a soddisfare le esigenze di un ciclo produttivo ed operativo a carattere continuativo ed integrato per conto proprio e di terzi;
- prevedere un organico di lavoratori rapportato al programma di attività presentato.

È fissata, inoltre, una durata minima decennale per le concessioni relative all'impianto e all'esercizio dei depositi e stabilimenti di cui all'articolo

52 del Cod. Nav.<sup>81</sup> e delle opere necessarie per l'approvvigionamento degli stessi, se dichiarati strategici ai sensi della legge 23 agosto 2004, n. 239<sup>82</sup> (comma 4).

Il comma 5 chiarisce, inoltre, che le concessioni possono comprendere anche la realizzazione di opere infrastrutturali.

È confermata la disciplina per cui l'impresa concessionaria di un'area demaniale:

- deve esercitare direttamente l'attività per la quale ha ottenuto la concessione e non può essere al tempo stesso concessionaria di altra area demaniale nello stesso porto, salvo trattarsi di attività differente da quella di cui alle concessioni già esistenti nella stessa area demaniale
- non può svolgere attività portuali in spazi diversi da quelli che le sono stati assegnati in concessione.

Tuttavia, nella nuova versione proposta dell'articolo 18, il divieto di cumulo non si applica nel caso di porti di rilevanza economica internazionale e nazionale<sup>83</sup>, di cui all'articolo 4 della Legge 84/1994 (comma 7).

Peraltro, su richiesta motivata dell'impresa concessionaria, l'autorità concedente può autorizzare l'affidamento ad altre imprese portuali, autorizzate ai sensi dell'articolo 16, dell'esercizio di alcune attività comprese nel ciclo operativo (comma 8).

I commi 8 e 9 disciplinano in modo più chiaro e completo rispetto al testo attualmente in vigore, gli accertamenti (con cadenza annuale) per la verifica della permanenza dei requisiti per il rilascio della concessione e l'attuazione degli investimenti previsti nel programma di attività e, in caso di mancata osservanza degli obblighi assunti da parte del concessionario, nonché di mancato raggiungimento degli obiettivi indicati nel programma di attività, senza giustificato motivo, l'AdSP o, laddove non istituita, l'AM dichiarano la decadenza del rapporto concessorio.

È, infine, previsto all'ultimo comma (comma 10), che le disposizioni dell'articolo siano applicate anche ai depositi e stabilimenti di prodotti petroliferi e chimici allo stato liquido, nonché di altri prodotti affini, siti in ambito portuale.

---

<sup>81</sup> Art. 52 - Impianto ed esercizio di depositi e stabilimenti. Le concessioni per l'impianto e l'esercizio di depositi e stabilimenti, i quali siano situati anche soltanto in parte entro i confini del demanio marittimo o del mare territoriale, ovvero siano comunque collegati al mare, a corsi d'acqua o canali marittimi, sono fatte a norma delle disposizioni del presente titolo. Per l'impianto e l'esercizio di stabilimenti o di depositi costieri di sostanze infiammabili o esplosive è richiesta inoltre l'autorizzazione del ministro dei trasporti e della navigazione. L'impianto e l'esercizio dei depositi e stabilimenti predetti sono sottoposti alle disposizioni di polizia stabilite dall'AM. L'impianto e l'esercizio dei depositi e stabilimenti di cui al secondo comma sono sottoposti inoltre alle speciali disposizioni in materia.

<sup>82</sup> <https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:2004;239-art.1>

<sup>83</sup> Legge 84/1994, articolo 4 - Classificazione dei porti "... b) categoria II, classe I: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica internazionale; c) categoria II, classe II: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica nazionale; ...".

In via generale, si può esprimere un parere positivo, in merito alla nuova formulazione dell'articolo 18 della L. 84/1994.

La proposta mira difatti a soddisfare una maggior rispondenza ai principi previsti dalla normativa comunitaria circa la disciplina sulle concessioni, in termini di concorrenza, chiarezza, semplificazione e di diretta gestione dell'affidamento da parte dell'AdSP. In questo senso, il Ddl Concorrenza prevede che le concessioni per la gestione dei porti siano affidate sulla base di procedure ad evidenza pubblica garantendo condizioni di concorrenza effettiva. La previa determinazione dei relativi canoni e la pubblicazione di un avviso pubblico si muovono proprio nella direzione di garantire un affidamento delle concessioni sulla base di procedure concorrenziali. Le gare, quindi, potranno essere avviate anche su istanza di parte tramite avviso, senza più necessità di un decreto delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili.

Viene, inoltre, sottoposta a concessione anche la realizzazione e gestione di opere attinenti alle attività marittime e portuali collocate a mare nell'ambito degli specchi acquei esterni alle difese foranee, se interessati da traffico portuale.

Non convincono, tuttavia, le proposte di cui ai commi 7, ossia i) l'eccezione al divieto di cumulo di concessioni in un unico soggetto per la stessa attività e nello stesso porto ii) la possibilità, su richiesta motivata dell'impresa affidataria, che possa essere affidato ad altre imprese portuali, se già autorizzate ai sensi dell'articolo 16, l'esercizio di alcune attività comprese nel ciclo operativo.

Nel primo caso, è ribadito in via generale il principio per cui l'impresa concessionaria debba esercitare direttamente l'attività per la quale ha ottenuto la concessione e non possa essere al tempo stesso concessionaria di altra area demaniale nello stesso porto, a meno che l'attività per la quale l'impresa richieda una nuova concessione, sia differente da quella di cui alle concessioni già esistenti nella stessa area demaniale, e senza comunque poter svolgere attività portuali in spazi diversi da quelli che le sono stati assegnati in concessione.

Tuttavia, tale divieto di cumulo incontra una rilevante eccezione: è infatti previsto che una stessa impresa possa essere affidataria di più concessioni per lo svolgimento di medesime attività in aree demaniali diverse, nei porti di rilevanza economica internazionale e nazionale, individuati ai sensi dell'articolo 4 della L. 84/1994. In tale caso, è comunque vietato lo scambio di manodopera tra le diverse aree demaniali date in concessione alla stessa impresa o a soggetti comunque alla stessa riconducibili.

È, inoltre, previsto che l'autorità concedente, in presenza di una motivata richiesta dell'impresa concessionaria, possa anche autorizzare l'affidamento ad altre imprese portuali, autorizzate ai sensi dell'articolo 16, dell'esercizio di alcune attività comprese nel ciclo operativo

La predetta eccezione al principio di divieto di cumulo desta non poche perplessità.

La ratio del DDL Concorrenza sulle concessioni portuali mira a garantire e promuovere la complessiva competitività del nostro sistema portuale, a partire dall'introduzione di criteri trasparenti e certi per il rilascio di concessioni al fine di una gestione dei porti sempre più efficiente.

È del tutto evidente che la competitività del sistema portuale nazionale, anche in considerazione della vocazione all'export del nostro Paese, si gioca in modo preponderante proprio nei porti di rilevanza economica internazionale e nazionale. Pertanto, la previsione della possibilità di poter cumulare più concessioni in un unico soggetto, per lo svolgimento di stesse attività in ambiti demaniali portuali diversi, appare in contrasto con l'intento sotteso alla proposta normativa di promuovere la concorrenza all'interno della portualità nazionale, nella logica di sviluppare l'effettiva competitività delle aree portuali in affidamento concessorio.

## **B.II. I PIANI DI INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI NEI PORTI**

### **1. SINTESI**

La programmazione degli investimenti nei porti nel periodo 2021-2026 e in prospettiva fino al 2030, ha assunto dimensioni finanziarie senza precedenti. L'Allegato Infrastrutture al DEF riporta investimenti prioritari complessivi per circa 9,5 miliardi di euro, comprensivi di una parte degli investimenti previsti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e di tutti quelli previsti dal Piano Nazionale di Investimenti Complementari (PNIC).

A questi vanno aggiunti:

- Investimenti del Programma Green Ports, previsti dal PNRR, per 270 milioni di euro, a cui vanno aggiunti 170 milioni finanziati dal Fondo Sviluppo e Coesione per interventi nei porti del Mezzogiorno, per un totale di 440 milioni di euro;
- Investimenti per infrastrutture nelle Zone Economiche Speciali (ZES), previsti dal PNRR, per 630 milioni di euro;
- Quota parte dei 250 milioni di investimenti previsti dal PNRR per "Digitalizzazione della logistica e ICT".

Complessivamente, gli investimenti da realizzare nei porti nei prossimi anni sono quantificabili tra 10,5-11 miliardi di euro.

La programmazione degli investimenti nei porti va vista anche nella prospettiva che emergerà dall'elaborazione di ben 83 progetti di fattibilità tecnica ed economica, che progressivamente potranno essere inclusi negli interventi da finanziare e realizzare nei prossimi anni.



Di fronte ad una così consistente programmazione di investimenti nei porti non si deve comunque rinunciare a valutarne i contenuti, anche al fine di individuare eventuali esigenze non ancora considerate ma che rientrano nelle aspettative delle imprese che operano nei porti o sul territorio di riferimento. Emergono quindi alcuni quesiti riguardanti la programmazione degli investimenti, sui quali le rappresentanze di categoria del cluster marittimo portuale e le rappresentanze territoriali direttamente e indirettamente coinvolte dovrebbero concentrare l'attenzione, riguardo a:

- l'equilibrio e la coerenza della distribuzione settoriale, cioè tra programmi prioritari, degli interventi e le esigenze di rafforzamento di investimento in alcuni settori;
- possibili squilibri nella distribuzione territoriale tra Autorità di Sistema Portuale (AdSP), rispetto alle prospettive di sviluppo dei traffici e ai fabbisogni effettivi e potenziali di investimento, anche con riferimento al ruolo svolto dalla portualità per lo sviluppo produttivo del territorio;
- l'individuazione di eventuali "vuoti" da colmare nella programmazione degli investimenti a livello di AdSP, di cui promuovere la progettazione.

## **2. LA PROGRAMMAZIONE DEGLI INVESTIMENTI NEI PORTI DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE AL DEF 2021**

### **2.1. L'impostazione programmatica**

L'Allegato Infrastrutture al DEF 2021, "Dieci anni per trasformare l'Italia", è stato elaborato seguendo l'impostazione dei precedenti Allegati, ma integrandone i contenuti con gli interventi e le risorse previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e dal Piano nazionale di investimenti complementari (PNIC) ad esso collegato.

L'integrazione finanziaria generata dal PNRR e dal PNIC ha comportato un sensibile incremento degli investimenti programmati, aumentati da 196,7 a 242,6 miliardi di euro (+23,3%), accompagnati da un rilevante aumento delle risorse assegnate da 131,3 a 178,9 miliardi di euro (+36,3%), che ha determinato un leggero decremento del fabbisogno residuo da 65,4 a 63,7 miliardi di euro (-2,6%).

Gli incrementi più sensibili hanno riguardato gli investimenti nei porti, aumentati da 5,1 a 9,6 miliardi di euro (+88,2%), per strade e autostrade, aumentati da 54,3 a 75,8 miliardi (+39,6%), e nelle ferrovie cresciuti da 113,4 a 132,1 miliardi (+16,5%).

Le risorse assegnate sono aumentate da 60 a 90,2 miliardi di euro per le ferrovie (+54,8%), da 4,2 a 8,3 miliardi per i porti (+102,4%) e da 45,1 a 54,2 miliardi per strade e autostrade (+20,2%).

## Investimenti prioritari in infrastrutture per la mobilità (miliardi di euro): confronto tra Allegati al DEF 2021 e 2020

Modalità di trasporto	Costo investimenti	Risorse assegnate	Fabbisogno Residuo
Allegato al DEF 2021 (milioni di euro)			
Strade e autostrade	75,8	54,2	21,6
Ferrovie (con nodi urbani) *	132,1	92,9	39,2
TRM città metropolitane **	22,0	20,4	1,6
Porti	9,6	8,3	1,3
Aeroporti	3,1	3,1	0,0
<b>TOTALE</b>	<b>242,6</b>	<b>178,9</b>	<b>63,7</b>
Allegato al DEF 2020 (milioni di euro)			
Strade e autostrade	54,3	45,1	9,2
Ferrovie (con nodi urbani)	113,4	60,0	53,4
TRM città metropolitane	20,8	19,0	1,8
Porti	5,1	4,1	1,0
Aeroporti	3,1	3,1	0,0
<b>TOTALE</b>	<b>196,7</b>	<b>131,3</b>	<b>65,4</b>
Variazione assoluta (milioni di euro)			
Strade e autostrade	21,5	9,1	12,4
Ferrovie (con nodi urbani)	18,7	32,9	-14,2
TRM città metropolitane	1,2	1,4	-0,2
Porti	4,5	4,2	0,3
Aeroporti	0,0	0,0	0,0
<b>TOTALE</b>	<b>45,9</b>	<b>47,6</b>	<b>-1,7</b>
Variazione %			
Strade e autostrade	39,6	20,2	134,8
Ferrovie (con nodi urbani)	16,5	54,8	-26,6
TRM città metropolitane	5,8	7,4	-11,1
Porti	88,2	102,4	30,0
Aeroporti	0,0	0,0	0,0
<b>TOTALE</b>	<b>23,3</b>	<b>36,3</b>	<b>-2,6</b>

\* I fabbisogno residuo degli interventi ferroviari è limitato al 2026.

\*\* Il fabbisogno residuo degli interventi di sviluppo del trasporto rapido di massa (TRM) tiene conto solo dei progetti per i quali è già avvenuta la ripartizione delle risorse.

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati Allegati Infrastrutture ai DEF 2020 e 2021.

I fabbisogni residui registrano un forte incremento (da 9,2 a 21,6 miliardi di euro) per strade e autostrade (+134,8%) e, anche se molto modesti in valore assoluto (da 1 a 1,3 miliardi), per i porti (+30%), mentre si riduce sensibilmente (da 53,4 a 39,2 miliardi), pur a fronte di forte incremento degli investimenti, per le ferrovie (-26,6%) e per il trasporto rapido di massa (TRM), settore interessato da un contenuto aumento degli investimenti.

### 2.2. Gli interventi sui porti

Rispetto all'Allegato precedente emerge, quindi, un deciso rilancio degli investimenti portuali, soprattutto grazie ai finanziamenti del PNIC ed allo sblocco di risorse ordinarie da tempo disponibili, ma non assegnate. Il loro dimensionamento è il frutto dell'aggregazione degli interventi e dei programmi dei precedenti Allegati e quelli finanziati dal Fondo Complementare al PNRR, cioè il Piano Nazionale Investimenti Complementari (PNIC). Nella prospettiva della successiva adozione del Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) e del Documento di pianificazione pluriennale (DPP), l'Allegato ha raccolto gli interventi ed i programmi infrastrutturali portuali prioritari sulla base del loro avanzamento giuridico e programmatico, della loro coerenza con macro-finalità (efficienza energetica e ambientale e digitalizzazione) e alla loro ricaduta strategica sulla portualità nazionale. L'Allegato ha ag-

gregato in programmi prioritari gli interventi portuali individuati sulla base dei seguenti elementi:

- realizzazione in corso e obbligazioni giuridicamente vincolanti rilevate nei precedenti Allegati Infrastrutture al DEF;
- inclusione nei Piani Triennali delle Opere Pubbliche delle 16 Autorità di Sistema Portuale e negli Accordi di Programma esistenti;
- rilevazione delle schede periodicamente elaborate e aggiornate sugli interventi portuali;
- inserimento nel Fondo Complementare ex DL n. 59/2021;
- riparto delle risorse del Fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese del settore portuale (decreto MIMS 13 agosto 2020);
- inclusione nel PNRR (Missione 3 – Intermodalità e logistica integrata e Missione 5 – Interventi speciali per coesione territoriale).

Gli interventi così individuati sono stati quindi classificati nei seguenti dieci “programmi prioritari”:

1. manutenzione del patrimonio pubblico demaniale (interventi su banchine, piazzali, darsene, viabilità interna portuale, adeguamento infrastrutture logistiche del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera alla normativa antisismica, alla normativa in materia di sicurezza e salute all’abbattimento delle barriere architettoniche);
2. digitalizzazione della logistica e dei porti (*preclearing*, *fast corridors* doganali, *Port Management Information System*, *European Maritime Single Window*, *Port Community Systems* e integrazione interoperabilità con la Piattaforma logistica nazionale);
3. ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti (completamento infrastrutture di accessibilità ferroviaria dei porti italiani, differenziati tra “ultimo” miglio, ricadenti nel sedime dei porti, e “penultimo” miglio, di competenza del gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale);
4. ultimo miglio stradale (risoluzione di criticità strutturali nell’accessibilità stradale di alcuni porti italiani);
5. accessibilità marittima (miglioramenti strutturali per accogliere naviglio di dimensioni coerenti con le tipologie di traffici da attrarre);
6. resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici (nuovo programma di interventi per sviluppare e adeguare le infrastrutture portuali ad affrontare eventi imprevedibili);
7. efficientamento energetico e ambientale (interventi di sostenibilità ambientale dei porti italiani, compresi quelli previsti nel Piano nazionale del *cold ironing*);
8. *waterfront* e servizi crocieristici e passeggeri (interventi di adeguamento dei servizi di accoglienza a terra e dei terminal crociere e di valorizzazione dei *waterfront* urbani);
9. attività industriali nei porti (interventi sulla filiera della cantieristica navale e sulle attività industriali nei porti);

10.aumento selettivo della capacità portuale (interventi nei segmenti Ro-Ro e container).

In Appendice è riportato l'elenco degli interventi portuali (investimenti e progetti di fattibilità tecnica ed economica) previsti dall'Allegato al DEF 2021 per AdSP.

### 2.3. La distribuzione tra programmi prioritari

I costi degli interventi portuali complessivamente previsti dall'Allegato al DEF 2021 ammontano a oltre 9,8 miliardi di euro. Le fonti finanziarie disponibili fanno riferimento al Decreto MIMS 353/2020 (947 milioni), il PNRR (503 milioni), il Fondo Complementare (2.818 milioni) e altre fonti statali (4.346 milioni). Il fabbisogno residuo ammonta a 1.240 milioni di euro.

La consistenza finanziaria della programmazione degli investimenti portuali riportata nell'Allegato al DEF 2021 è senza precedenti, con una distribuzione per programmi prioritari da cui emergono evidenti preferenze di intervento, generate in larga parte dalla progettualità statale e delle AdSP e dall'accelerazione impressa dal PNRR-PNIC.

### Investimenti nei porti per programmi prioritari

Programmi prioritari	Costi	Risorse Disponibili				Fabbisogno
		Decreto MIMS 353 porti	PNRR	Fondo Complementare	Altre fonti statali	
Milioni di euro						
1. Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	314,3	132,0	0,0	0,0	102,0	80,3
2. Digitalizzazione della logistica e ICT*	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3. Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	753,3	44,2	67,8	222,0	367,6	51,7
4. Ultimo miglio stradale	827,8	151,0	52,7	20,0	464,5	139,6
5. Accessibilità marittima	2.554,9	203,8	16,5	1.140,6	1.023,7	170,4
6. Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	548,8	0,0	95,8	329,7	47,7	75,6
7. Efficientamento energetico ed ambientale **	1.133,2	0,0	270,0	717,9	85,4	60,0
8. Waterfront e servizi crocieristici e passeggeri	191,7	20,1	0,0	0,0	161,6	10,0
9. Attività industriali nei porti	688,8	152,3	0,0	0,0	484,1	52,4
10. Aumento selettivo della capacità portuale	2.840,8	243,8	0,0	387,5	1.609,7	599,8
<b>TOTALE</b>	<b>9.853,5</b>	<b>947,2</b>	<b>502,8</b>	<b>2.817,7</b>	<b>4.346,1</b>	<b>1.239,7</b>
Distribuzione %						
1. Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	3,2	13,9	0,0	0,0	2,3	6,5
2. Digitalizzazione della logistica e ICT	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3. Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	7,6	4,7	13,5	7,9	8,5	4,2
4. Ultimo miglio stradale	8,4	15,9	10,5	0,7	10,7	11,3
5. Accessibilità marittima	25,9	21,5	3,3	40,5	23,6	13,7
6. Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	5,6	0,0	19,1	11,7	1,1	6,1
7. Efficientamento energetico ed ambientale *	11,5	0,0	53,7	25,5	2,0	4,8
8. Waterfront e servizi crocieristici e passeggeri	1,9	2,1	0,0	0,0	3,7	0,8
9. Attività industriali nei porti	7,0	16,1	0,0	0,0	11,1	4,2
10. Aumento selettivo della capacità portuale	28,8	25,7	0,0	13,8	37,0	48,4
<b>TOTALE</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

\* Nel Programma "Digitalizzazione della logistica e ICT" andrebbe considerata anche una quota parte dei 250 milioni di euro previsti nel PNRR (Missione 3, Componente 2, Investimento 2 "Digitalizzazione della catena logistica").

\*\* Per completezza, sono state inserite le risorse del programma Green Ports, affidato alla competenza del Ministero della Transizione Ecologica (v. oltre).

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati Allegato Infrastrutture al DEF 2021.

I programmi portuali prioritari più rilevanti riguardano l'Accessibilità marittima (2.555 milioni di euro, pari 26,7% degli investimenti complessivi) e l'Aumento selettivo della Capacità portuale (2.840 milioni e 29,6%), seguiti da quelli riguardanti l'Ultimo miglio stradale (828 milioni e 8,6%), l'Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti (753 milioni e 7,9%) e l'Attività industriale nei porti (quasi 690 milioni, 7,2%).

Un cenno a parte va dedicato al programma sull'Efficientamento energetico ed ambientale, che ammonta 1.133,2 milioni di euro (l'11,5% degli investimenti complessivi). In tale programma vanno ricomprese le risorse del piano Green Ports (Interventi per la sostenibilità ambientale dei porti), previsto dal PNRR, alla Missione 3, Componente 2, Investimento 1 (v. oltre).

Riguardo invece il Programma "Digitalizzazione della logistica e ICT", nella tabella seguente non è riportata alcuna indicazione di investimenti.

In realtà, il PNRR prevede uno specifico intervento (Missione 3, Componente 2, Investimento 2 "Digitalizzazione della catena logistica") per un ammontare complessivo di 250 milioni di euro, di cui una parte dovrebbe sicuramente essere impiegata nella digitalizzazione dei porti, associata a 3 riforme collegate, cioè:

1. Semplificazione delle transazioni di importazione/esportazione attraverso l'effettiva implementazione dello Sportello Unico dei Controlli;
2. Interoperabilità della piattaforma logistica nazionale (PLN) per la rete dei porti, al fine di introdurre la digitalizzazione dei servizi di trasporto passeggeri e merci;
3. Semplificazione delle procedure logistiche e digitalizzazione dei documenti, con particolare riferimento all'adozione della CMR elettronica, alla modernizzazione della normativa sulla spedizione delle merci, all'individuazione dei laboratori di analisi accreditati per i controlli sulle merci.

#### **2.4. La distribuzione tra le AdSP**

Nell'analisi degli interventi per AdSP, si è tenuto conto ovviamente delle risorse previste dal PNRR riguardanti gli investimenti del piano Green Ports, senza allocarle territorialmente (ovviamente, non sono state inserite le risorse del PNRR per la digitalizzazione, la cui allocazione territoriale e settoriale dovrà essere definita con il relativo provvedimento di assegnazione).

Rispetto agli oltre 9,8 miliardi di investimenti complessivamente previsti, l'AdSP in cui sono maggiormente concentrati è quella del Mar Ligure Occidentale, con 2.123 milioni di euro (il 21,6% del totale), seguita da quelle dell'Adriatico Orientale (919 milioni, 9,3%), del Tirreno Centrale (760 milioni, 7,7%), dell'Adriatico Centro-Settentrionale (697 milioni, 7,1%) e del Tirreno Settentrionale (649 milioni, 6,6%).

Le risorse del PNRR sono distribuite solo in alcune AdSP e per importi limitati, mentre quelle del Fondo Complementare (2,8 miliardi) si concentrano soprattutto nell'AdSP del Mar Ligure Occidentale (574 milioni e il 20,4% del totale), dell'Adriatico Orientale (409 milioni, 14,5%) e del Tirreno Centrale (361 milioni, 12,8%). Le altre risorse statali (4.346 milioni di euro) si concentrano in gran parte nell'AdSP del Mar Ligure Occidentale (1.549 milioni, 35,6%) e, in misura minore, in quella del Mar Adriatico Centro-Settentrionale (377 milioni, 8,7%), del Mar Adriatico Orientale (371 milioni, 8,6%), del Mar Ionio (358 milioni, 8,2%), del Mar Tirreno Centrale (321 milioni, 7,4%) e del Mar Tirreno Settentrionale (299 milioni, 6,9%).

## Investimenti prioritari nei porti per AdSP

Programmi prioritari	Costi	Risorse Disponibili				Fabbisogno
		Decreto MIMS 353 porti	PNRR	Fondo Complementare	Altre fonti statali	
Milioni di euro						
1. Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	314,3	132,0	0,0	0,0	102,0	80,3
2. Digitalizzazione della logistica e ICT*	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3. Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	753,3	44,2	67,8	222,0	367,6	51,7
4. Ultimo miglio stradale	827,8	151,0	52,7	20,0	464,5	139,6
5. Accessibilità marittima	2.554,9	203,8	16,5	1.140,6	1.023,7	170,4
6. Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	548,8	0,0	95,8	329,7	47,7	75,6
7. Efficiamento energetico ed ambientale **	1.133,2	0,0	270,0	717,9	85,4	60,0
8. Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	191,7	20,1	0,0	0,0	161,6	10,0
9. Attività industriali nei porti	688,8	152,3	0,0	0,0	484,1	52,4
10. Aumento selettivo della capacità portuale	2.840,8	243,8	0,0	387,5	1.609,7	599,8
<b>TOTALE</b>	<b>9.853,5</b>	<b>947,2</b>	<b>502,8</b>	<b>2.817,7</b>	<b>4.346,1</b>	<b>1.239,7</b>
Distribuzione %						
1. Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	3,2	13,9	0,0	0,0	2,3	6,5
2. Digitalizzazione della logistica e ICT	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3. Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	7,6	4,7	13,5	7,9	8,5	4,2
4. Ultimo miglio stradale	8,4	15,9	10,5	0,7	10,7	11,3
5. Accessibilità marittima	25,9	21,5	3,3	40,5	23,6	13,7
6. Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	5,6	0,0	19,1	11,7	1,1	6,1
7. Efficiamento energetico ed ambientale *	11,5	0,0	53,7	25,5	2,0	4,8
8. Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	1,9	2,1	0,0	0,0	3,7	0,8
9. Attività industriali nei porti	7,0	16,1	0,0	0,0	11,1	4,2
10. Aumento selettivo della capacità portuale	28,8	25,7	0,0	13,8	37,0	48,4
<b>TOTALE</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

\* Per completezza, sono state inserite le risorse del programma Green Ports, ma non la loro allocazione territoriale, che sarà definita solo a seguito del bando pubblicato dal Ministero della Transizione Ecologica (v. oltre).

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati Allegato Infrastrutture al DEF 2021.

I fabbisogni residui (1.240 milioni di euro), si concentrano soprattutto nell'AdSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale (323 milioni, 26,1%), del Mar Adriatico Settentrionale (168 milioni, 13,6%) e del Mar Adriatico Centrale (131 milioni, 10,5%).

Dai dati emerge chiaramente la grande attenzione dedicata all'AdSP del Mar Ligure Occidentale (Genova-Savona), seguita a notevole distanza da quelle dell'Adriatico Orientale (Trieste) e del Tirreno Centrale (Napoli-Salerno).



Si tratta evidentemente delle portualità più importanti dell'intero sistema portuale nazionale, la cui dinamicità e progettualità ha generato nel tempo una consistente programmazione di investimento.

Va, tuttavia, aggiunto che alcune realtà portuali con grandi potenzialità di sviluppo sembrano aver prodotto una più limitata progettualità e che potrebbero farlo in futuro, visti anche i numerosi progetti di fattibilità tecnica ed economica previsti (v. Appendice).

## **2.5. La distribuzione territoriale degli investimenti nei programmi prioritari**

I programmi prioritari di intervento portuale presentano una distribuzione degli investimenti sensibilmente differenziata tra le ripartizioni territoriali, e ciò riguarda sia gli investimenti complessivi, sia la loro articolazione per programmi prioritari.

Nel complesso, emerge una elevata attenzione alla portualità del Mezzogiorno, ma a livello di programmi prioritari si rileva una sorta di concentrazione nei porti del Centro-Nord di investimenti connessi alla loro competitività (capacità portuale) e alle filiere produttive (attività industriale).

La distribuzione territoriale degli investimenti complessivi nei porti risulta di quasi 5 miliardi nel Centro-Nord (52%) e di 4,6 miliardi nel Mezzogiorno (48%).

A livello di programma prioritario, spiccano gli investimenti in Accessibilità marittima nel Mezzogiorno per 1.752 milioni di euro (68,6% del programma complessivo) e quelli in Aumento selettivo della capacità portuale del Centro-Nord, per 2.163 milioni (76,1% del programma).

Una maggiore concentrazione di risorse nel Mezzogiorno si rileva anche in altri programmi prioritari: Ultimo miglio stradale (418 milioni su 828 totali), Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici (435 milioni su 549), efficientamento energetico ed ambientale (488 milioni su 863).

In termini di fonti finanziarie, si rileva una maggiore concentrazione nel Mezzogiorno di quelle relative al PNRR (69,7%), al Fondo Complementare (54,2%) e ad altre fonti statali (52,6%).

Infine, riguardo il fabbisogno residuo, la quota più rilevante riguarda gli interventi nel Centro-Nord, per 970 milioni (78,2%) su 1.240 milioni totali, mentre quelli del Mezzogiorno hanno un bisogno di appena 270 milioni (21,8%).

Il peso del fabbisogno risulta pari al 19,5% nel Centro-Nord e del 5,9% nel Mezzogiorno.



## Investimenti prioritari nei porti per Settore e area territoriale (milioni di euro)

Programmi prioritarie e Aree territoriali	Costi	Risorse Disponibili				Fabbisogno
		Decreto MIMS 353 porti	PNRR	Fondo Complementare	Altre fonti statali	
<i>1. Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale</i>	314,3	132,0	0,0	0,0	102,0	80,3
- Centro-Nord	177,9	90,5	0,0	0,0	68,1	19,3
- Mezzogiorno	136,5	41,5	0,0	0,0	34,0	61,0
<i>2. Digitalizzazione della logistica e ICT *</i>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Centro-Nord	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Mezzogiorno	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>3. Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti</i>	753,3	44,2	67,8	222,0	367,6	51,7
- Centro-Nord	415,9	44,2	17,8	210,0	96,3	47,5
- Mezzogiorno	337,4	0,0	50,0	12,0	271,2	4,2
<i>4. Ultimo miglio stradale</i>	827,8	151,0	52,7	20,0	464,5	139,6
- Centro-Nord	409,9	82,0	52,7	0,0	169,6	105,6
- Mezzogiorno	417,9	69,0	0,0	20,0	294,9	34,0
<i>5. Accessibilità marittima</i>	2.554,9	203,8	16,5	1.140,6	1.023,7	170,4
- Centro-Nord	803,4	89,1	0,0	449,7	156,2	108,5
- Mezzogiorno	1.751,5	114,6	16,5	691,0	867,5	61,9
<i>6. Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici</i>	548,8	0,0	95,8	329,7	47,7	75,6
- Centro-Nord	114,1	0,0	0,0	66,0	0,0	48,1
- Mezzogiorno	434,7	0,0	95,8	263,7	47,7	27,5
<i>7. Efficiamento energetico ed ambientale *</i>	863,2	0,0	0,0	717,9	85,4	60,0
- Centro-Nord	375,4	0,0	0,0	308,1	67,4	0,0
- Mezzogiorno	487,8	0,0	0,0	409,8	18,0	60,0
<i>8. Waterfront e servizi croceristici e passeggeri</i>	191,7	20,1	0,0	0,0	161,6	10,0
- Centro-Nord	100,5	0,0	0,0	0,0	90,5	10,0
- Mezzogiorno	91,2	20,1	0,0	0,0	71,1	0,0
<i>9. Attività industriali nei porti</i>	688,8	152,3	0,0	0,0	484,1	52,4
- Centro-Nord	422,6	40,0	0,0	0,0	348,1	34,5
- Mezzogiorno	266,2	112,3	0,0	0,0	136,0	17,9
<i>10. Aumento selettivo della capacità portuale</i>	2.840,8	243,8	0,0	387,5	1.609,7	599,8
- Centro-Nord	2.162,5	243,8	0,0	258,2	1.064,3	596,2
- Mezzogiorno	678,2	0,0	0,0	129,4	545,3	3,5
<b>TOTALE *</b>	<b>9.583,5</b>	<b>947,2</b>	<b>232,8</b>	<b>2.817,7</b>	<b>4.346,1</b>	<b>1.239,7</b>
- Centro-Nord	4.982,1	589,6	70,5	1.291,9	2.060,4	969,7
- Mezzogiorno	4.601,4	357,6	162,3	1.525,8	2.285,7	270,0
	<b>Distribuzione %</b>					
- Centro-Nord	53,5	62,2	30,3	45,8	47,4	78,2
- Mezzogiorno	49,4	37,8	69,7	54,2	52,6	21,8

\* Non sono stati inseriti dati finanziari sugli interventi previsti dal PNRR non ancora territorialmente allocati in tema di digitalizzazione (250 milioni) e Green Ports (270 milioni).

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati Allegato Infrastrutture al DEF 2021.

### 3. GLI INTERVENTI DEL PIANO NAZIONALE INVESTIMENTI COMPLEMENTARI (PNIC)

Con il decreto MIMS del 13/8/2021, n. 330, il MIMS ha provveduto ad allocare le risorse del programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), previste per complessivi 2.860 milioni di euro, da impiegare entro la prima metà del 2026.

#### Risorse stanziare dal PNIC per investimenti portuali (milioni di euro)

Programmi prioritari	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Totale	
							V.A.	%
Sviluppo accessibilità marittima e resilienza infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici	300	400	320	270	130	50	1.470	51,8
Aumento selettivo della capacità portuale	72	85	83	90	60	0	390	13,8
Ultimo/Penultimo miglio ferroviario/stradale	20	53	69	47	48	13	250	8,8
Efficientamento energetico	3	7	10	10	10	10	50	1,8
Elettificazione delle banchine (Cold ironing)	80	150	160	140	160	10	700	23,8
<b>TOTALE</b>	<b>475</b>	<b>695</b>	<b>642</b>	<b>557</b>	<b>408</b>	<b>83</b>	<b>2.860</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati del Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibili.

Le risorse sono distribuite su cinque programmi prioritari (che si richiamano a quelli esposti nell'Allegato al DEF 2021), di cui il 51,8% (1.470 milioni di euro) a interventi per lo "sviluppo dell'accessibilità marittima e resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici", il 23,8% (700 milioni) alla "elettificazione delle banchine (*cold ironing*)", il 13,8% (390 milioni) ad "aumento selettivo della capacità portuale", l'8,8% (250 milioni) a "ultimo/penultimo miglio ferroviario/stradale" e, infine, l'1,8% (50 milioni) all'efficientamento energetico (si tratta di un solo investimento destinato all'AdSP dello Stretto).

L'allocazione finale prevede solo un minore impiego di risorse (per 24,4 milioni) per gli interventi di *cold ironing*, per cui il programma finale ammonta a 2.835,6 milioni di euro. A livello territoriale, il 43,1% (1.223,5 milioni di euro) degli investimenti è localizzato nel Mezzogiorno, mentre il 56,9% (1.612,2 milioni) nel Centro-Nord.

A parte gli interventi di efficientamento energetico, nel Mezzogiorno è localizzato il 46,8% (687,7 milioni) degli investimenti per lo "sviluppo dell'accessibilità marittima e resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici" e il 48,3% (326,4 milioni) alla "elettificazione delle banchine".

Sul piano procedurale e attuativo, il decreto MIMS trasferisce totalmente la responsabilità in capo alle AdSP (il dettaglio per ciascuna di esse è riportato in Allegato), le quali dovranno realizzare gli investimenti seguendo la disciplina dei contratti pubblici e sulla base di "Accordi procedurali" da stipularsi entro 31 dicembre 2021.

Nel caso di mancato rispetto delle previsioni di spesa definite dal MEF (decreto 15/7/2021), le risorse assegnate sono revocabili nel caso in cui non siano già oggetto di obbligazioni giuridicamente vincolanti (nel caso contrario, dovrebbero essere adottate le procedure, anche sostitutive, previste dal DL 77/2021).

Programmi prioritari	Centro-Nord	Mezzogiorno	Totale	Centro-Nord	Mezzogiorno
	Milioni di euro			Distribuzione %	
Sviluppo accessibilità marittima e della resilienza infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici	782,3	687,7	1.470,0	53,2	46,8
Aumento selettivo della capacità portuale	270,7	119,4	390,0	69,4	30,6
Ultimo/Penultimo miglio ferroviario/stradale	210,0	40,0	250,0	84,0	16,0
Efficientamento energetico	0,0	50,0	50,0	0,0	100,0
Elettificazione delle banchine (Cold ironing)	349,2	326,4	675,6	51,7	48,3
<b>TOTALE</b>	<b>1.612,2</b>	<b>1.223,5</b>	<b>2.835,6</b>	<b>56,9</b>	<b>43,1</b>

Risorse allocate per investimenti portuali del PNIC a livello territoriale e settoriale

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati del Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibili.

## 4. GLI INTERVENTI DEL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA (PNRR)

### 4.1. Il Progetto Green Ports

Nell'ambito della Missione 3 – Infrastrutture per una mobilità sostenibile, alla Componente 2 – Intermodalità e logistica integrata, è previsto l'investimento 1.1 – Interventi di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti, affidato alla competenza del Ministero della Transizione Ecologica (MTE), per un finanziamento complessivo di 270 milioni di euro<sup>84</sup>.

Lo scorso 25/8/2021 è stato pubblicato un avviso pubblico di manifestazione d'interesse – rivolto alle AdSP del Mar Ligure Occidentale, del Mar Ligure Orientale, del Mar Tirreno Settentrionale, del Mar Tirreno Centro Settentrionale, del Mare Adriatico Centrale, del Mare Adriatico Centro Settentrionale, del Mare Adriatico Settentrionale, del Mare Adriatico Orientale e del Mare di Sardegna<sup>85</sup> – per la presentazione di proposte di investimento per le seguenti categorie e tipologie di intervento:

1. Produzione di energia da fonti rinnovabili (incluse le diverse tecnologie di accumulo e/o produzione di idrogeno);
2. Efficienza energetica degli edifici portuali (riduzione dei consumi energetici ed elettrificazione);

<sup>84</sup> <https://www.mite.gov.it/bandi/progetto-green-ports-pnrr-avviso-pubblico-di-manifestazione-di-interesse-la-formulazione-di>.

<sup>85</sup> La limitazione territoriale degli interventi è dovuta al fatto che, per le altre AdSP del Mezzogiorno è in corso di attuazione il Programma di azione e coesione (PAC) "Infrastrutture e Reti" 2014-2020, il cui Asse D "Green Ports" ha una dotazione finanziaria di 170 milioni, destinata alla realizzazione interventi sostenibili da un punto di vista ambientale ed energetico nei porti delle regioni Campania, Puglia, Basilicata, Calabria e Sicilia. Va anche detto che, a seguito di un'analoga manifestazione d'interesse, risultano ammessi a finanziamento interventi per soli 44,4 milioni di euro.

3. Efficienza energetica dei sistemi di illuminazione (sostituzione con sistemi a risparmio energetico, inclusi sistemi di controllo e gestione, anche aumentando i punti di illuminazione fino al 20% per esigenze funzionali);
4. Acquisto di mezzi di servizio operanti all'interno del porto alimentati con elettricità o idrogeno o elettrificazione dei mezzi esistenti – come gru mobili, mezzi per la raccolta dei rifiuti, trattori, *reach staker*, elevatori, loco-trattori e locomotori, tramogge e similari – e, limitatamente alle dotazioni delle AdSP, anche di veicoli e natanti di servizio;
5. Interventi sulle infrastrutture energetiche portuali non efficienti (interventi sulla rete elettrica o altri impianti per aumentarne l'efficienza e la digitalizzazione) o propedeutici alla creazione di una *Port Grid*, (accumuli, elettrolizzatori per la produzione di idrogeno e impianti similari);
6. Realizzazione di infrastrutture per l'utilizzo dell'elettricità in porto (altri dispositivi per l'alimentazione e ricarica dei mezzi elettrici o ad idrogeno);
7. Metodi di riduzione delle emissioni (art. 292, comma 2, lett. t, parte V del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.) approvati e non approvati (art. 295, commi 19 e 20, parte V del D.Lgs. 152/2006 s.m.i., che dovranno attivare la procedura autorizzativa di cui all'art. 295 "Combustibili marittimi", commi da 14 a 18, e ottenere la relativa autorizzazione alla sperimentazione).

Le risorse previste sono allocate per più di 1/4 su investimenti per la produzione di energia da fonti rinnovabili e per poco meno di 1/4 sull'acquisto di mezzi di movimentazione portuale; seguono poi tre tipologie di interventi di efficientamento energetico (edifici, illuminazione e reti e impianti energetici).

## Interventi ammissibili e risorse previste

Tipologie di intervento	Milioni di euro	Quote %
Produzione di energia da fonti rinnovabili	70,0	25,9
Efficienza energetica degli edifici portuali	39,0	14,4
Efficienza energetica dei sistemi di illuminazione	30,0	11,1
Mezzi di servizio elettrici o elettrificati, di cui:	62,0	23,0
- delle AdSP	17,0	6,3
- di concessionari e/o terminalisti operanti nelle aree portuali	45,0	16,7
Interventi sulle infrastrutture energetiche portuali non efficienti	23,0	8,5
Realizzazione di infrastrutture per l'utilizzo dell'elettricità in porto	22,0	8,1
Metodi di riduzione delle emissioni	24,0	8,9
<b>TOTALE</b>	<b>270,0</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati del Ministero della Transizione Ecologica.

Sulla base dei flussi di traffico e di movimentazione di persone e merci, l'allocazione delle risorse previste tra le AdSP beneficiarie è calcolata su quote minime garantite, complessivamente pari ai 5/6 (225 milioni) dello stanziamento complessivo.

## Ripartizione delle quote minime riservate a ciascuna AdSP

AdSP	Milioni di euro	Quote %
Mar Ligure Occidentale	35,0	15,6
Mar Ligure Orientale	22,0	9,8
Mar Tirreno Settentrionale	33,0	14,7
Mar Tirreno Centro Settentrionale	22,0	9,8
Mare Adriatico Centrale	20,0	8,9
Mare Adriatico Centro Settentrionale	19,0	8,4
Mare Adriatico Settentrionale	22,0	9,8
Mare Adriatico Orientale	24,0	10,7
Mare di Sardegna	28,0	12,4
<b>TOTALE</b>	<b>225,0</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati del Ministero della Transizione Ecologica.

Particolarmente interessante è la destinazione di 62 milioni di euro per la sostituzione di mezzi di servizio di mezzi con motori endotermici che operano all'interno delle aree portuali (sono esclusi quelli impiegati nelle attività industriali svolte nei porti).

Di questi, 45 milioni (i restanti 17 milioni sono destinati alla sostituzione dei mezzi in dotazione alle AdSP) sono destinati a concessionari/terminalisti, che potranno beneficiare fino al 40% del costo di acquisto dei nuovi mezzi a trazione elettrica/idrogeno.

Le AdSP che ricevono le richieste di agevolazione formuleranno delle graduatorie, il cui punteggio premierà le richieste degli operatori in funzione della riduzione del livello di agevolazione richiesto, rispetto al massimo del 40%, e della durata residua della concessione.

## Ripartizione per AdSP della quota riservata ai concessionari/terminalisti per l'acquisto di mezzi di servizio ad alimentazione elettrica o a idrogeno

AdSP	Milioni di euro	Quote %
Mar Ligure Occidentale	8,0	17,8
Mar Ligure Orientale	5,5	12,2
Mar Tirreno Settentrionale	5,0	11,1
Mar Tirreno Centro Settentrionale	4,0	8,9
Mare Adriatico Centrale	4,0	8,9
Mare Adriatico Centro Settentrionale	4,0	8,9
Mare Adriatico Settentrionale	4,5	10,0
Mare Adriatico Orientale	5,5	12,2
Mare di Sardegna	4,5	10,0
<b>TOTALE</b>	<b>45,0</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati del Ministero della Transizione Ecologica.

Riguardo l'attuazione complessiva del bando Green Ports, colpisce la notevole complessità della procedura adottata e della valutazione dei vari interventi previsti, basata su un forte accentramento presso il Ministero competente delle decisioni di investimento, relegando le AdSP ad un ruolo di semplice proponente.

## 4.2. Gli interventi infrastrutturali nelle Zone Economiche Speciali (ZES)

Nel PNRR, nell'ambito della Missione 5 – Inclusione e Coesione, Componente 3 – Interventi Speciali per la Coesione Territoriale, l'Investimento 4 – Interventi nelle Zone Economiche Speciali (ZES)<sup>86</sup> sono previste risorse per 630 milioni di euro da destinare a interventi infrastrutturali.

### Interventi di infrastrutturazione delle ZES

ZES	Interventi	Milioni di €
Abruzzo	Zone industriali di Saletti e Manoppello Porti di Ortona e Vasto	62,9
Campania	Zone industriali di Marcianise, Nola, Valle Ufita e Battipaglia Porto di Salerno	136,0
Adriatica	Aree industriali di Brindisi, Lecce e Termoli Porto di Manfredonia	89,1
Ionica	Zone industriali di Tito (PZ), Jesce e la Martella (MT) e Taranto Porto e retroporto di Taranto	108,1
Calabria	Stazioni ferroviarie di Sibari, S. Pietro a Maida, Nocera Terinese e Rosarno Area industriale di Gioia Tauro Porti di Gioia Tauro, Reggio Calabria e Villa San Giovanni	111,7
Sicilia Orientale	Interporto di Catania Porti di Augusta, Riporto, S. Agata di Militello e Gela	52,2
Sicilia Occidentale	Porti e Aree industriali di Termini Imerese e Trapani	60,0
Sardegna	Completamento viabilità porto di Cagliari	10,0
<b>TOTALE</b>		<b>630,0</b>

Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati Allegato Infrastrutture al DEF 2021.

<sup>86</sup> Le ZES, introdotte in Italia con il c.d. "Decreto Mezzogiorno" (DL 91/2917) e istituite con DPCM 12/2018, sono: ZES Abruzzo; ZES Campania; ZES Calabria; ZES Ionica Interregionale Puglia e Basilicata; ZES Adriatica Interregionale Puglia e Molise; ZES Sicilia occidentale; ZES Sicilia orientale; ZES Regione Sardegna (in corso di definizione).







## AdSP Ligure Occidentale (Porti di Genova, Savona e Vado Ligure)

### INVESTIMENTI PRIORITARI PORTI (Mln. €)

N. Prog.	Intervento	Costi	Risorse Disponibili				Fabbisogno
			DM 353 Decreto porti	PNRR	Fondo Complementare	Altre fonti statali	
1	SAVONA - Messa in sicurezza Torrente Segno	15,0				15,0	0,0
3	GENOVA - Riqualificazione infrastrutture ferroviarie di collegamento al parco "Campasso", realizzazione trazione elettrica nelle tratte galleria "Molo Nuovo/Parco Rugna"/"Linea Sommergebile"	17,8				17,8	0,0
4	GENOVA - Riassetto sistema di accesso alle aree operative del bacino di Voltri	20,0				20,0	0,0
4	GENOVA - Programma straordinario interventi stradali prioritari in ambito portuale	141,2				141,2	0,0
4	SAVONA - Nuova viabilità urbana in fregio Molo 8.44	20,6				20,6	0,0
5	SAVONA - Nuova diga Vado Ligure prima fase	75,7			45,0	30,7	0,0
5	GENOVA - Nuova Diga del Porto di Genova	950,0			500,0	450,0	0,0
5	GENOVA - Nuova Torre Piloti	19,5				19,5	0,0
5	GENOVA - Dragaggi Sampierdarena e porto passeggeri	10,0				10,0	0,0
7	Genova, Savona, Vado Ligure – Cold Ironing	29,4			29,4		0,0
8	GENOVA - Stazione Erzelli	65,0				65,0	0,0
8	GENOVA - Waterfront di Levante	10,0				10,0	0,0
8	GENOVA - Mitigazione e completamento della passeggiata del canale di Prà lato sud	15,5				15,5	0,0
9	GENOVA - Lavori di messa in sicurezza e adeguamento idraulico del Rio Molinassi e del Rio Cantarena, di adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro, nonché di razionalizzazione dell'accessibilità dell'area portuale industriale di Genova Sestri Ponente - FASE 1	156,6				156,6	0,0
9	GENOVA - Riqualificazione Hennebique	133,3				133,3	0,0
9	GENOVA - Nuovo accosto Calata olii minerali	15,2				15,2	0,0
9	GENOVA - Lavori di messa in sicurezza e adeguamento idraulico del Rio Molinassi e del Rio Cantarena, di adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro, nonché di razionalizzazione dell'accessibilità dell'area portuale industriale di Genova Sestri Ponente - MESSA IN SICUREZZA IDRAULICA DEI TORRENTI DELL'AREA URBANA PORTUALE DI GENOVA - SESTRI PONENTE - MULTEDO	52,0				52,0	0,0
10	GENOVA - Ampliamento Terminal Contenitori Ponti Ronco e Canepa	63,5				63,5	0,0
10	VADO LIGURE - Costruzione di un'espansione a mare di 250.000 mq per nuovo terminal contenitori e riassetto dell'attuale terminal rinfuse e dei due pontili per lo sbarco di prodotti petroliferi	296,7				296,7	0,0
10	GENOVA - Intervento di adeguamento infrastrutturale della nuova Calata Bettolo per intervento accordo sostitutivo	16,5				16,5	0,0
<b>TOTALE</b>		<b>2.123,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>574,4</b>	<b>1.549,1</b>	<b>0,0</b>

### PROGRAMMI E INTERVENTI PORTI IN PROGETTAZIONE DI FATTIBILITÀ

N. Prog.	Intervento
3	GENOVA - Interventi di adeguamento del Parco Fuori Muro (realizzazione di nuova stazione dotata di binari di 750 metri, elettrificazione degli stessi, messa a norma delle intervie, centralizzazione degli scambi e realizzazione del sistema di segnalamento)
3	SAVONA - Adeguamento Terminal Ferroviario Vado Ligure (Opere di sistemazione del versante in fregio alla viabilità di accesso al proto di Vado Ligure per ampliamento terminal intermodale)
5	GENOVA - Nuova Diga del Porto di Genova
9	GENOVA - Ridislocazione Depositi costieri di Carmagnani/Superba
9	GENOVA - Lavori di messa in sicurezza e adeguamento idraulico del Rio Molinassi e del Rio Cantarena, di adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro, nonché di razionalizzazione dell'accessibilità dell'area portuale industriale di Genova Sestri Ponente - FASE 2
10	GENOVA - Opere complementari per pavimentazioni per ampliamento Terminal Contenitori Ponte Ronco e Canepa

## INTERVENTI E FINANZIAMENTI PNIC

Intervento	Milioni di Euro
Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici	
Genova - Nuova diga foranea	500,0
Savona Vado - Nuova diga foranea	45,0
<b>TOTALE</b>	<b>545,0</b>

AdSP Ligure Orientale (Porti di La Spezia e Marina di Carrara)

## INVESTIMENTI PRIORITARI PORTI (Mln. €)

N. Prog.	Intervento	Costi	Risorse Disponibili				Fabbi-sogno
			DM 353 Decreto porti	PNRR	Fondo Complementare	Altre fonti statali	
3	LA SPEZIA - Potenziamento di impianti ferroviari di La Spezia Marittima all'interno del porto commerciale secondo il P.R.P	39,0					39,0
3	LA SPEZIA - Opere di completamento infrastruttura ferroviaria di La Spezia Marittima interna al porto mercantile	12,0	12,0				0,0
5	LA SPEZIA - Bonifica ed escavo dei fondali esterni al molo Fornelli Est	11,9				11,9	0,0
5	LA SPEZIA - Dragaggio 2° e 3° bacino portuale nel Porto Mercantile	27,6					27,6
6	MARINA DI CARRARA - Waterfront Marina di Carrara	33,4			10,2	23,2	0,0
7	La Spezia – Cold Ironing	17,5			17,5		0,0
8	*LA SPEZIA - Nuova stazione marittima passeggeri nel primo bacino portuale della Spezia.	42,5				42,5	0,0
10	*LA SPEZIA - Piazzale e banchina Canaletto nel Porto Mercantile della Spezia	85,0				85,0	0,0
10	LA SPEZIA - Realizzazione ed elettrificazione del nuovo Molo crociere nel 1° bacino portuale della Spezia	33,5			30,0		3,5
<b>TOTALE</b>		<b>302,4</b>	<b>12,0</b>	<b>0,0</b>	<b>57,7</b>	<b>162,6</b>	<b>70,1</b>

## PROGRAMMI E INTERVENTI PORTI IN PROGETTAZIONE DI FATTIBILITÀ

N. Prog.	Intervento
3	LA SPEZIA - Piattaforma logistica retroporto S. Stefano Magra – 3° lotto funzionale
5	LA SPEZIA - Messa in sicurezza d'emergenza fondale molo Italia nel Porto Mercantile della Spezia
5	LA SPEZIA - Bonifica e successivo escavo zona prospiciente Molo Garibaldi e canale di accesso 1° bacino portuale nel Porto Mercantile della Spezia
6	LA SPEZIA - Ristrutturazione e ampliamento del Molo Italia nel Porto Mercantile della Spezia, con riqualificazione scogliera di protezione
7	LA SPEZIA - Fascia di rispetto a protezione abitato Canaletto e Fossamastra – 1° e 2° lotto funzionale, nonché spostamento verso mare delle barriere antifoniche tra Via Giulio Della Torre e Via S.Cipriano con completamento aree verdi e pista ciclabile neg
10	LA SPEZIA - Piazzale e banchina Terminal del Golfo (copertura diffusore ENEL)

## INTERVENTI E FINANZIAMENTI PNIC

Intervento	Milioni di Euro
Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici	
Marina Carrara - Waterfront	10,2
Elettrificazione delle banchine (Cold ironing)	
La Spezia - Realizzazione delle infrastrutture per cold ironing delle banchine al servizio del comparto mercantile secondo e terzo bacino portuale	12,0
La Spezia - Realizzazione delle infrastrutture per cold ironing del molo Garibaldi	5,5
<b>TOTALE</b>	<b>27,7</b>

AdSP Tirreno Settentrionale (Porti di Livorno, Capraia, Piombino, Portoferraio, e Rio Marina e Cavo)

**INVESTIMENTI PRIORITARI PORTI** (Mln. €)

N. Prog.	Intervento	Costi	Risorse Disponibili				Fabbi- sogno
			DM 353 Decreto porti	PNRR	Fondo Comple- mentare	Altre fonti statali	
1	LIVORNO - Intervento di straordinaria manutenzione diga curvilinea	33,0					33,0
4	PIOMBINO - Nuova strada di accesso al porto di piombino (stralcio ss 398 dello svincolo terre rosse)	18,5				17,6	0,9
5	LIVORNO - Riprofilamento della banchina del canale di accesso nella zona Torre del Marzocco Il Lotto	13,0				13,0	0,0
7	Livorno Piombino, Portoferraio – Cold ironing	77,5			77,5		0,0
9	PIOMBINO - Interventi connessi al nuovo PRP e/o all'APQ del 24/04/14 per la realizzazione di aree per la logistica industriale porto di Piombino I lotto funzionale	22,8				18,2	4,6
9	PIOMBINO - Interventi connessi al nuovo PRP - Aree per la logistica/industriale Porto di Piombino - Banchina Ovest della Dasena Nord - I lotto funzionale	34,5					34,5
10	LIVORNO - Darsena Europa - opere marittime e dragaggi - 1°fase	450,0	200,0			250,0	0,0
<b>TOTALE</b>		<b>649,2</b>	<b>200,0</b>	<b>0,0</b>	<b>77,5</b>	<b>298,8</b>	<b>72,9</b>

**PROGRAMMI E INTERVENTI PORTI IN PROGETTAZIONE DI FATTIBILITÀ**

N. Prog.	Intervento
1	RIO MARINA - Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Rio Marina
2	LIVORNO - Collegamento in fibra ottica fra il Porto di Livorno e l'Interporto Toscano "A. Vespucci"
3	LIVORNO, PIOMBINO - Piano del Ferro dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale
4	LIVORNO - Riorganizzazione e razionalizzazione della viabilità portuale di cintura – Separazione delle correnti di traffico portuale e cittadino – Diminuzione interferenze, incidentalità ed emissioni all'interfaccia Porto/Città – Razionalizzazione ed ottimizzazione
5	LIVORNO - Resezione Calata Orlando e Accosto 55
5	PIOMBINO - Realizzazione I fase di ampliamento banchine interne
6	PIOMBINO - Progettazione degli Interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione al Nuovo Piano Regolatore Portuale per la realizzazione dei banchinamenti antistanti le vasche di colmata nel porto di Piombino compreso dragaggio e realizzazione
6	PIOMBINO - Interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione al Nuovo Piano Regolatore Portuale per il completamento delle dighe di sopraflutto e sottoflutto nel porto di Piombino
6	PIOMBINO - Progettazione della mitigazione ambientale del waterfront e paesaggistica dell'area in adempimento prescrizioni DVA-DEC 2012-0000478 del 18 settembre 2012
10	LIVORNO - Attività realizzazione Darsena Europa

**INTERVENTI E FINANZIAMENTI PNIC**

Intervento	Milioni di Euro
<b>Elettrificazione delle banchine (Cold ironing)</b>	
Livorno - Fornitura di energia elettrica da banchina per le navi tipo portacontainer banchina presso la Darsena Toscana/Darsena Europa	16,0
Livorno - Fornitura di energia elettrica da banchina per le navi tipo crociera e Roro Pax a banchina presso l'area passeggeri	29,5
Piombino - Fornitura di energia elettrica da banchina per le navi tipo crociera e Roro Pax a banchina presso l'area passeggeri	16,0
Portoferraio - Fornitura di energia elettrica da banchina per le navi tipo crociera e Roro Pax a banchina presso l'area passeggeri	16,0
<b>TOTALE</b>	<b>77,5</b>



## AdSP Tirreno Centro-Settentrionale (Porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta)

### INVESTIMENTI PRIORITARI PORTI (Mln. €)

N. Prog.	Intervento	Costi	Risorse Disponibili				Fabbisogno
			DM 353 Decreto porti	PNRR	Fondo Complementare	Altre fonti statali	
3	CIVITAVECCHIA - Interventi di riorganizzazione del Sistema ferro in area Autorità Portuale di Civitavecchia	18,5				14,3	4,2
4	CIVITAVECCHIA - Viabilità principale rampe nord 2° lotto OO.SS.	102,1	69,0				33,1
4	CIVITAVECCHIA - Ponte di collegam. con antemurale (II lotto OO.SS.)	10,1			10,0	0,1	0,0
5	CIVITAVECCHIA - Prolungamento Banchina 13 II lotto (II lotto OO.SS.)	68,3			26,7		41,7
5	CIVITAVECCHIA - Nuovo accesso al bacino storico (II lotto OO.SS.)	43,3			43,3		0,0
7	Civitavecchia – Cold Ironing	80,0			80,0		0,0
10	CIVITAVECCHIA - Primo Lotto Funzionale Opere Strategiche (II stralcio): Banchinamento Darsena Servizi	36,1				36,1	0,0
10	FIUMICINO - Porto commerciale (PRP) 1° lotto funzionale (1 stralcio)	47,2	30,0				17,2
10	*FIUMICINO - Porto commerciale (PRP) 1° lotto funzionale (completamento)	204,3				10,0	194,3
10	GAETA - "Opere di completamento del porto commerciale di Gaeta"	33,1					33,1
<b>TOTALE</b>		<b>642,9</b>	<b>99,0</b>	<b>0,0</b>	<b>159,9</b>	<b>60,5</b>	<b>323,5</b>

### PROGRAMMI E INTERVENTI PORTI IN PROGETTAZIONE DI FATTIBILITÀ

N. Prog.	Intervento
1	CIVITAVECCHIA - Edilizia Demaniale*
1	CIVITAVECCHIA - Edilizia di Servizio*
1	FIUMICINO - Messa in sicurezza idraulica della foce e nuovo ponte pedonale
4	CIVITAVECCHIA - 2° stralcio Ampliamento Antemurale Colombo*
5	CIVITAVECCHIA - Prolungamento Banchina 13 I lotto (II lotto OO.SS.)
7	CIVITAVECCHIA - Emissario impianto di depurazione (II lotto OO.SS.)
7	CIVITAVECCHIA - Emissario dell'area sud (II lotto OO.SS.)
9	GAETA - Variante a PRP Portuale ed interventi connessi - (Realizzazione nuovo scalo di alaggio per delocalizzazione cantieristica - piano Frattasi)

### INTERVENTI E FINANZIAMENTI PNIC

Intervento	Milioni di Euro
Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici	
Civitavecchia - Prolungamento Banchina 13 II lotto	26,7
Civitavecchia - Nuovo accesso al bacino storico	43,0
Ultimo/Penultimo miglio ferroviario/stradale	
Civitavecchia - Ponte di collegamento con antemurale (II lotto OO.SS.)	10,0
Elettrificazione delle banchine (Cold ironing)	
Civitavecchia - Cold Ironing Porto di Civitavecchia	80,0
<b>TOTALE</b>	<b>159,7</b>

AdSP Tirreno Centrale (Porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia)

**INVESTIMENTI PRIORITARI PORTI** (Mln. €)

N. Prog.	Intervento	Costi	Risorse Disponibili				Fabbi-sogno
			DM 353 Decreto porti	PNRR	Fondo Comple-mentare	Altre fonti statali	
3	NAPOLI - Collegamenti stradali e ferroviari interni al sedime portuale	26,5				26,5	0,0
3	NAPOLI - Riassetto dei collegamenti ferroviari di ultimo miglio e della rete viaria portuale	20,0			20,0		0,0
4	SALERNO - SALERNO PORTA OVEST I STRALCIO: Realizzazione di un nuovo ramo di uscita autostradale, sistemazione dello svincolo autostradale zona cernicchiera, realizzazione di un nuovo collegamento (in galleria) tra autostrada e porto	125,9			10,0	115,9	0,0
5	SALERNO - Escavo Fondali porto commerciale	38,1				38,1	0,0
5	SALERNO - Prolungamento del molo sopraflutto e resecazione del tratto finale del molo di sottoflutto	23,0				23,0	0,0
5	SALERNO - Prolungamento del Molo Manfredi	25,0			15,0		10,0
5	SALERNO - Dragaggio del Porto commerciale di Salerno e del canale di ingresso – fase 2	40,0			40,0		0,0
5	NAPOLI - Escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli con deposito dei materiali dragati in cassa di colmata della darsena di levante (I stralcio)	33,6				33,6	0,0
5	NAPOLI - Escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli, con deposito in cassa di colmata della darsena di Levante dei materiali dragati - 2° lotto	12,5				12,5	0,0
5	NAPOLI - Porto di Napoli - Prolungamento e rafforzamento della diga Duca D'Aosta	150,0			150,0		0,0
6	NAPOLI - Interventi di riqualificazione dell'area monumentale del porto di Napoli. Nuovo terminal passeggeri alla Calata Beverello - connessioni porto città e riassetto della mobilità	24,5				24,5	0,0
6	NAPOLI - Potenziamento e riqualificazione delle infrastrutture dell'area monumentale del porto di Napoli destinate al traffico passeggeri, alle attività portuali e di collegamento con la città	74,1			26,0		48,1
6	SALERNO - Consolidamento ed adeguamento funzionale di alcuni moli e banchine	40,0			40,0		0,0
7	NAPOLI - Progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori di "realizzazione del completamento della rete fognaria portuale"	18,0				18,0	0,0
7	Napoli, Salerno – Cold Ironing	40,0			40,0		0,0
8	NAPOLI - Intervento di riqualificazione dell'area monumentale del porto di Napoli – Recupero e valorizzazione dell'edificio ex Magazzini generali volume esistente	20,1	20,1				0,0
9	NAPOLI - Risanamento statico del bacino di carenaggio n. 2 con adeguamento dell'impianto di pompaggio dei bacini nn. 1	29,0				29,0	0,0
10	NAPOLI - Porto di Napoli: Completamento della darsena di Levante	20,0			20,0		0,0
<b>TOTALE</b>		<b>760,4</b>	<b>20,1</b>	<b>0,0</b>	<b>361,0</b>	<b>321,2</b>	<b>58,1</b>

## PROGRAMMI E INTERVENTI PORTI IN PROGETTAZIONE DI FATTIBILITÀ

N. Prog.	Intervento
6	NAPOLI - Interventi di riqualificazione dell'area monumentale del porto di Napoli. Nuovo terminal passeggeri alla Calata Beverello - connessioni porto città e riassetto della mobilità
9	CASTELLAMMARE - Messa in sicurezza del porto
10	NAPOLI – ampliamento banchina di levante mediante cassa di colmata (progettazione fattibilità tecnica-economica ed indagini propedeutiche)

## INTERVENTI E FINANZIAMENTI PNIC

Intervento	Milioni di Euro
Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici	
Napoli - Potenziamento e riqualificazione delle infrastrutture dell'area monumentale del porto di Napoli destinate al traffico passeggeri, alle attività portuali e di collegamento con la città	26,0
Napoli - Prolungamento e rafforzamento della Diga Duca D'Aosta	150,0
Salerno - Dragaggio del porto commerciale di Salerno e del canale di ingresso – fase 2	40,0
Salerno - Prolungamento del molo Manfredi	15,0
Salerno - Prolungamento del molo Manfredi	40,0
Aumento selettivo della capacità portuale	
Napoli - Completamento della darsena di Levante. Lavori di ripristino di una parte della cassa di colmata sita in località Vigliena, compreso il dragaggio dei sedimenti di una parte dei fondali portuali e loro rifluimento in vasca	20,0
Ultimo/Penultimo miglio ferroviario/stradale	
Napoli - Riassetto dei collegamenti ferroviari di ultimo miglio e della rete viaria portuale	20,0
Salerno - Realizzazione del 2° lotto del 1° stralcio dell'intervento "Porta ovest" di Salerno Raddoppio del viadotto stradale di collegamento al porto	10,0
Elettrificazione delle banchine (Cold ironing)	
Napoli - Cold ironing	25,0
Salerno - Smart green port - cold ironing	15,0
<b>TOTALE</b>	<b>361,0</b>

AdSP Tirreno Meridionale e Ionio (Porti di Gioia Tauro, Corigliano, Crotona, Palmi)

**INVESTIMENTI PRIORITARI PORTI** (Mln. €)

N. Prog.	Intervento	Costi	Risorse Disponibili				Fabbisogno
			DM 353 Decreto porti	PNRR	Fondo Complementare	Altre fonti statali	
3	GIOIA TAURO - Nuovo Terminal Intermodale	20,0				20,0	0,0
4	GIOIA TAURO – Lavori di completamento della banchina di ponente lato nord	16,5		16,5			0,0
5	GIOIA TAURO - Lavori di completamento della banchina di ponente lato nord	16,5		16,5			0,0
5	GIOIA TAURO - Resezione delle banchine di ponente tratti G-H-I	40,0				20,0	20,0
5	GIOIA TAURO - Lavori di approfondimento e consolidamento del canale portuale lungo la banchina di levante tratti A-B-C	50,0	50,0				0,0
7	Gioia Tauro - Cold Ironing	2,0			2,0		0,0
9	GIOIA TAURO - Realizzazione capannone industriale nella Zona Franca del porto di Gioia Tauro ex Isotta Fraschini	16,5				16,5	0,0
<b>TOTALE</b>		<b>161,5</b>	<b>50,0</b>	<b>33,0</b>	<b>2,0</b>	<b>56,5</b>	<b>20,0</b>

**PROGRAMMI E INTERVENTI PORTI IN PROGETTAZIONE DI FATTIBILITÀ**

N. Prog.	Intervento
9	GIOIA TAURO - Bacino di carenaggio - impianto industriale

**INTERVENTI E FINANZIAMENTI PNIC**

Intervento	Milioni di Euro
Elettrificazione delle banchine (Cold ironing) Gioia Tauro - Elettrificazione banchine Ro-Ro	2,0



AdSP Sardegna (Porti di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Oristano, Portovesme, Santa Teresa Gallura)

**INVESTIMENTI PRIORITARI PORTI** (Mln. €)

N. Prog.	Intervento	Costi	Risorse Disponibili				Fabbisogno
			DM 353 Decreto porti	PNRR	Fondo Complementare	Altre fonti statali	
4	CAGLIARI - Strada di collegamento tra il terminal ro ro al porto ovest con svincoli sulla SS 195	10,0		10,0			0,0
5	PORTO TORRES - Progettazione definitiva ed esecutiva sulla base del progetto preliminare e per la realizzazione dei lavori per il prolungamento dell'Antemurale di Ponente	36,3				36,3	0,0
7	Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, S. Teresa di Gallura, Portovesme – Cold Ironing	70,8			70,8		0,0
9	CAGLIARI - Opere di infrastrutturazione primaria avamposti del Porto Canale per attività cantieristica - 2° Fase	31,3	31,3				0,0
10	CAGLIARI - Lavori di realizzazione dei banchinamenti del nuovo Terminal Ro Ro presso l'avamposto ovest del Porto Canale	100,0			99,4	0,7	0,0
10	CAGLIARI - Prolungamento della banchina sul lato nord-est del Porto Canale	33,7					33,7
10	CAGLIARI - Infrastrutturazione aree retrostanti i nuovi banchinamenti del lato sud ovest del bacino di evoluzione del Porto Canale – zona G1W e G2W	13,8	13,8				0,0
<b>TOTALE</b>		<b>296,0</b>	<b>45,2</b>	<b>10,0</b>	<b>170,2</b>	<b>36,9</b>	<b>33,7</b>

**PROGRAMMI E INTERVENTI PORTI IN PROGETTAZIONE DI FATTIBILITÀ**

N. Prog.	Intervento
1	CAGLIARI - Progettazione preliminare dei lavori di "prosecuzione del banchinamento del terminal rinfuse del Porto Canale di Cagliari"
5	CAGLIARI - Realizzazione darsena per imbarcazioni di servizio a Porto Foxi - 1° Fase GIOIA TAURO - Sviluppo del banchinamento del cerchio di evoluzione sud per il potenziale insediamento di altre attività multipurpose

**INTERVENTI E FINANZIAMENTI PNIC**

Intervento	Milioni di Euro
<b>Aumento selettivo della capacità portuale</b>	
Cagliari - Realizzazione dei banchinamenti del nuovo Terminal Ro Ro presso l'avamposto ovest del Porto Canale	99,4
<b>Elettrificazione delle banchine (Cold ironing)</b>	
Cagliari - Porto storico - Impianto di alimentazione elettrica navi in sosta	20,9
Cagliari - Porto canale - Impianto alimentazione elettrica navi in sosta	12,2
Olbia - Isola Bianca - Impianto alimentazione elettrica navi in sosta	21,6
Golfo Aranci - Impianto alimentazione elettrica navi in sosta	2,4
Porto Torres - Impianto alimentazione elettrica navi in sosta	12,8
S. Teresa di Gallura - Impianto alimentazione elettrica navi in sosta	0,5
Portovesme - Impianto alimentazione elettrica navi in sosta	0,5
<b>TOTALE</b>	<b>170,3</b>

AdSP Sicilia Occidentale (Porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani)

**INVESTIMENTI PRIORITARI PORTI** (Mln. €)

N. Prog.	Intervento	Costi	Risorse Disponibili				Fabbi- sogno
			DM 353 Decreto porti	PNRR	Fondo Comple- mentare	Altre fonti statali	
1	PALERMO - Ripristino e adeguamento funzionale edificio ex Tirrenia	19,3					19,3
1	PALERMO -Riqualificazione Molo Trapezoidale	26,5	25,5				1,0
3	TRAPANI - Connessione tra il porto e l'area industriale - potenziamento	17,8		17,8			0,0
5	TRAPANI - Dragaggio avamposto aree ponente dello sporgente Ronciglio	67,5			67,0		0,5
5	PALERMO - Escavo fondali bacino Crispi 3 e rifiorimento mantellata	39,3				39,3	0,0
5	TERMINI IMERESE - Lavori di completamento del molo foraneo di sopraflutto dalla progressiva 1.205,00 mt. alla progressiva 1.455,00 mt, del Porto di Termini Imerese (Il Stralcio) - I lotto funzionale	20,0				20,0	0,0
5	TERMINI IMERESE - Lavori di completamento del molo sottoflutto del Porto di Termini Imerese - I Stralcio	21,5				21,5	0,0
5	TERMINI IMERESE - Lavori di completamento del molo foraneo di sopraflutto dalla progressiva 1.205,00 mt. alla progressiva 1.455,00 mt, del Porto di Termini Imerese - I stralcio	19,1				19,1	0,0
5	TERMINI IMERESE - Porto di Termini Imerese: Lavori di Dragaggio del porto a quota -10,00 s.l.m.m	35,0				35,0	0,0
6	PALERMO - Consolidamento delle banchine sud dei moli Piave e S.Lucia ed adeguamento statico banchina Vittorio Veneto	45,0			45,0		0,0
6	PALERMO - Consolidamento molo sopraflutto Acquasanta	12,0			12,0		0,0
6	PALERMO - Completamento molo foraneo porto Arenella	19,0			19,0		0,0
6	TERMINI IMERESE - Nuova banchina per la logistica	60,0		36,0			24,0
7	Palermo, Trapani, Termini Imerese, Porto Empedocle – Cold Ironing	47,0			47,0		0,0
8	PALERMO - Stazione marittima: Rifunionalizzazione e restyling	28,6				28,6	0,0
9	PALERMO - Messa in sicurezza del Bacino di carenaggio da 150.000 TPL - Lavori e progettazione - Il Lotto Funzionale	81,0	81,0				0,0
9	PALERMO - Messa in sicurezza del Bacino di carenaggio da 150.000 TPL - Lavori e progettazione - I Lotto Funzionale	39,0				39,0	0,0
<b>TOTALE</b>		<b>597,6</b>	<b>106,5</b>	<b>53,8</b>	<b>190,0</b>	<b>202,5</b>	<b>44,8</b>

**PROGRAMMI E INTERVENTI PORTI IN PROGETTAZIONE DI FATTIBILITÀ**

N. Prog.	Intervento
1	PALERMO - Adeguamento statico banchina Sammuzzo
5	TRAPANI - lavori di rettifica della banchina Garibaldi
5	PORTO EMPEDOCLE - Lavori di dragaggio del porto
5	PORTO EMPEDOCLE - Lavori di rifiorimento della mantellata molo di ponente dalla prog.va 431,00 alla prog.va 1431,00
5	PORTO EMPEDOCLE Progetto di fattibilità dei lavori di realizzazione della scogliera di protezione della Darsena di Ponente
7	PALERMO - Rifacimento impianto fognario portuale
8	TRAPANI - Nuovo Terminal crociere molo a T.
8	PORTO EMPEDOCLE- Lavori di banchinamento molo Crispi SO e nuovo terminal porpuse con restyling e adeguamento funzionale stecca edifici demaniali
8	PORTO EMPEDOCLE - Progetto di fattibilità dei lavori di costruzione della nuova Stazione Marittima

## INTERVENTI E FINANZIAMENTI PNIC

Intervento	Milioni di Euro
Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici	
Palermo - Consolidamento delle banchine sud del Molo Piave ed adeguamento e messa in sicurezza statica delle banchine S. Lucia e Vittorio Veneto	45,0
Palermo - Consolidamento molo sopraflutto Acquasanta	12,0
Palermo - Completamento molo foraneo porto Arenella	19,0
Trapani - Lavori di dragaggio dell'avamposto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio	67,0
Elettificazione delle banchine (Cold ironing)	
Palermo - Nuovo impianto elettrico e illuminazione area portuale	32,0
Trapani - Intervento Green port	6,0
Termini Imerese - Nuovo impianto elettrico e illuminazione area portuale	6,0
Porto Empedocle - Nuovo impianto elettrico e illuminazione area portuale	3,0
<b>TOTALE</b>	<b>190,0</b>

## AdSP Sicilia Orientale (Porti di Augusta e Catania)

### INVESTIMENTI PRIORITARI PORTI (Mln. €)

N. Prog.	Intervento	Costi	Risorse Disponibili				Fabbisogno
			DM 353 Decreto porti	PNRR	Fondo Complementare	Altre fonti statali	
1	CATANIA - Ristrutturazione, consolidamento e adeguamento delle banchine e delle infrastrutture del porto nuovo	14,0					14,0
4	AUGUSTA - messa in sicurezza opere d'arte a servizio dell'accesso al porto dell'isola e realizzazione terzo collegamento tra aree portuali e terraferma	26,2		26,2			0,0
5	AUGUSTA - Adeguamento di un tratto di banchina del Porto Commerciale - I stralcio	29,3				29,3	0,0
5	AUGUSTA - Completamento del rifiorimento e ripristino della diga foranea del porto di Augusta Braccio Nord e Centrale I stralcio	54,6	54,6				0,0
5	CATANIA - Intervento di rifiorimento della mantellata esterna della diga foranea del porto	49,0				49,0	0,0
6	CATANIA - Consolidamento e ricarica della mantellata della diga foranea del porto di Catania, rafforzamento e potenziamento della testata	70,0			70,0		0,0
7	Augusta, Catania – Cold Ironing	89,1			89,1		0,0
<b>TOTALE</b>		<b>332,3</b>	<b>54,6</b>	<b>26,2</b>	<b>159,1</b>	<b>78,3</b>	<b>14,0</b>

### PROGRAMMI E INTERVENTI PORTI IN PROGETTAZIONE DI FATTIBILITÀ

N. Prog.	Intervento
1	CATANIA - Lavori di ampliamento e consolidamento della banchina di levante del Porto peschereccio
1	AUGUSTA - Manutenzione straordinaria del Porto Commerciale e della Nuova Darsena Servizi
5	AUGUSTA - Adeguamento di un tratto di banchina del Porto Commerciale per l'attracco di navi containers II stralcio
5	AUGUSTA - Completamento del rifiorimento e ripristino della diga foranea del porto di Augusta Braccio Sud - II stralcio
8	CATANIA - Realizzazione di una stazione marittima
9	AUGUSTA - Realizzazione del distretto della cantieristica navale - porto di Augusta
9	AUGUSTA - Distretto della cantieristica - Realizzazione Banchina portuale e piazzali attrezzati a Pantano Daniele
10	CATANIA - Lavori di allargamento banchine interne del molo foraneo tra la radice ed il pennello est - porto di Catania

### INTERVENTI E FINANZIAMENTI PNIC

Intervento	Milioni di Euro
Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici	
Catania - Consolidamento e ricarica della mantellata della diga foranea del porto di Catania, rafforzamento e potenziamento della testata	70,0
Elettrificazione delle banchine (Cold ironing)	
Catania - Elettificazione delle banchine	56,5
Augusta - Elettificazione delle banchine del Porto Commerciale	32,6
<b>TOTALE</b>	<b>159,1</b>

## AdSP Stretto (Porti di Messina e Milazzo)

### INVESTIMENTI PRIORITARI PORTI (Mln. €)

N. Prog.	Intervento	Costi	Risorse Disponibili				Fabbisogn o
			DM 353 Decreto porti	PNRR	Fondo Comple mentare	Altre fonti statali	
1	MESSINA - Lavori di riqualificazione e rifunzionalizzazione degli uffici e del padiglione di ingresso nel quartiere fieristico di Messina *MESSINA - Comune di Messina:	14,2				14,2	0,0
4	Realizzazione strada di collegamento tra il Viale Gazzi e l'Approdo delle Ferrovie per Via Don Blasco	27,0				27,0	0,0
5	MILAZZO - Completamento banchine e pontili interni al bacino portuale ed escavazione fondali	12,6				1,9	10,7
7	Messina, Milazzo, Reggio Calabria, Villa San Giovanni - Progetto STRETTO GREEN - Deposito costiero di LNG ed elettrificazione delle banchine dei porti dell'AdSP dello Stretto	110,0			50,0		60,0
9	MILAZZO - Lavori realizzazione di un pontile industriale a giorno in località Giammoro	25,0				11,6	13,4
10	*MESSINA - Comune di Messina: Lavori di costruzione della piattaforma logistica di Tremestieri con annesso scalo portuale	74,5				74,5	0,0
TOTALE		263,2	0,0	0,0	50,0	129,2	84,1

### PROGRAMMI E INTERVENTI PORTI IN PROGETTAZIONE DI FATTIBILITÀ

N. Prog.	Intervento
6	PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI – risanamento strutturale banchina scivolo 0, realizzazione nuova banchina mezzi veloci e terminal passeggeri
10	MESSINA - Lavori di adeguamento ed ampliamento delle banchine Marconi, Peloro e Rizzo del porto di Messina
10	MESSINA - Lavori di rettifica della banchina I settembre
10	MESSINA - Lavori di adeguamento ed ampliamento del terminal logistico del Molo Norimberga (5*)

### INTERVENTI E FINANZIAMENTI PNIC

Intervento	Milioni di Euro
Efficientamento energetico Stretto green - transizione energetica della mobilità marittima nell'area dello Stretto: deposito costiero di Lng- elettrificazione delle banchine portuali	50,0



## AdSP Ionio (Porto di Taranto)

### INVESTIMENTI PRIORITARI PORTI (Mln. €)

N. Prog.	Intervento	Costi	Risorse Disponibili				Fabbisogno
			DM 353 Decreto porti	PNRR	Fondo Complementare	Altre fonti statali	
1	TARANTO - Rete di raccolta e collettamento delle acque di pioggia nelle aree comuni del porto e rete idrica e fognante nella zona di levante del porto di Taranto	18,1				18,1	0,0
1	TARANTO - Il lotto degli interventi di messa in sicurezza e bonifica della falda in area ex yard Belleli	45,5	45,5				0,0
1	TARANTO - Molo San Cataldo: rettifica, allargamento e adeguamento strutturale della banchina di levante del molo S.Cataldo e della Calata 1 del porto di Taranto	25,5				25,5	0,0
3	TARANTO - Piastra logistica integrata al sistema intermodale del corridoio adriatico	219,1				219,1	0,0
3	TARANTO - Infrastruttura primaria e accessibilità strada-rotaia dell'area "eco industrial park" (frazione ex Ilva)	50,0		50,0			0,0
5	TARANTO - Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - tratto di ponente	18,8			15,7		3,1
5	TARANTO - Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - tratto di levante	20,0			20,0		0,0
7	Taranto – Cold Ironing	55,0			55,0		0,0
9	TARANTO - Molo San Cataldo: centro servizi polivalente per usi portuali	12,8				12,8	0,0
10	TARANTO - Molo Polisettoriale: interventi per il dragaggio di 2,3 mmc. di sedimenti	83,0				83,0	0,0
<b>TOTALE</b>		<b>547,7</b>	<b>45,5</b>	<b>50,0</b>	<b>90,7</b>	<b>358,4</b>	<b>3,1</b>

### INTERVENTI E FINANZIAMENTI PNIC

Intervento	Milioni di Euro
Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici	
Taranto - Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto – tratto di levante	20,0
Taranto - Diga foranea fuori rada - tratto di ponente	15,7
Elettrificazione delle banchine (Cold ironing)	
Taranto - Realizzazione di un impianto di cold ironing presso le banchine pubbliche del porto di Taranto	35,0
Taranto - Realizzazione di un impianto di cold ironing presso il Molo Polisettoriale del porto di Taranto	12,0
Taranto - Realizzazione di un impianto di cold ironing presso il Pontile Petroli del porto di Taranto	8,0
<b>TOTALE</b>	<b>90,7</b>

AdSP Adriatico Centrale (Porti di Ancona, Falconara, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara e Ortona)

**INVESTIMENTI PRIORITARI PORTI** (Mln. €)

N. Prog.	Intervento	Costi	Risorse Disponibili				Fabbisogn o
			DM 353 Decreto porti	PNRR	Fondo Complem entare	Altre fonti statali	
3	ANCONA - Intervento lungomare nord per la rettifica e la velocizzazione della linea ferroviaria con i materiali di escavo dei fondali marini dei porti del SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE	40,3			10,0	30,3	0,0
4	ANCONA - Nuovo collegamento tra la SS 16 e il porto di Ancona	99,6					99,6
5	PESCARA - Interventi di deviazione porto canale di Pescara	52,2	21,2				31,0
6	ORTONA - Collegamento ultimo miglio con il porto e potenziamento delle relative infrastrutture, riattivazione del tratto ferroviario del molo nord e approfondimento del fondale mediante bonifica e consolidamento della banchina	19,8		19,8			0,0
7	Ancona, Ortona, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto – Cold ironing	11,0			11,0		0,0
9	ANCONA - Realizzazione di un nuovo piazzale in ampliamento di quelli esistenti, realizzazione di una nuova banchina di allestimento, allungamento del bacino di carenaggio	40,0	40,0				0,0
10	ANCONA - 2° FASE DELLE OPERE A MARE: Lavori di completamento e funzionalizzazione della nuova banchina rettilinea e dei piazzali retrostanti 1° stralcio funzionale	37,0				37,0	0,0
<b>TOTALE</b>		<b>299,9</b>	<b>61,2</b>	<b>19,8</b>	<b>21,0</b>	<b>67,3</b>	<b>130,6</b>

**PROGRAMMI E INTERVENTI PORTI IN PROGETTAZIONE DI FATTIBILITÀ**

N. Prog.	Intervento
5	ANCONA - Banchinamento del fronte esterno del molo Clementino
5	ANCONA - Opere a mare 2° fase 2° stralcio realizzazione mt. 430 diga foranea di sottoflutto
5	PESCARA - Interventi di dragaggio darsena commerciale ed opere accessorie
10	ANCONA - Opere a mare 2° fase completamento e funzionalizzazione della nuova banchina rettilinea e dei piazzali retrostanti (2° stralcio funzionale)
10	ANCONA - Completamento delle nuove banchine previste dal P.R.P. nella zona del Porto Mercantile
10	ANCONA – dragaggio del bacino portuale e conferimento dei sedimenti a tergo della scogliera nord

**INTERVENTI E FINANZIAMENTI PNIC**

Intervento	Milioni di Euro
<b>Ultimo/Penultimo miglio ferroviario/stradale</b>	
Ancona - Intervento lungomare nord per la rettifica e la velocizzazione della linea ferroviaria con i materiali di escavo dei fondali marini	10,0
<b>Elettrificazione delle banchine (Cold ironing)</b>	
Ancona - Sistema di cold ironing per le navi traghetto ormeggiate nel porto storico di Ancona	7,0
Pesaro - Elettrificazione delle banchine	0,5
San Benedetto del Tronto - Elettrificazione delle banchine	0,5
Ortona - Elettrificazione delle banchine d'ormeggio per la fornitura di energia alle gru semoventi nel porto di Ortona	2,0
Ortona - Elettrificazione della banchina di Molo Martello per fornire energia elettrica a navi passeggeri o di servizio di limitate dimensioni	0,5
Pescara - Elettrificazione della banchina commerciale per fornire energia elettrica a navi passeggeri o di servizio di limitate dimensioni	0,5
<b>TOTALE</b>	<b>21,0</b>



## AdSP Adriatico Centro-Settentrionale (Porto di Ravenna)

### INVESTIMENTI PRIORITARI PORTI *(Mln. €)*

N. Prog.	Intervento	Costi	Risorse Disponibili				Fabbisogno
			DM 353 Decreto porti	PNRR	Fondo Complementare	Altre fonti statali	
1	RAVENNA - Ristrutturazione della banchina c.d. Marcegaglia	12,6				12,6	0,0
1	RAVENNA - Adeguamento banchine operative - 3° stralcio Lotti 1, 2 e 3	60,0	45,0			15,0	0,0
5	RAVENNA - Hub Portuale di Ravenna - FASE II - Approfondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo terminal in penisola Trattaroli e utilizzo del materiale estratto in attuazione al P.R.P. vigente 2007 - 3° stralcio (Approfondimento canali Candiano e Baiona a - 14,50 - Lotti 1 e 2)	85,0	40,0		45,0		0,0
5	RAVENNA - Hub Portuale di Ravenna - FASE II - Approfondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo terminal in penisola Trattaroli e utilizzo del materiale estratto in attuazione al P.R.P. vigente 2007 - 4° stralcio (realizzazione e gestione impianto di trattamento materiali di risulta dall'escavo)	155,0			85,0	70,0	0,0
5	RAVENNA - Approfondimento del Canale Piombone: - 1° lotto sistemazione funzionale del canale Piombone in prima attuazione al P.R.P. - 2° lotto Risanamento della Pialassa Piombone e separazione fisica delle zone vallive dalle zone portuali mediante arginatura artificiale	29,7				29,7	0,0
7	Ravenna – Cold Ironing	35,0			35,0		0,0
10	RAVENNA - Hub portuale di Ravenna - FASE I Approfondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo terminal in penisola Trattaroli e utilizzo del materiale estratto in attuazione al P.R.P. vigente 2007 - 1° e 2° stralcio	250,1				250,1	0,0
10	RAVENNA - Adeguamento banchine operative - 3° stralcio Lotti 4 e 5	70,0					70,0
<b>TOTALE</b>		<b>697,4</b>	<b>85,0</b>	<b>0,0</b>	<b>165,0</b>	<b>377,4</b>	<b>70,0</b>

### PROGRAMMI E INTERVENTI PORTI IN PROGETTAZIONE DI FATTIBILITÀ

N. Prog.	Intervento
3	RAVENNA - Progetto per il potenziamento della dorsale ferroviaria sud del porto canale di Ravenna
8	RAVENNA - Progetto per il potenziamento del terminal traghetti del porto di Ravenna
8	RAVENNA - Progetto per la realizzazione di uno o più varchi portuali
10	RAVENNA - Completamento banchine in canale Piombone per realizzazione Terminal Agroalimentare

### INTERVENTI E FINANZIAMENTI PNIC

Intervento	Milioni di Euro
Elettificazione delle banchine (Cold ironing) Ravenna - Realizzazione di una stazione di cold ironing a Porto Corsini a servizio del Terminal Crociere	35,0

## AdSP Adriatico Meridionale (Porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli)

### INVESTIMENTI PRIORITARI PORTI (Mln. €)

N. Prog.	Intervento	Costi	Risorse Disponibili				Fabbisogno	
			DM 353 Decreto porti	PNRR	Fondo Complementare	Altre fonti statali		
4	BARI - Realizzazione strada camionale di collegamento tra l'Autostrada A14 ed il porto di Bari - Stazione appaltante Città Metropolitana di Bari	210,0	82,0			122,0	6,0	
5	BRINDISI - Completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e Costa Morena Est	58,7				58,0	0,7	
5	BRINDISI - Completamento del banchinamento in zona Capobianco e realizzazione dei dragaggi ad esso funzionali sino alla quota -12 m slmm.	50,0				30,0	20,0	
5	BARLETTA - Prolungamento di entrambi i moli foranei e approfondimento dei fondali secondo le previsioni del PRP	25,0	19,9				5,1	
6	MANFREDONIA - Ristrutturazione e rifunzionalizzazione molo alti fondali	120,0		40,0		80,0	0,0	
7	Bari, Brindisi – Cold Ironing	25,7				25,7	0,0	
8	BARI - Ristrutturazione e ampliamento Terminal Traghetti e Crociere	10,0					10,0	
10	BRINDISI - Opere di completamento accosti portuali navi traghetto e Ro-Ro di S. Apollinare Porto di Brindisi (in 2 stralci funzionali)	35,5				29,3	6,2	
TOTALE		534,9	101,9	40,0		168,0	177,0	48,0

### PROGRAMMI E INTERVENTI PORTI IN PROGETTAZIONE DI FATTIBILITÀ

N. Prog.	Intervento
1	BRINDISI - Lavori di manutenzione ed ammodernamento infrastrutture portuali della Stazione navale della Marina Militare
1	BARI - Realizzazione di edifici da destinare ad attività terziarie/direzionali e a depositi portuali nell'ambito dell'intervento di riqualificazione del Molo Pizzoli
1	BARI - Lavori di riqualificazione area ex Cianciola
4	BARI - Lavori di rimozione binari ed adeguamento sede stradale dorsale di collegamento Marisabella - S.Vito
9	BRINDISI - Realizzazione nuovo pontile gasiero ed adeguamento pontile Enichem
10	BARI - Riqualificazione del Molo S. Cataldo - Potenziamento delle infrastrutture asservite alla sede logistica del corpo della Capitanerie di Porto

### INTERVENTI E FINANZIAMENTI PNIC

Intervento	Milioni di Euro
Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici	
Brindisi - Completamento dell'infrastruttura portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e costa morena est (I e II lotto)	58,0
Brindisi - Banchinamento e recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capobianco (ex British gas) e realizzazione dei dragaggi ad esso funzionali sino alla quota -12 m slm	30,0
Manfredonia - Lavori di recupero e rifunzionalizzazione molo alti fondali	80,0
	168,0

## AdSP Adriatico Settentrionale (Porti di Venezia e Chioggia)

### INVESTIMENTI PRIORITARI PORTI (Min. €)

N. Prog.	Intervento	Costi	Risorse Disponibili				Fabbisogno
			DM 353 Decreto porti	PNRR	Fondo Complementare	Altre fonti statali	
1	VENEZIA - Conservazione architettonico e strutturale ad uso portuale dell'Edificio B "Edificio Sali e tabacchi" del compendio "ex Monopoli di Stato"	14,7				1,7	13,0
1	VENEZIA - Molo Sali - Opere di ripristino palancolato e completamento Banchina ad uso portuale	16,0	16,0				0,0
3	VENEZIA - Opere di adeguamento ferroviario e stradale del nodo di via della Chimica	12,0			12,0		0,0
5	VENEZIA-CHIOGGIA - Escavo dei canali a quota PRP e conferimento sedimenti	10,0	10,0				0,0
6	VENEZIA - Opere di ripristino marginamenti casse di colmata B - Ripristino marginamento ambientale sponda nord canale sud	31,0			27,5		3,5
7	VENEZIA - Opere di realizzazione degli interventi di messa in sicurezza del Sito di Interesse Nazionale di "Venezia – Porto Marghera"	41,7				41,7	0,0
7	Venezia - Cold Ironing	89,8			89,8		0,0
10	VENEZIA - Montesyndial - Nuovo terminal Container	184,5			32,7		151,8
10	VENEZIA - Bonifica e infrastrutturazione a terminal area ex Montefibre ex Syndial	55,4				55,4	0,0
<b>TOTALE</b>		<b>455,0</b>	<b>26,0</b>	<b>0,0</b>	<b>162,0</b>	<b>98,8</b>	<b>168,3</b>

### PROGRAMMI E INTERVENTI PORTI IN PROGETTAZIONE DI FATTIBILITÀ

N. Prog.	Intervento
1	VENEZIA - Completamento lavori per banchina della sponda Est del canale Ovest
1	VENEZIA - Adeguamento dell'accessibilità all'area portuale di Santa Marta
1	VENEZIA - Adeguamento delle aree ex monopoli (vari stralci) all'interno del sedime portuale
1	VENEZIA - Gestione e modifica delle reti di smaltimento delle acque meteoriche del Molo B del Terminal Rinfuse Venezia Spa e Vecon Spa a Porto Marghera
4	VENEZIA - Pianificazione del monitoraggio e progettazione del ripristino strutturale e dei viadotti stradali e pedonali di AdSPMAS
7	VENEZIA - Gestione e modifica delle reti di smaltimento delle acque meteoriche del Molo B del Terminal Rinfuse Venezia Spa e Vecon Spa a Porto Marghera
8	VENEZIA - Realizzazione di un nuovo terminal crociere

### INTERVENTI E FINANZIAMENTI PNIC

Intervento	Milioni di Euro
Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici	
Venezia - Opere di manutenzione e ripristino per la protezione e la conservazione nelle aree di bordo del canale Malamocco Marghera tratto curva San Lorenzo e Fusina	27,5
Aumento selettivo della capacità portuale	0
Venezia - Montesyndial - Nuovo terminal container	35,2
Ultimo/Penultimo miglio ferroviario/stradale	0
Venezia - Nuovo ponte ferroviario su canale ovest	8,0
Venezia - Adeguamento ferroviario e stradale del nodo di via della Chimica a porto Marghera	12,0
Venezia - Elettificazione Banchine Aree di Marghera	57,6
Venezia - Elettificazione Banchine Aree di Venezia	32,2
Elettificazione delle banchine (Cold ironing)	0
Venezia - Elettificazione Banchine Aree di Marghera	57,6
Venezia - Elettificazione Banchine Aree di Venezia	32,2
<b>TOTALE</b>	<b>262,3</b>



## AdSP Adriatico Orientale (Porto di Trieste)

### INVESTIMENTI PRIORITARI PORTI (Mln. €)

N. Prog.	Intervento	Costi	Risorse Disponibili				Fabbisogno
			DM 353 Decreto porti	PNRR	Fondo Complementare	Altre fonti statali	
3	TRIESTE - Lavori di realizzazione del nuovo layout del piano d'armamento portuale, fase 1	39,5				39,5	0,0
3	TRIESTE - Lavori di realizzazione del nuovo layout ..., fase 2	32,2	32,2				0,0
3	TRIESTE - Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo del porto di Trieste	188,5			180,0		8,5
5	TRIESTE - Interventi di ampliamento della radice del Molo VI del Punto Franco Nuovo del Porto di Trieste - prog. APT n. 1801	18,3	8,0			10,3	0,0
7	Trieste, Monfalcone - Cold Ironing	23,8			23,8		0,0
10	TRIESTE - Hub portuale di Trieste – Piattaforma logistica tra lo scalo legnami ed il punto franco oli minerali	132,4				132,4	0,0
10	TRIESTE - Opere preparatorie all'insediamento di attività logistiche ed industriali in zona Noghère anche in vista dell'integrazione con il costruendo terminal portuale Noghère	60,0			60,0		0,0
10	TRIESTE - Progetto di banchinamento parziale del terminal Noghère (fase I secondo il PRP 2016), comprensivo di dragaggio del canale di servizio e di collegamento alla viabilità	135,0			45,0		90,0
10	*TRIESTE - Componenti di intervento nel progetto di ammodernamento infrastrutturale e funzionale del terminal contenitori del Molo VII nel Porto	290,0			100,5	189,5	0,0
<b>TOTALE</b>		<b>919,8</b>	<b>40,2</b>	<b>0,0</b>	<b>409,3</b>	<b>371,8</b>	<b>98,5</b>

### PROGRAMMI E INTERVENTI PORTI IN PROGETTAZIONE DI FATTIBILITÀ

N. Prog.	Intervento
3	TRIESTE - Lavori di realizzazione del nuovo layout del piano d'armamento portuale, fase 1bis-ICT
3	TRIESTE - Lavori di rinnovamento e adeguamento funzionale del raccordo ferroviario Aquilinia - ex Aquila. Progetto n. 1898
3	TRIESTE - Lavori di rinnovamento e adeguamento funzionale del raccordo ferroviario Aquilinia - Muggia. Progetto n. 1925

### INTERVENTI E FINANZIAMENTI PNIC

Intervento	Milioni di Euro
<b>Aumento selettivo della capacità portuale</b>	
Trieste - Opere preparatorie all'insediamento di attività logistiche ed industriali in zona Noghère, in vista dell'integrazione con il costruendo terminal portuale Noghère	60,0
Banchinamento parziale del terminal Noghère (fase I secondo il PRP 2016), comprensivo di dragaggio del canale di servizio e di collegamento alla viabilità	45,0
Trieste - Componenti di intervento nel progetto di ammodernamento infrastrutturale e funzionale del terminal contenitori del molo VII del porto di Trieste	100,5
<b>Ultimo/Penultimo miglio ferroviario/stradale</b>	
Trieste - Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto franco nuovo	180,0
<b>Elettrificazione delle banchine (Cold ironing)</b>	
Trieste - Lavori di elettrificazione delle banchine del Molo Bersaglieri	8,0
Trieste - Lavori di elettrificazione delle banchine del Molo VII	8,0
Trieste - Lavori di elettrificazione delle banchine del Molo V e di Riva Traiana	4,0
Trieste - Lavori di elettrificazione delle banchine Scalo legnami, Piattaforma logistica	4,0
Monfalcone - Lavori di elettrificazione delle banchine del porto	7,0
<b>TOTALE</b>	<b>416,5</b>

## Porti Regionali

### INTERVENTI E FINANZIAMENTI PNIC

Intervento	Milioni di Euro
<b>Elettrificazione delle banchine (Cold ironing)</b>	
Veneto: Porto di Rovigo - Elettrificazione delle banchine del Porto interno di Rovigo lungo l'idrovia Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante	3,0
Friuli-Venezia Giulia: Porto Nogaro - Elettrificazione delle Banchine	7,4
Sicilia: Siracusa - Elettrificazione delle banchine da crociera	18,0
Sicilia: Gela - Elettrificazione delle banchine	1,5
<b>TOTALE</b>	<b>29,9</b>

## B.III. POLITICHE INDUSTRIALI

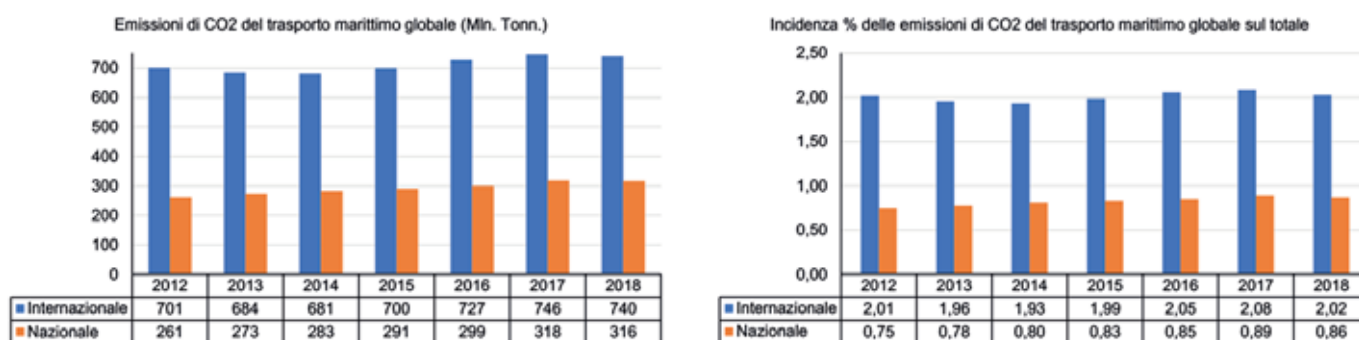
### 1. EVOLUZIONE SOSTENIBILE DELLA MOBILITÀ MARITTIMA E DELLA PORTUALITÀ

#### 1.1. Le emissioni della navigazione a livello globale: le stime, le analisi e le strategie dell'IMO

Secondo l'ultimo studio dell'*International Maritime Organization* (IMO)<sup>87</sup>, le emissioni di gas a effetto serra (GHG) – tra cui anidride carbonica (CO<sub>2</sub>), metano (CH<sub>4</sub>) e protossido di azoto (N<sub>2</sub>O), espresse in CO<sub>2</sub>e – del trasporto marittimo totale (internazionale, nazionale e della pesca) sono aumentate da 977 milioni di tonnellate nel 2012 a 1.076 milioni di tonnellate nel 2018 (+9,6%).

Nel 2012, le sole emissioni di CO<sub>2</sub> sono state 962 milioni di tonnellate, mentre nel 2018 sono aumentate a 1.056 milioni di tonnellate (+9,3%). L'incidenza delle emissioni dei trasporti marittimi sul totale delle emissioni globali è aumentata dal 2,76% del 2012 al 2,89% del 2018.

In particolare, le emissioni di CO<sub>2</sub> del trasporto marittimo internazionale sono aumentate nello stesso periodo da 701 milioni di tonnellate nel 2012 a 740 milioni di tonnellate nel 2018 (+5,6%), a un tasso di crescita inferiore rispetto alle emissioni totali di trasporto marittimo, e rappresentano una quota approssimativamente costante delle emissioni globali di CO<sub>2</sub> nel periodo (circa il 2%)<sup>88</sup>.



Fonte: Elaborazioni su dati IMO 2020.

In funzione delle traiettorie di crescita economica e degli scambi internazionali, l'IMO prevede che le emissioni potrebbero aumentare, rispetto a quelle del 2008, da circa il 90% al 130% delle emissioni entro il 2050.

Nonostante sia ancora prematuro valutare l'impatto del COVID-19 sulle proiezioni delle emissioni, a causa del calo delle emissioni nel 2020 e nel 2021, le tendenze di fondo dovrebbero restare immutate e modificare la traiettoria di crescita in misura quantitativamente limitata.

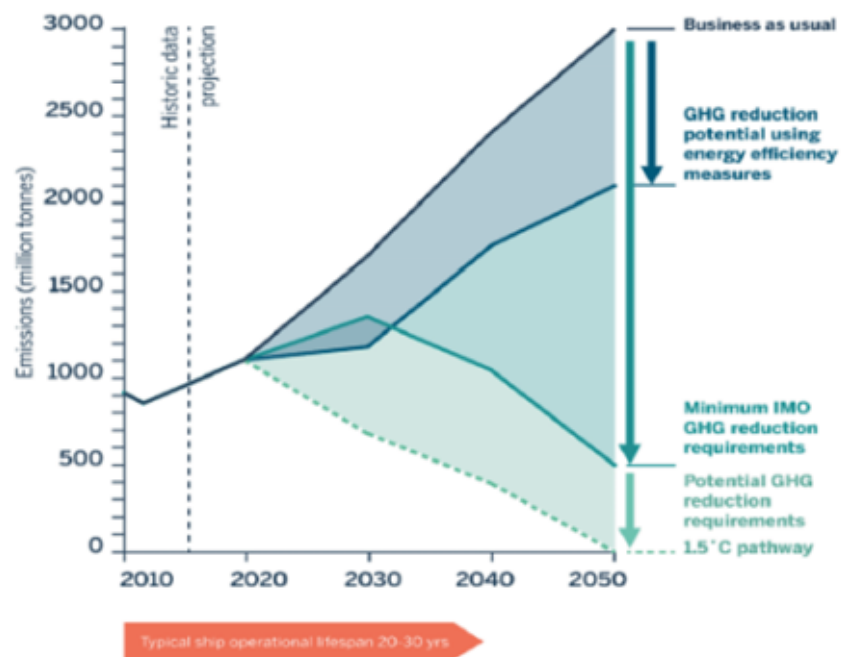
<sup>87</sup> Cfr. IMO, *Reduction of GHG Emissions from Ships - Fourth GHG Study*, 29 July 2020.

<sup>88</sup> Utilizzando la metodologia del terzo studio IMO sui gas a effetto serra, le emissioni di CO<sub>2</sub> dei trasporti marittimi internazionali basate su navi sono aumentate da 848 milioni di tonnellate nel 2012 a 919 milioni di tonnellate nel 2018 (+8,4%).

Nell'ipotesi che tutte le potenziali misure di mitigazione individuate dall'IMO venissero applicate a tutte le navi di nuova costruzione a partire dal 2025, la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> nel 2050 potrebbe consentire il raggiungimento degli obiettivi a medio e a lungo termine specificati nella sua "strategia iniziale" (v. par. succ.) sulla riduzione delle emissioni di gas serra generate dal trasporto marittimo, con un contributo di circa il 64% sulla riduzione totale delle emissioni di CO<sub>2</sub> dall'uso di combustibili alternativi.

## 2050 decarbonization (1.5°C aligned)

Emissions (million tonnes CO<sub>2</sub>)



Fonte: IMO 2020.

### 1.2. Le strategie IMO sulla sostenibilità dello shipping

La decarbonizzazione è una delle principali sfide odierne per il settore marittimo, che richiede una risposta internazionale e coordinata. Il settore marittimo ha la responsabilità di partecipare alla lotta contro il cambiamento climatico. Non possiamo semplicemente evitare la transizione energetica nel trasporto marittimo, per soddisfare le ambizioni della "strategia iniziale" *International Maritime Organization* (IMO) sulla riduzione delle emissioni di gas serra delle navi e, infine, eliminare gradualmente le emissioni di gas serra delle navi<sup>89</sup>. La strategia dell'IMO definisce attualmente una tempistica di decarbonizzazione del trasporto marittimo internazionale che prevede, rispetto al 2008, una riduzione dell'intensità di carbonio di almeno il 40% entro il 2030, delle emissioni annue totali di GHG di almeno il 50% entro il 2050 e la decarbonizzazione totale entro la fine del secolo.

<sup>89</sup> Cfr. IMO, *Initial IMO Strategy on Reduction of GHG emissions from ships*, 2018.



Misure a breve termine saranno adottate entro il 2021, sulla base di valutazioni qualitative e quantitative basate su analisi degli specifici impatti negativi sugli Stati. Le modifiche alla strategia IMO sono state concordate non senza difficoltà nel pervenire a soluzioni di compromesso per adottare misure a medio e lungo termine. L'attuazione della strategia richiederà al trasporto marittimo internazionale un grande impegno, nell'elaborare linee guida tecniche, un quadro normativo globale sulla decarbonizzazione, investimenti in nuove tecnologie, nuovi combustibili e innovazione, ricerca e sviluppo (R&S) e infrastrutture. Tuttavia, l'adozione di nuove tecnologie (anche tramite incentivi) non può prescindere da un potenziale ritorno sul capitale o che, almeno, siano "neutrali" a medio termine in termini di costi di esercizio del trasporto, per evitare che si trasferiscano sui prezzi del trasporto e sulla domanda aggregata.

Se i cambiamenti fossero troppo lenti, a causa dei maggiori costi dei combustibili alternativi, sarebbero necessari meccanismi di accelerazione della transizione, basati soprattutto su regolamentazioni adottate a livello internazionale e globale sui carburanti attuali. Questa eventualità è già individuabile nella proposta di inclusione del trasporto marittimo nel sistema di scambio di quote di emissioni dell'UE (ETS) che, se da un lato può soddisfare "formalmente" politici e regolatori, rischia di creare più problemi all'esercizio della navigazione a livello globale (con impatti a vari livelli, sui traffici, sulle portualità e, infine, sugli assetti economici e produttivi) che vantaggi oggettivi in termini di riduzione effettiva delle emissioni e, in ultima analisi, anche ostacoli al necessario processo di cambiamento tecnologico. L'obiettivo di riduzione delle emissioni entro il 2050 assunto dall'IMO comporterebbe investimenti stimabili in circa 1.650 miliardi di dollari, di cui circa l'87% (oltre 1.400) sarebbe destinato agli investimenti necessari alle infrastrutture terrestri e agli impianti di produzione per combustibili a basse emissioni di carbonio (*infrastructure for low-carbon fuels*), il 12% (circa 200 miliardi di dollari) alle tecnologie navali (*Engines and storage*) e il resto (circa 16 miliardi) allo sviluppo delle tecnologie energetiche (*energy efficiency technologies*)<sup>90</sup>.

### 1.3. La complessità della catena di approvvigionamento dei combustibili

Pur essendo, quindi, determinanti e bisognose di una vera e propria strategia di politica industriale le sfide tecnologiche e finanziarie per la progettazione di navi e di tecnologie di propulsione, quelle per lo sviluppo di combustibili marittimi più sostenibili sono ben più consistenti (e complesse), perché devono garantire la disponibilità di catene di approvvigionamento dei nuovi carburanti marittimi a basse o zero emissioni di carbonio dalla produzione al trasporto (e alla loro stessa sostenibilità<sup>91</sup>)

<sup>90</sup> Raucci C., Bonello J. M., Suarez de la Fuente S., Smith T., Søgaard K., *Aggregate investment for the decarbonisation of the shipping industry*, UMAS, January 2020.

<sup>91</sup> Si ricorda che l'Agenzia internazionale dell'energia stima che il 15% delle emissioni globali di gas serra legate all'energia sono causate dalla produzione di petrolio e gas e dalla loro distribuzione ai consumatori. Il problema attuale della sostenibilità dell'upstream sussiste anche nelle catene di produzione e approvvigionamento delle fonti alternative, con problemi strutturali e di costo che, attualmente, sono forse anche più rilevanti.

e alla effettiva (ed economicamente sostenibile) distribuzione alle navi.

Il profilo infrastrutturale ed energetico della sostenibilità della navigazione richiede una forte dinamica nell'innovazione tecnologica, una disponibilità rilevante di investimenti e un corretto coinvolgimento della collettività (vantaggi climatici effettivi e conformi agli standard normativi), a livello nazionale e locale, ma soprattutto volumi sufficienti, localizzazioni logisticamente ed economicamente coerenti e prezzi equi.

Attualmente, le catene di approvvigionamento per la produzione di combustibili alternativi e lo sviluppo di infrastrutture per la transizione energetica del trasporto marittimo risulta insufficiente e quasi inesistente anche per le fonti alternative già disponibili (GNL, biocarburanti, elettricità, ...) e utilizzabili almeno fino al 2030. In particolare, il GNL è utilizzato da appena lo 0,2% della flotta in servizio (0,4% in tonnellaggio), mentre in termini di ordini di nuove imbarcazioni rappresenta appena il 6,6% del totale. In una prospettiva di medio-lungo periodo, andrebbe quindi considerata come un'opzione apprezzabile per la transizione ai combustibili a zero emissioni di carbonio, insieme a quelle già disponibili (metano, biocarburanti, ...) e a quelle integrative o utilizzabili (allo stato attuale) nella navigazione a corto raggio e nelle operazioni nei porti (elettricità). Le fonti energetiche a zero emissioni di carbonio, come l'idrogeno, potrebbero svolgere un ruolo sostanziale ragionevolmente a partire dal 2030, a causa delle notevoli esigenze di sperimentazione e sviluppo delle tecnologie, comunque associate ad esigenze produttive e infrastrutturali di rilevante impegno, per la decarbonizzazione della catena di produzione e approvvigionamento. Tenendo conto di tali problematiche, allo stato attuale, si potrebbe teoricamente utilizzare nel trasporto marittimo, anche a breve termine, l'idrogeno prodotto dal gas naturale (*reforming* del metano a vapore). Altra fonte alternativa priva di carbonio e a emissioni zero molto promettente<sup>92</sup>, ma anch'essa ragionevolmente utilizzabile dal 2030, è l'ammoniaca, che oggi viene prodotta utilizzando gas naturale (*steam methane reforming*, cioè produzione di idrogeno e monossido di carbonio, mediante reazione di idrocarburi con vapori di acqua), che potrebbe essere utilizzato sia direttamente come combustibile per la navigazione sia indirettamente come vettore di idrogeno da estrarre per l'impiego finale (già ampiamente trasportata via mare come carico). Anche in questo caso, sussiste un rilevante problema di decarbonizzazione della produzione di ammoniaca, che potrebbe essere superato utilizzando elettricità rinnovabile (ad esempio, con l'impiego di energia eolica *off-shore*).

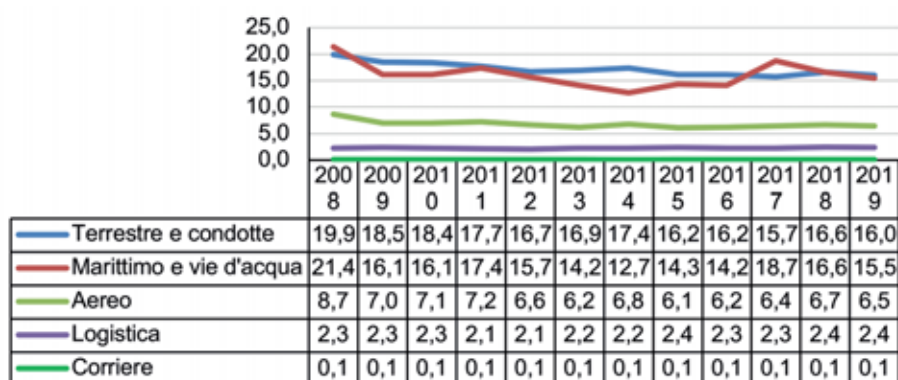
---

<sup>92</sup> Si segnalano già iniziative in fase di avvio di progetti per sviluppare navi alimentate ad ammoniaca.

## 2. LE EMISSIONI DI MEZZI NAVALI E DOTAZIONI LOGISTICHE

### 2.1. Le rilevazioni ISTAT

Le emissioni di GHG (*Greenhouse Gas Emissions*) in atmosfera nel nostro paese sono in tendenziale riduzione da tempo. Gli ultimi dati pubblicati dall'Istat<sup>93</sup> evidenziano un tasso medio annuo di variazione nel periodo 2008-2019 di -3,8%.



### Emissioni atmosferiche trasporti e logistica (milioni di tonnellate)

Fonte: Elaborazioni su dati Istat.

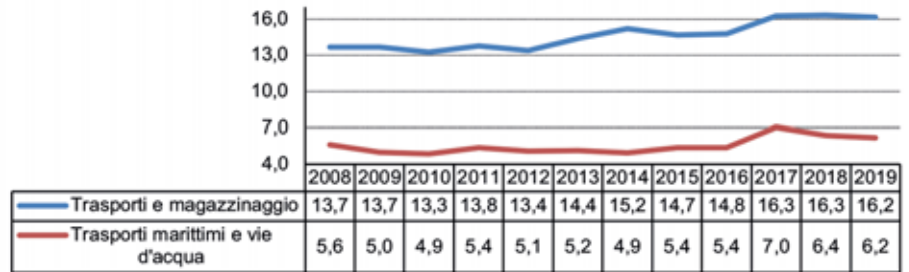
I trasporti e la logistica (classe statistica Ateco: Trasporti e Magazzinaggio) manifestano invece una tendenza complessiva nettamente inferiore (-2,3%), ma con alcune differenze tra le varie attività in cui si articola, cioè: -2% nel trasporto terrestre e trasporto mediante condotte; -2,9% nei trasporti marittimi e per vie d'acqua; -2,6% nel trasporto aereo; -2% nei servizi postali e attività di corriere. In controtendenza invece la logistica (+0,5%), inquadrabile nella classificazione delle attività economiche del Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti.

Secondo i dati del 2019, su un totale di 40,4 milioni di tonnellate di emissioni dei trasporti, quello marittimo e per le vie d'acqua ammonta a 15,5 milioni, poco distante dalle emissioni di trasporto terrestre (prevalentemente stradale), pari a 16 milioni. Da rilevare anche, a tale ultimo proposito, che le emissioni del trasporto marittimo nel 2017 hanno superato quelle del trasporto terrestre. La tendenziale e lenta riduzione risente ovviamente delle oscillazioni economiche globali e nazionali, ma resta sostanzialmente questo il trend di fondo, anche per la mobilità marittima. In termini di incidenza sul totale delle emissioni prodotte dalle attività economiche, Trasporti e Magazzinaggio nel 2019 rappresentano

<sup>93</sup> Cfr. ISTAT, Conti fisici dell'ambiente, 20 gennaio 2021 (<https://www.istat.it/it/archivio/252693>). Le emissioni atmosferiche sono riportate nel "conto satellite" conto satellite Namea (*National accounting matrix including environmental accounts*) sono calcolate a partire dall'inventario nazionale delle emissioni atmosferiche, realizzato annualmente dall'Istituto Superiore per la Ricerca e la Protezione Ambientale (Ispra), dal quale scaturiscono i dati comunicati dall'Italia in sede internazionale nell'ambito della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici Unfccc (*United Nations Convention on Climate Change*) e della Convenzione sull'inquinamento atmosferico transfrontaliero Clrtap (*Convention on long range transboundary air pollution*). Gli elementi considerati sono i seguenti: CO<sub>2</sub>: anidride carbonica (escluso combustione da biomassa); N<sub>2</sub>O: protossido di azoto; CH<sub>4</sub>: metano; NO<sub>x</sub>: ossidi di azoto; SO<sub>x</sub>: ossidi di zolfo; NH<sub>3</sub>: ammoniaca; COVNM: composti organici volatili non metanici; CO: monossido di carbonio; PM<sub>10</sub>: particolato; PM<sub>2,5</sub>: particolato fine.

il 16,2% e i trasporti marittimi e vie d'acqua il 6,2%, una quota ben superiore a quella rilevata dall'IMO a livello globale (v. sopra), pari al 2,9% nel 2018.

### Quote % di emissioni nei trasporti su quelle totali delle attività economiche



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

Questa maggiore incidenza delle emissioni della navigazione su quelle totali si spiega ampiamente per la rilevanza che questa attività riveste nel nostro paese, ricco di coste e di scali marittimi.

Tuttavia, emerge anche una tendenza alla crescita della quota delle emissioni della navigazione su quelle complessive del trasporto, un indice della rigidità strutturale e delle difficoltà del comparto ad assecondare processi di maggiore riduzione delle emissioni rispetto agli altri.

Riguardo ai componenti delle emissioni, il trasporto marittimo nel 2018 incide sul totale delle emissioni per il 6,2% di quelle di biossido di carbonio (CO<sub>2</sub>), ma risulta molto più incidente riguardo gli ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>), con il 42,2% e soprattutto gli ossidi di zolfo (SO<sub>x</sub>), con 74,7%.

### Incidenza % emissioni dei trasporti sul totale

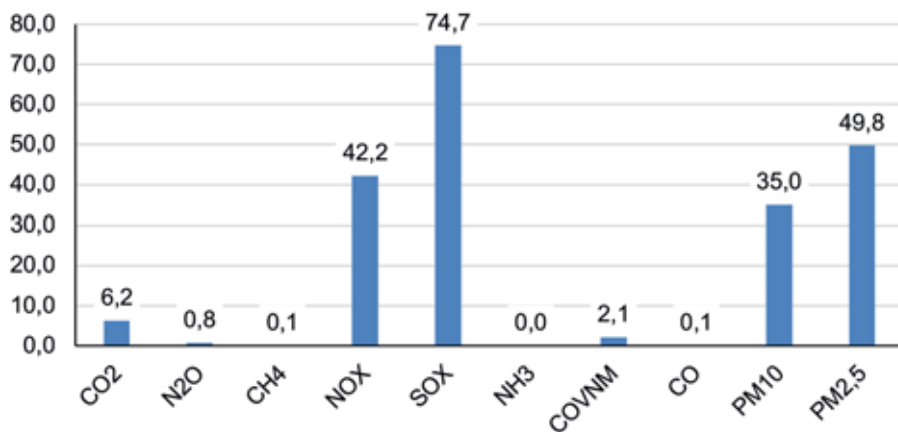


Fonte: Elaborazioni su dati Istat

Molto rilevante è anche l'incidenza delle emissioni di polveri sottili della navigazione, con il 35% di PM<sub>10</sub> e il 49,8% di PM<sub>2,5</sub>.

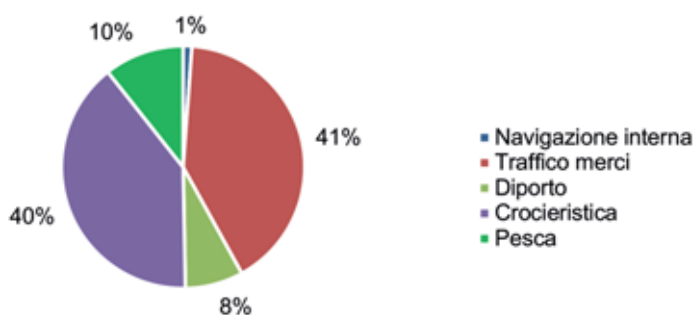
All'interno del comparto della navigazione<sup>94</sup>, le emissioni di inquinanti si concentrano prevalentemente sulla navigazione interna (40%) e la crocieristica (41%), seguite dalla pesca (10%) e dal diporto nautico (8%), con una residuale quota (1%) della navigazione sulle vie d'acqua interne.

<sup>94</sup> I dati qui utilizzati sono elaborati dall'Inventario provinciale delle emissioni in atmosfera (Banca dati delle emissioni atmosferiche per gli anni 1990, 1995, 2000, 2005, 2010 e disaggregate dall'inventario nazionale del 2015).



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

### Incidenza % delle emissioni del trasporto marittimo sul totale delle attività economiche - 2018



Fonte: Elaborazioni su dati Ispra

### Emissioni GHG traffico marittimo nazionale per segmento di attività - 2015

## 2.2. Le rilevazioni ISPRA

Riguardo le emissioni della navigazione (domestica e internazionale), rilevate da ISPRA in termini di CO<sub>2</sub>eq (emissioni convertite in biossido di carbonio equivalente) nel periodo 1990-2018, si evidenzia come esse seguano un andamento fortemente prociclico dell'economia e degli scambi commerciali.



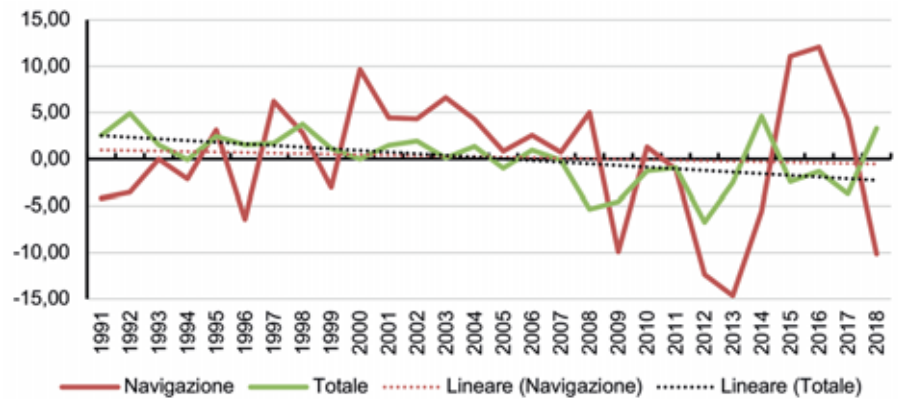
Fonte: Elaborazioni su dati Ispra

### Emissioni della navigazione 1990-2018

(milioni di tonnellate CO<sub>2</sub>eq)

A inizio e fine periodo, la quantità di emissioni è rimasta sostanzialmente la stessa (10 milioni di tonnellate), ma con una tendenza di forte crescita tra il 2000 e il 2008 (13,5 milioni di tonnellate), una sensibile discesa fino al 2014 (8,6 milioni di tonnellate), a seguito della doppia crisi economico-finanziaria, una risalita fino al 2017 (11,1 milioni di tonnellate) e infine una nuova discesa nel 2018, che sicuramente dovrebbe proseguire nel 2019-2020, a causa del COVID-19.

### Variazioni medie annue 1990-2018 e linee di tendenza delle emissioni di CO<sub>2</sub>eq

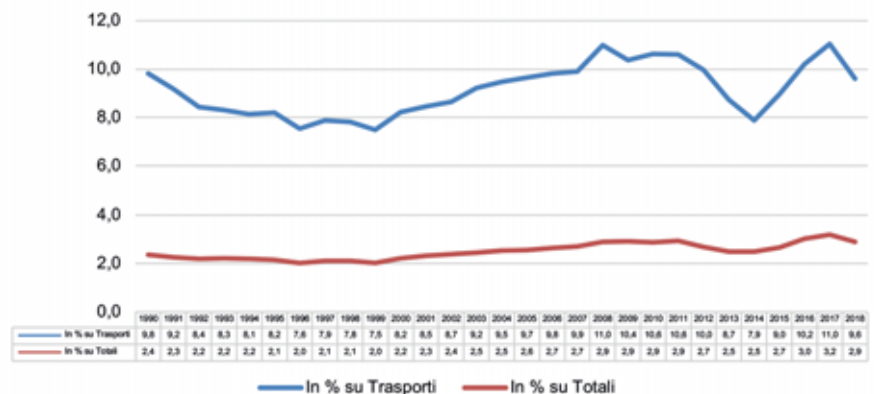


Fonte: Elaborazioni su dati Ispra

Queste forti oscillazioni non riescono a evidenziare possibili tendenze alla riduzione delle emissioni della navigazione e dei trasporti complessivi. Il tasso medio annuo di variazione delle emissioni della navigazione risulta infatti pari a -0,01% nel periodo 1990-2018 e, nel periodo 2008-2018, pari a -0,02%. I trasporti complessivi presentano invece un tasso rispettivamente pari a +0,05% e +0,18%.

Pur tenendo conto della pro-ciclicità e dei limitati risultati limitati nella riduzione delle emissioni (anche se parzialmente diversi della navigazione rispetto ai trasporti complessivi), altri profili di analisi mostrano invece una parziale tendenza alla riduzione, ma più accentuata nei trasporti complessivi che nella navigazione.

### Incidenza % emissioni della navigazione su quelle dei trasporti e su quelle totali



Fonte: Elaborazioni su dati Ispra

Le variazioni annue nel periodo 1990-2018 mostrano linee di tendenza diverse, più inclinata nei trasporti complessivi e meno nella navigazione.

Pur rilevando una complessiva rigidità strutturale alla riduzione delle emissioni dei trasporti, emerge anche che quelle della navigazione sono tendenzialmente in aumento rispetto al totale delle emissioni. In rapporto al settore trasporti, le emissioni della navigazione mantengono un'incidenza sostanzialmente stabile (pur con le oscillazioni di natura prociclica), dal 9,8% del 1990 al 9,6% del 2018, mentre in rapporto a quelle complessive tendono ad aumentare, dal 2,4% al 2,9%.

### 2.3. Le emissioni nei porti

Passando invece alle attività portuali, le emissioni direttamente indotte dallo stazionamento e dalle manovre delle navi, come pure quelle indirettamente generate per operazioni portuali (movimentazione merci e passeggeri, transiti veicoli stradali, ...) risultano, anche se di entità complessivamente limitata<sup>95</sup>, tutt'altro che irrilevanti, anche perché, essendo fortemente concentrate, coinvolgono anche in territorio circostante, spesso riferibile a grandi aree urbane.

La quantificazione delle emissioni generate dai porti non è ancora oggetto di rilevazioni sistematiche e diffuse, in grado di dare elementi quantitativi complessivi di riferimento. Tuttavia, iniziative sia a livello internazionale (classificazione ambientale dei porti) sia a livello nazionale (Piani ambientali delle Autorità Portuali) stanno facendo emergere situazioni particolarmente rilevanti e oggetto di interventi di mitigazione e, in particolare, di impiego di fonti rinnovabili, misure di efficientamento energetico e, soprattutto, di elettrificazione.

Sulla base di alcuni dati emergenti dai monitoraggi sulle emissioni delle attività svolte nei porti, emergono alcune evidenze di particolare interesse per possibili misure di politica industriale, ancora scarsamente considerate ai fini di una mobilità e logistica sostenibili del settore marittimo-portuale.

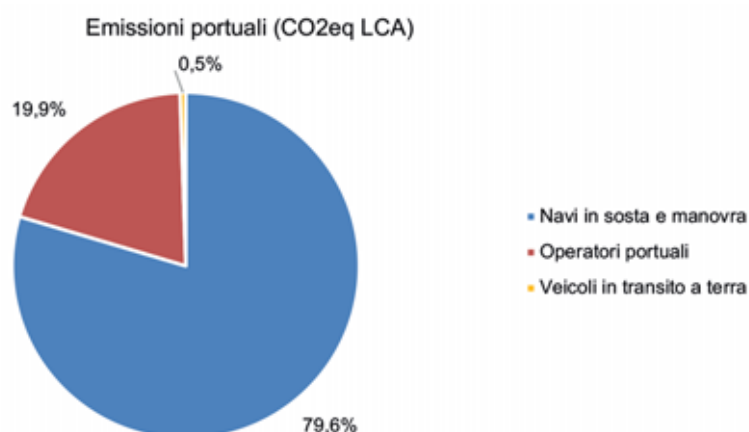
Adottando come base i dati dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, le emissioni, rilevate e valutate secondo diverse metriche<sup>96</sup>, attribuiscono una quota rilevante alle navi in sosta e in manovra (80%) e la restante quota alle operazioni portuali (19-20%) e ai transiti di veicoli (0,5%). In valore assoluto, le emissioni risultano pari a oltre mezzo milione di tonnellate di CO<sub>2</sub>eq LCA l'anno.

<sup>95</sup> Secondo alcune stime non recenti, l'incidenza delle emissioni prodotte nei porti europei su quelle globali dei porti sarebbero del 19% di CO<sub>2</sub>, del 5% di SOX, del 7% di PM<sub>10</sub> e dell'8% di PM<sub>2,5</sub>, inferiori rispetto alla loro quota di scali portuali (22%), anche grazie alle regolamentazioni europee sulle emissioni nei porti e alla presenza di impianti di alimentazione da terra e di incentivi per il cambio di combustibile impiegato (cfr. ITF/OECD, *Shipping Emissions in Ports*, Discussion Paper 20/2014, <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/dp201420.pdf>).

<sup>96</sup> In termini di emissioni di CO<sub>2</sub>, di CO<sub>2</sub>eq, comprensive di altre emissioni, e di CO<sub>2</sub>eq LCA, valutate in termini di life cost assessment (cfr. AdSP Mar Ligure Occidentale, Documento di Pianificazione Energetico Ambientale, 2019 ([https://www.portsofgenoa.com/components/com\\_publiccompetitions/includes/download.php?id=1235:deasp-2020.pdf](https://www.portsofgenoa.com/components/com_publiccompetitions/includes/download.php?id=1235:deasp-2020.pdf))).



## Emissioni delle attività svolte negli scali dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale



Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

Questi dati fanno emergere l'esigenza non solo di intervenire sulle navi e sulle connesse attrezzature di terra per l'alimentazione elettrica, ma anche sulle dotazioni, sulle strutture e gli impianti dedicati alla movimentazione di passeggeri e merci e al funzionamento dei relativi servizi, per i quali interventi mirati all'efficienza energetica e all'impiego di fonti rinnovabili potrebbero ulteriormente contribuire alla sostenibilità e alla decarbonizzazione dei porti.

### 2.4. Navigazione e movimentazione logistica e alimentazione energetica

Dal punto di vista dei potenziali investimenti necessari a ridurre le emissioni nella navigazione e nella movimentazione portuale, vanno quindi considerati, oltre ai profili energetici (sviluppo, produzione e infrastrutturazione) sulle fonti alternative, le esigenze di adeguamento dei mezzi di trasporto e delle dotazioni logistiche. Nel considerare i potenziali fabbisogni di adeguamento/sostituzione di mezzi navali, occorre fare riferimento a tutti i comparti della navigazione: mercantile, crocieristica, peschereccia, diportistica, trasporto pubblico locale e sicurezza (Marina Militare, Guardia Costiera, ...).

Il comparto più rilevante è sicuramente quello della navigazione commerciale (merci e crociere) che, secondo Confitarma, nel 2019 conta 1.370 unità per una stazza lorda complessiva (GT) di oltre 15 milioni di tonnellate<sup>97</sup>. Rispetto al 2018, si registra un calo del 2,6% di navi e del 2,8% in tonnellaggio. Il 27% delle unità (ma il 61% in tonnellaggio) trasporta di merci liquide e gassose (15,7% di unità e 21,4% di tonnellaggio) e merci secche (11,3% di unità e 39,7% di tonnellaggio). Il 31,2% delle unità e il 35,1% in tonnellaggio effettua trasporti passeggeri e misti (di cui 2,1% di unità e il 17,9% in tonnellaggio sono navi da crociera e 14,2% di unità e il 16,8% di tonnellaggio sono traghetti). Infine, i servizi ausiliari contano ben il 41,8% delle unità e il 3,8% del tonnellaggio.

<sup>97</sup> Il 92% del tonnellaggio di nazionalità italiana, pari a circa 13,8 milioni gt, sono iscritte nel Registro internazionale italiano, mentre l'8% (1,1 milione gt) sono iscritte nel Registro ordinario e una piccola parte del tonnellaggio di proprietà italiana batte temporaneamente bandiera estera (*bareboat charter registration*). Vi sono poi 53 unità per circa 1,3 mln gt di proprietà italiana iscritte in registri dell'Unione europea.

## Flotta mercantile italiana

Navi oltre 100 GT	2018		2019		Var. %	
	N.	.000 GT	N.	.000 GT	N.	.000 GT
<b>NAVI DA CARICO LIQUIDO</b>	233	3.713	215	3.219	-7,7	-13,3
Petroliere	77	1.920	71	1.656	-7,8	-13,8
Gasiere	21	376	18	296	-14,3	-21,3
Chimichiere	102	1.383	94	1.233	-7,8	-10,8
Altre cisterne	33	34	32	34	-3,0	0,0
<b>NAVI DA CARICO SECCO</b>	170	6.375	155	5.973	-8,8	-6,3
Carico generale	27	134	25	129	-7,4	-3,7
Portacontaineri	13	561	11	477	-15,4	-15,0
Portarinfuse	48	2.179	41	1.931	-14,6	-11,4
Traghetti Ro-Ro	82	3.501	78	3.436	-4,9	-1,9
<b>NAVI MISTE E DA PASSEGGERI</b>	421	4.710	427	5.285	1,4	12,2
Crociera	27	2.374	29	2.693	7,4	13,4
Aliscafi, Catamarani e unità veloci	71	22	69	21	-2,8	-4,5
Traghetti	187	2.263	195	2.520	4,3	11,4
Altre navi trasporto passeggeri	136	51	134	51	-1,5	0,0
<b>NAVI PER SERVIZI AUSILIARI</b>	582	686	573	567	-1,5	-17,3
Rimorchiatori e navi appoggio	356	253	358	199	0,6	-21,3
Altri tipi di navi	226	433	215	368	-4,9	-15,0
<b>TOTALE</b>	<b>1.406</b>	<b>15.484</b>	<b>1.370</b>	<b>15.044</b>	<b>-2,6</b>	<b>-2,8</b>

Fonte: Dati Confitarma.

A queste unità di navigazione, nell'ambito di un'azione mirata alla sostenibilità, vanno necessariamente considerate la flotta peschereccia, che conta 12.287 unità, e quella diportistica, con 76.172 unità (a motore).

Nel comparto della sicurezza, la Guardia Costiera conta circa 600 unità (a cui si possono aggiungere quelle dei Corpi dei Carabinieri e della Guardia di Finanza), mentre in quello della difesa si contano 52 navi in cui si compone la flotta della Marina Militare. Infine, nel TPL (servizi di linea marittimi, lagunari, fluviali o lacustri esercitati con vaporetto, traghetti e simili nei capoluoghi di provincia o di città metropolitana) si contano 174 unità.

Riguardo le alimentazioni energetiche, quelle assolutamente prevalenti sono l'HFO (*Heavy Fuel Oil*) o olio combustibile pesante e il MDO (*Marine Diesel Oil*) o gasolio marino; limitato è l'uso del GNL e marginale quello del metanolo. In una prospettiva di riduzione delle emissioni, potrebbe essere considerato utile, ai fini della transizione, un maggiore impiego di GNL e biogas sulle grandi navi e le distanze medio-grandi, a fronte degli sviluppi futuri di combustibili alternativi a zero emissioni, mentre sulle brevi distanze e sulle navi di minori dimensioni si potrebbero considerare motorizzazioni elettriche e ibride.

Sulle dotazioni logistiche di movimentazione portuale (ralle o trattori portuali, carrelli elevatori, gru da movimentazione e da impilaggio container, *reach-stackers*, ...), ma anche alimentazione energetica di magazzini, specie refrigeranti) non si hanno dati attendibili sulla loro consistenza e le relative emissioni. Tuttavia, nel complesso, sono mezzi ancora a prevalente impiego di combustibili fossili, con alcune parziali dotazioni ad alimentazione elettrica, nei porti dove ciò è possibile.

In quest'ambito, gli orientamenti sono certamente la totale elettrificazione delle alimentazioni, collegata all'evoluzione del *Cold Ironing*.

### 3. LA RILEVANZA DELLA SOSTENIBILITÀ DELLA NAVIGAZIONE E DELLA LOGISTICA NEL PNRR

Con queste premesse, il PNRR approvato dal CDM del 12.1.2021 necessariamente si è orientato sull'esistente e meno, molto meno sulle prospettive di politica industriale della sostenibilità della navigazione e della movimentazione logistica.

La Missione 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile" (32 miliardi di investimenti) è fortemente concentrata sul settore ferroviario (28 miliardi), per rispondere agli obiettivi di trasferimento modale impliciti all'obiettivo della sostenibilità, e marginalmente su quello stradale (1,6 miliardi), con interventi di monitoraggio per la sicurezza. Più contenuta è la Componente 2, dedicata a "Intermodalità e logistica integrata" (3,7 miliardi), nel cui ambito è compreso il "Progetto integrato Porti d'Italia".

Dal quadro sintetico qui esposto (una più ampia descrizione è riportata nell'Allegato A), riguardante la sostenibilità della mobilità marittima e della logistica portuale nel PNRR, da cui emerge una sostanziale rinuncia ad una più incisiva e specifica azione di politica industriale. L'attenzione si concentra prevalentemente – e anche giustamente – sulla filiera delle fonti energetiche alternative a quelle fossili e a più elevato impatto emissivo sulla sostenibilità della mobilità marittima e della logistica portuale, ma dimenticando quasi del tutto i fabbisogni di investimento precompetitivo e produttivo "a monte" (offerta industriale) della transizione energetica e della riduzione/azzeramento delle emissioni e in modo limitato di quelli "a valle" (sostituzione, miglioramento o adeguamento di mezzi, impianti, tecnologie, ...).

Questi ultimi si rinvencono in particolare in altri limitati interventi del PNRR in tema di mobilità sostenibile (Missione 2, Componente 3), dedicati alla sostituzione del cd. "materiale rotabile" utilizzato nel TPL marittimo, fluviale e lacuale e nel trasporto marittimo regionale (traghetti e aliscafi), con richiami all'impiego di forme di partenariato strategico per la domanda pubblica. In questo stesso ambito del PNRR sono individuabili altri interventi inquadrabili in logiche di politica industriale, per promuovere la produzione di specifiche componenti tecnologiche della navigazione (scafi) e la riconversione tecnologica delle PMI verso nuove produzioni, finalizzate al trasporto a basso impatto ambientale e smart (veicoli elettrici/ibridi, digitalizzazione, ecodesign, etc.), anche per la nautica e la mobilità marittima, con bandi, appalti precompetitivi e sistemi di *early adoption* con soglie di accesso più basse. Si tratta, quindi, di misure sempre orientate alla domanda pubblica e di limitato impatto di politica industriale.

Negli interventi dedicati alla R&S e alle filiere produttive (Missione 4 – Istruzione e Ricerca, Componente 2 – Dalla Ricerca all'Impresa) non si rinvencono chiari riferimenti alla mobilità marittima; tuttavia, la Missione

prevede di attivare grandi progetti di R&S in partenariato pubblico-privato in 10 aree tematiche prioritarie, e la mobilità marittima potrebbe essere sicuramente una di queste. Gli interventi di innovazione e digitalizzazione (Missione 1 – Digitalizzazione, Innovazione, Competitività e Cultura, Componente 2 – Digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo), sono fortemente concentrati su Transizione 4.0 (di cui sarebbe opportuna una verifica circa la sua applicabilità alla mobilità marittima e alla logistica portuale) e quelli dedicati allo sviluppo di filiere industriali e all'internazionalizzazione (con una dotazione di 2 miliardi) potrebbero essere in qualche modo coinvolti per sviluppare una filiera dedicata alla mobilità marittima, basata sull'innovazione e la sostenibilità ambientale, posizionarla nelle catene del valore europee e globali e di ridurre la dipendenza da paesi terzi.

In questa missione si prevede anche il credito d'imposta R&S&I, che potrebbe essere utilizzato anche su progetti di mobilità marittima. Sempre in tale ambito, potrebbe essere utilizzato il sistema del "fondo di fondi", che conferisce (insieme a strumenti BEI e UE, partecipazioni al capitale e/o ai finanziamenti di intermediari finanziari e partner) a fondi operativi specializzati, la cui dotazione è destinata a finanziare le iniziative, anche in termini di processi di aggregazione in filiere di settore, soprattutto di rilevanza nazionale, di fusione e di patrimonializzazione.

L'insieme di queste misure previste dal PNRR non riesce a definire un quadro di politica industriale dedicata alla sostenibilità del comparto della mobilità marittima e della movimentazione portuale, che presenta livelli di emissioni rilevanti e elevati fabbisogni di investimento per la produzione e l'acquisizione di mezzi e dotazioni a più basso impatto ambientale e per R&S e trasferimento tecnologico, che ne accompagnino l'evoluzione.

### 3.1. Progetto Cold Ironing: Elettrificazione delle banchine

Il progetto complessivo di *Cold Ironing* prevede l'elettrificazione delle banchine e degli scali, in linea con la direttiva 2014/94 UE, per ridurre al minimo la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti. L'investimento proposto si focalizzerebbe su 45 porti italiani, di cui 39 dell'attuale rete TEN-T<sup>98</sup>, un porto fluviale e altre 5 porti marittimi proposti all'inserimento nella revisione delle TEN-T. Il PNRR conta di ottenere autorizzazioni per 25 porti entro la fine del 2023, con un investimento di 950 milioni di euro e una previsione di spesa da erogare entro il 2025.

---

<sup>98</sup> I porti italiani nelle TEN-T si distribuiscono sulla rete centrale (core), che comprende: Ancona, Augusta, Bari, Cagliari, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Ravenna, Taranto, Trieste, Venezia; la rete complessiva (comprehensive) a sua volta comprende i porti di: Brindisi, Carloforte, Chioggia, Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta, Gela, Golfo Aranci, La Maddalena, Marina di Carrara, Messina, Milazzo, Monfalcone, Olbia, Palau, Piombino, Porto Levante, Porto Torres, Portoferraio, Portovesme, Reggio Calabria, Salerno, Savona Vado, Siracusa e Trapani. A questi, il MIT ha proposto che siano aggiunti altri 5 porti. Nell'ambito rete dei porti marittimi di interesse nazionale gli scali ammontano a 58, distribuiti nelle 16 AdSP.

In tema di riforme, il PNRR prevede anche di adottare procedure semplificate per la realizzazione delle infrastrutture di trasporto di energia finalizzate alla fornitura di energia elettrica da terra alle navi nella fase di ormeggio.

Connesso a questo intervento di riforma, vanno però segnalati altri riguardanti in generale qualsiasi intervento strutturale sul sedime portuale, cioè: (a) la Semplificazione dei procedimenti per l'aggiornamento della pianificazione portuale sia a livello strategico, con il Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS), che a livello di Piano Regolatorio Portuale (PRP); (b) l'emanazione di un Regolamento sulle concessioni, che stabilisce le condizioni per l'affidamento competitivo delle concessioni nei porti. Entrambi gli interventi di riforma potrebbero avere, in alcune realtà portuali, un impatto decisivo sulla realizzazione degli investimenti di *Cold Ironing*.

### 3.2. Progetto Green Ports

Il progetto Green Ports si concentra su nove AdSP nel Centro-Nord (Mar Ligure Occidentale, Mar Ligure Orientale, Mar Tirreno Settentrionale, Mar Tirreno Centro Settentrionale, Mare di Sardegna, Mar Adriatico Centrale, Mar Adriatico Centro-Settentrionale, Mar Adriatico Orientale, Mar Adriatico Settentrionale) e prevede, per un investimento di 270 milioni di euro, interventi di:

- riduzione dei consumi energetici legati alle attività di movimentazione merci e agli edifici portuali e sostituzione dei sistemi di illuminazione con impianti più efficienti dal punto di vista energetico;
- efficientamento del monitoraggio ambientale nelle aree portuali e produzione di energia da fonti rinnovabili.

Si tratta, però, di un progetto tutto da costruire: entro la prima metà del 2021 dovrebbero essere valutate le proposte di investimento ed entro i successivi tre mesi dovrebbero essere sottoscritti accordi tra il Ministero dell'Ambiente e le Autorità riguardanti la tempistica di progettazione e realizzazione e le modalità di erogazione dei finanziamenti. Secondo quanto indicato nel PNRR, i relativi lavori dovrebbero essere affidati entro il 2022 e l'ultimazione delle opere al 31/12/2025. Tuttavia, anche in quest'ambito, potrebbero incidere gli interventi di riforma precedentemente indicati di modifiche normative di modifica delle procedure di adozione di strumenti programmazione e di assetto urbanistico delle AdSP.

### 3.3. Rinnovo della flotta navale di trasporto pubblico locale e regionale con unità a propulsione alternativa

Il PNRR prevede interventi di rinnovo del 25% della flotta navale per il trasporto pubblico locale con l'acquisto di nuove unità a basse e zero emissioni. Anche per il trasporto pubblico regionale è previsto un piano

di rinnovo, con l'acquisto di 12 traghetti e di 10 unità navali ad alta velocità (aliscafi) alimentati a GNL, elettricità o idrogeno; per tale intervento è prevista l'istituzione di una cabina di regia nazionale per la gestione degli acquisti delle Regioni, che a loro volta le daranno in concessione ad operatori regolati da contratti di servizio pubblico.

## **4. L'ESIGENZA DI UNA VISIONE STRATEGICA DI POLITICA INDUSTRIALE**

### **4.1. Il quadro di sintesi**

La sostenibilità della navigazione e della logistica portuale può rappresentare una straordinaria opportunità, se considerata in modo integrato e impostata su logiche di filiera, per attuare interventi a breve, medio e lungo termine sull'industria delle costruzioni navali e navalmeccaniche e dei mezzi di movimentazione logistica portuale, incentrata sulla riduzione delle emissioni, integrata con l'altro profilo strategico della transizione digitale, e sulle altre componenti della sostenibilità riguardanti la transizione energetica.

Gli strumenti di intervento per attuare una simile visione strategica di politica industriale vertono essenzialmente su:

- la promozione di investimenti, mediante:
  - nuove misure per la sostenibilità dei mezzi di trasporto navale e di movimentazione logistica portuale, incentivando l'acquisto di nuove unità di trasporto e logistica e l'upgrade di quelle esistenti, finalizzate alla riduzione di emissioni per promuovere l'applicazione e la diffusione delle tecnologie già disponibili;
  - integrazione delle misure dedicate alla transizione digitale, già presenti nel Progetto Transizione 4.0, riguardanti la produzione industriale e la gestione e l'efficienza degli investimenti in sostenibilità della navigazione e della movimentazione logistica;
- il supporto finanziario agli investimenti complessivamente attivabili nella filiera industriale della navigazione e della logistica portuale;
- il sostegno alle fasi precompetitive della produzione industriale per:
  - la promozione della ricerca, sviluppo e innovazione della mobilità marittima sostenibile, dell'industria navale e navalmeccanica e dell'industria dei mezzi della movimentazione logistica portuale;
  - la sperimentazione e il trasferimento delle innovazioni tecnologiche per la produzione di mezzi di trasporto navale sostenibile e di movimentazione logistica portuale;
- una maggiore integrazione delle tecnologie 4.0 per la navigazione e la logistica nell'ambito delle misure per la Transizione 4.0;

- il coordinamento con le *policy* e gli interventi per la transizione energetica applicata alla sostenibilità della mobilità marittima e della movimentazione logistica, con particolare riferimento alla produzione di fonti alternative a più base e a zero emissioni e alle infrastrutture di trasporto e distribuzione;
- un utilizzo efficace della domanda pubblica per promuovere l'innovazione e la sperimentazione di nuove tecnologie per la sostenibilità della navigazione.

## 4.2. Misure di politica industriale

### 4.2.1. Supporto e integrazione di interventi già previsti nel PNRR per la sostenibilità della navigazione e della logistica

Rispetto ai precedenti interventi dedicati alla sostenibilità della navigazione o che direttamente o indirettamente incidono su di essa, si rileva una scarsa attenzione a quelle che sono le implicazioni che esse comportano o possono comportare per le imprese di navigazione e di movimentazione logistica e, quindi, agli impatti che si possono generare sulle industrie, soprattutto la cantieristica e la navalmeccanica, ma anche a tutta la filiera di componenti e dotazioni utili a migliorare l'efficienza energetica e la riduzione delle emissioni, sia per l'attività svolta nei porti sia per la navigazione.

Il Progetto *Cold Ironing* non prevede alcun intervento di sostegno agli adeguamenti tecnologici richiesti alle imprese dall'elettificazione dei porti e delle banchine. Allo stato attuale, in ogni caso, non vi sono porti TEN-T nazionali dotati di elettificazione sufficiente per lo spegnimento dei motori ausiliari delle navi.

Appare, quindi, evidente l'esigenza di impostare una strategia complessiva e coordinata, sia sulla portualità, riguardo la sua alimentazione elettrica (a monte) e la sua attrezzatura (*in situ*), sia, parallelamente, sull'adeguamento delle navi e delle dotazioni logistiche.

Allo stato attuale, risulta in via di chiusura il complessivo Piano nazionale *Cold Ironing* (elettificazione di 45 porti), di cui uno stralcio dovrebbe essere più compiutamente (e tempestivamente) definito per essere attuato col PNRR (elettificazione di 25 porti), insieme alle relative misure di riforma connesse.

Tuttavia, l'efficacia in termini di effettiva sostenibilità del Progetto *Cold Ironing* e, a maggior ragione, della parte inclusa del PNRR dipende assolutamente dall'**adeguamento all'elettificazione delle navi e dei mezzi di movimentazione logistica, per le quali possono essere previste misure di sostegno ai relativi investimenti delle imprese armatoriali e logistiche.**

Il Progetto Green Ports potrebbe, a sua volta, migliorare la sostenibilità delle aree portuali nel loro complesso, con interventi diffusi orientati all'efficienza energetica e all'utilizzo di fonti rinnovabili.



Anche in questo caso, potrebbero essere previsti investimenti di imprese e operatori portuali, la cui attuazione potrebbe essere ricompresa anche nell'ambito della costituzione di *energy community* nei porti, previste dalla disciplina europea e regolate dall'Authority nazionale (ARERA).

Anche in quest'ambito, **potrebbero essere previsti incentivi, per investimenti in efficienza energetica e fonti rinnovabili, più significativi di quelli in corso di definizione a livello locale** (basati essenzialmente su limitate riduzione dei canoni concessori), per rafforzare maggiormente la sostenibilità nei porti.

Infine, le misure di rinnovo dei veicoli adibiti al trasporto pubblico locale e regionale dovrebbero, nel primo caso, finanziare gli enti locali per l'introduzione di mezzi navali ad alimentazione alternativa e, nel secondo, destinare i mezzi acquistati da destinare ai servizi di trasporto regionale dandoli in concessione ai gestori in base alla regolazione di servizio pubblico.

In una logica di politica industriale, soprattutto nel caso in cui si prevede di impiegare fonti energetiche alternative (GNL, biocarburanti, elettricità, idrogeno, ...), dovrebbero essere maggiormente utilizzati strumenti di *procurement* strategico, per **orientare le imprese industriali sulle possibili forniture pubbliche e favorire la sperimentazione di innovazioni**.

#### *4.2.2. Incentivazione di investimenti in nuove unità di trasporto marittimo a più basse emissioni e adeguamento di quelle esistenti*

Oltre alle misure precedentemente esposte sull'integrazione del Progetto *Cold Ironing*, emerge l'esigenza di **promuovere investimenti di carattere più ampio a sostegno della transizione verso le emissioni zero**, adottando tutte le tecnologie disponibili e trasferibili per l'**adeguamento delle unità di navigazione esistenti** (v. riquadro) e promuovendone il rinnovo, per quanto possibile, con la **sostituzione con unità alimentate con combustibili alternativi** (GNL, biocarburanti, elettricità, alimentazione ibrida, ...).

Tali misure consentirebbero di iniziare con più decisione una traiettoria di riduzione delle emissioni già nel breve periodo e, contemporaneamente, di avviare e promuovere sperimentazioni applicative delle innovazioni in corso di sviluppo e di quelle che potrebbero essere generate da una specifica azione di sostegno di progetti di R&S, a livello europeo e nazionale (v. oltre).

### Alcune tecnologie per l'adeguamento sostenibile delle unità di navigazione esistenti

Ottimizzazione di carena, appendici e propulsore per la riduzione della resistenza al moto

Materiali ad alte prestazioni (es. materiali compositi avanzati, autoriparanti, cattura energetica, ecc.), *eco design*, riduzione del peso delle strutture

Nuovi carburanti (LNG, biocombustibili, ecc.), configurazioni propulsive di generazione elettrica e di impianti ausiliari innovative (configurazioni combinate, elettriche, *fuel cell*, recupero calore, ecc.)

Riduzione emissioni, ottimizzazione dinamica degli impianti, utilizzo impianti ausiliari per la gestione e valorizzazione dei rifiuti e il trattamento delle acque; monitoraggio emissioni

Sistemi di supporto per aumentare la sicurezza

Tecniche di *design for resilience*

Metodi di progettazione avanzata

Connettività, sistemi di monitoraggio e supporto, strategie di navigazione (v. tecnologie 4.0)

Sia le precedenti che le suddette misure a sostegno di investimenti, potrebbero essere finanziate da un "Fondo investimenti per la sostenibilità marittima e portuale", alimentato con risorse della RRF per il triennio 2021-2023 e, in prospettiva, con risorse del bilancio nazionale.

### 4.3. Creazione di un Fondo per gli Investimenti nell'Economia del Mare

Il settore marittimo-portuale, in particolare i comparti della navigazione e della logistica portuale, si basano in buona parte su grandi immobilizzi finanziari e su investimenti di lungo termine. A fronte delle profonde trasformazioni indotte dalla sostenibilità e dalla transizione energetica e digitale, risulta determinante la creazione di uno strumento di sostegno al finanziamento della sostenibilità della navigazione marittima e della movimentazione logistica portuale, della sperimentazione e del trasferimento tecnologico nei settori operanti nell'Economia del Mare.

Al fine di incentivare l'innovazione e il rinnovo sostenibile delle flotte navali (sia per nuovi mezzi che per la riconversione di quelle già esistenti) e della movimentazione logistica portuale, anche con risorse del PNRR, può essere creato uno strumento, un Fondo, che tra i suoi obiettivi abbia anche lo sviluppo dell'Economia del Mare (**nell'ambito del più generale obiettivo di sostenere la transizione energetica**), dotato di risorse congrue, che possono essere controgarantite da strumenti europei di ga-

ranza quali InvestEu e il Fondo pan-europeo gestito dal Gruppo BEI ed essere attivate grazie al coinvolgimento di CDP.

1. Il Fondo può avere due obiettivi: favorire investimenti sia nel capitale sia in strumenti di debito di imprese che realizzino, in coerenza con gli obiettivi del presente progetto, investimenti di medio e lungo periodo finalizzati alla sostenibilità e all'innovazione. Tale sezione potrebbe investire nelle suddette imprese sia direttamente sia indirettamente (operando come fondo di fondi), investendo in fondi, di *private equity*, *private debt*, *venture*, o in fondi che investano in PMI e MidCap quotate e che abbiano anche un *focus* sull'Economia del Mare. Questa attività potrebbe essere svolta anche utilizzando strumenti già esistenti (es: Fondo Italiano d'investimento o Patrimonio Destinato di CDP) e attiverebbe risorse private provenienti da operatori di mercato e investitori istituzionali, moltiplicando le risorse pubbliche messe a disposizione;
2. favorire l'accesso al credito delle imprese, prestando garanzie sui finanziamenti bancari, finalizzati alla realizzazione di specifici progetti di investimento dedicati all'innovazione, alla transizione energetica e alla sostenibilità di soggetti operanti nell'Economia del Mare. Si potrebbero anche coprire le prime perdite di portafogli di finanziamenti o di obbligazioni emesse dalle imprese. In proposito, va considerata la possibilità di utilizzare strumenti già esistenti. In particolare:
  - a. per quanto riguarda gli investimenti di PMI e le grandi imprese con dipendenti fino a 250, il Fondo potrebbe finanziare una sezione speciale del Fondo di Garanzia per le PMI dedicata all'Economia del mare;
  - b. per le grandi imprese e per le PMI che abbiano esigenze finanziarie che non possono essere coperte dal Fondo di garanzia, le garanzie potrebbero essere prestate da SACE, e contro garantite dallo Stato, che già oggi, ai sensi della Legge di Bilancio 2020, presta coperture a supporto degli investimenti sostenibili delle imprese, anche per progetti di mobilità sostenibile.

In ogni caso, occorre che si tratti di uno strumento nazionale, che operi con le stesse regole su tutto il territorio, e che sia gestito da soggetti esperti nel panorama delle garanzie.

Tale modalità di impiego delle risorse del PNRR, sfruttando l'effetto leva degli strumenti di garanzia e del fondo di fondi, potrebbe consentire di ottenere un volume complessivo di investimenti molto superiore a quello che si avrebbe con il finanziamento diretto, sia da parte del settore privato sia da parte del settore pubblico (sovvenzioni, incentivi). E, in ogni caso, lo strumento potrebbe intervenire anche congiuntamente ad altre misure di intervento pubblico (*blending*).

Riguardo agli strumenti di garanzia europei, che possono controgarantire lo strumento dedicato allo sviluppo dell'Economia del Mare, pos-

sono essere utilizzati InvestEU e il Fondo pan-europeo di garanzia gestito dal Gruppo BEI.

Il programma InvestEU è lo strumento europeo di sostegno agli investimenti, recentemente confluito in Next generation EU, al quale, dopo un lungo negoziato, è stata attribuita una dotazione di 26 miliardi di euro.

Nell'ambito della finestra dedicata alle infrastrutture sostenibili (che attraverso l'apposito Fondo potrà garantire, sfruttando l'effetto leva, progetti di investimento per un totale di circa 10 miliardi di euro), è espressamente previsto che potranno essere garantiti prodotti finalizzati al finanziamento di investimenti di medio e lungo periodo nelle infrastrutture del settore dei trasporti, dell'energia, con particolare riguardo all'efficienza energetica e alle energie rinnovabili, dell'azione per l'ambiente e per il clima, così come delle infrastrutture marittime e digitali.

Il Fondo, sulla scia di quanto avvenuto in passato con il Piano Juncker, potrebbe quindi essere utilizzato per la copertura dei rischi per le seguenti tipologie di finanziamento fornite dai partner esecutivi (Gruppo BEI e CDP in Italia):

- prestiti, garanzie, controgaranzie, strumenti del mercato dei capitali, qualsiasi altra forma di finanziamento o di supporto del credito, tra cui debito subordinato o partecipazioni azionarie o quasi-azionarie, concessi direttamente o indirettamente tramite intermediari finanziari, fondi, piattaforme di investimento o altri veicoli per essere erogati ai destinatari finali;
- garanzie e finanziamenti concessi dai partner esecutivi ad un altro ente finanziario (banche o altri intermediari), che consentano a quest'ultimo di svolgere le attività di finanziamento sopra elencate.

Nell'ambito di InvestEU è inoltre possibile la costituzione di un comparto nazionale per realizzare una sinergia tra la potenzialità degli interventi previsti in tale ambito e le risorse del PNRR.

Per quelle imprese che hanno subito danni dall'emergenza Covid-19, è stato inoltre costituito un Fondo pan-europeo di garanzia gestito dal Gruppo BEI, con una dotazione di 25 miliardi di euro. Il Fondo può garantire, sempre sfruttando l'effetto leva, finanziamenti a imprese che, pur mostrando prospettive di solidità nel lungo termine, si trovano in difficoltà a causa della crisi attuale. Almeno il 65% dei finanziamenti garantiti dal Fondo è riservato alle PMI. Una quota massima del 23% è destinata ad imprese con almeno 250 dipendenti. Inoltre, una quota pari al 7% dei finanziamenti garantiti potrà essere assegnata al sostegno delle PMI e delle MidCap, sotto forma di capitale di rischio, di capitale per la crescita e di *venture debt*.

## 5. RICERCA, SVILUPPO E INNOVAZIONE

### 5.1. Piano Nazionale della Ricerca (PNR) 2021-2027

Come indicato nel Programma Nazionale della Ricerca 2021-2027 recentemente approvato, nel campo del trasporto marittimo le attività di ricerca e di innovazione devono articolarsi su più livelli “partendo dalla costruzione di navi e imbarcazioni *green* (a ridotto impatto sui diversi comparti ambientali), riprogettando processi e materiali costruttivi nell’ottica del *life cycle thinking approach* e introducendo l’utilizzo di impiantistica per combustibili innovativi. Inoltre, il rapido progresso del settore ICT e delle tecnologie satellitari offre numerose possibilità di attivazione di un percorso continuo e incrementale per una navigazione sempre più autonoma per la gestione sostenibile delle operazioni in mare, in grado di salvaguardare la salute del mare e dell’uomo.”

Attraverso le tecnologie digitali sarà possibile scambiare dati in tempo reale (attraverso una combinazione di sensoristica avanzata e di intelligenza artificiale) in grado di assicurare piena sinergia tra mobilità e ambiente. Altro ambito in cui investire riguarda la robotica marina (mezzi cooperanti tra loro e con navi a supporto, relativa sensoristica e algoritmi di controllo, impianti di interfaccia robot-nave) aumentandone il livello di sicurezza.

Si tratta di ambiti strettamente collegati alle priorità inserite anche nel programma quadro europeo della Ricerca, Horizon Europe.

Si potrà in questo modo contribuire all’innovazione nei materiali e implementare soluzioni tecnologiche che contribuiscano alla decarbonizzazione del trasporto marittimo; tecnologie per l’efficientamento energetico delle imbarcazioni e l’impiego di combustibili alternativi a supporto del processo di transizione del settore dei trasporti verso obiettivi di neutralità climatica e sostenibilità ambientale; creazione di un sistema di trasporto in mare sicuro e intelligente mediante le tecnologie digitali e i servizi avanzati di navigazione satellitare (cfr. impatto atteso di Horizon Europe n. 30).

Accanto alla ricerca e innovazione sui veicoli sarà fondamentale proseguire l’impegno sulle infrastrutture marittime (porti e relative infrastrutture, condotte sottomarine, scogliere, ...), con lo sviluppo di nuove tecniche e sistemi per la progettazione e costruzione di infrastrutture portuali. Qui ricerca e innovazione dovranno essere orientati alla sostenibilità delle infrastrutture esistenti e al concepimento di nuove infrastrutture *green* e *smart*. Strutture in grado di assicurare efficienza ma anche rispettose dell’ambiente marino (infrastrutture a basso impatto monitoraggio e protezione). Un ulteriore ambito di R&I riguarda la cantieristica e la robotica marina.

## 5.2. Sostegni alla sperimentazione e al trasferimento tecnologico

Il focus principale degli interventi a supporto dello sviluppo innovativo della mobilità marittima e della logistica portuale riguarda l'incremento della collaborazione tra sistema della ricerca pubblica e imprese, per favorire l'applicazione concreta dei risultati della ricerca nella definizione di prodotti e processi innovativi.

In questa logica si inseriscono gli interventi previsti dal PNRR articolati su più livelli.

L'intervento sugli Ecosistemi della R&S&I non dovrebbe puntare ad aumentare i tanti centri pubblici e pubblici-privati già esistenti, ma a metterli a sistema, colmando eventuali gap ma soprattutto collegandoli in modo strutturale con il sistema delle imprese.

Per farlo è fondamentale adottare un nuovo sistema di finanziamento che, come accade negli altri Paesi molto spesso citati a modello, non sia diretto a finanziare i centri in quanto tali, ma piuttosto a finanziare i progetti congiunti che questi centri sviluppino con e per le imprese.

Si dovrebbe operare a livello nazionale con la creazione di reti leggere delle competenze già esistenti nel Paese ed attrarne eventualmente altre, per dar vita a pochi centri nazionali specializzati attivi in altrettanti domini tecnologici di frontiera e che operino a supporto delle imprese per realizzare progetti congiunti, cofinanziati dal pubblico (a copertura dei costi sostenuti dagli stessi centri sul progetto) e dalle imprese interessate al progetto. In parallelo, andrebbero rafforzati i nodi di competenze territoriali legati alle vocazioni industriali.

È sicuramente su queste due direttrici che può articolarsi l'azione diretta ad aumentare la sperimentazione e il trasferimento tecnologico nel campo della mobilità marittima e della logistica portuale. Per loro natura infatti tali ambiti rappresentano il campo di potenziale applicazione di tecnologie diverse e quindi anche un naturale terreno di sviluppo integrato.

## 5.3. Partenariati Horizon Europe sulla mobilità marittima

### 5.3.1. Inquadramento dell'iniziativa

Nel campo di R&I, il sostegno fornito a livello europeo sia nella passata che nella nuova programmazione copre tutta la mobilità in senso ampio. In ambito marittimo, sono finanziate attività di R&I legate ai temi infrastrutture, trasporti e porti.

In linea con gli obiettivi del Green Deal europeo, Horizon Europe sosterrà azioni dirette a ridurre le emissioni di gas a effetto serra (GHG) di almeno il 50% entro il 2030 e ad eliminare completamente le emissioni entro il 2050. All'interno del Pilastro 2 di Horizon Europe e, più nello specifico, del cluster 5 "Clima, energia e mobilità", il nuovo partenariato *Zero Emission Waterborne Transport* nel settore del trasporto per vie navi-

gabili promuoverà attività di R&I dirette a ridurre le emissioni, cercando di mobilitare e coordinare gli investimenti pubblici e privati.

Il passaggio al trasporto per via navigabile a emissioni zero richiede consistenti sforzi in termini di RS&I. Attualmente, gli investimenti nel campo della decarbonizzazione dei trasporti per vie navigabili sono insufficienti. Nell'ambito di Horizon 2020 c'è stato un solo tema relativo alla decarbonizzazione del trasporto marittimo a lunga distanza.

Il partenariato *Zero Emission Waterborne Transport*<sup>99</sup> mira a rafforzare l'azione nel settore. In base alla valutazione dei membri del partenariato, si stima che il raggiungimento degli obiettivi della partnership richieda una mobilitazione complessiva di risorse pari a 5,5 miliardi di euro, incluso il cofinanziamento di Horizon Europe. Questo target sarà raggiunto grazie al sostegno dell'UE che interverrà per mobilitare un effetto leva pari a tre o quattro volte. Gli investimenti in RS&I per la decarbonizzazione saranno (indicativamente) intorno al 70% del budget per RS&I, mentre una quota minore sarà dedicata alle emissioni in aria (20%) e all'inquinamento idrico (10%).

In seno alla Commissione europea, la DG per la Ricerca e l'Innovazione guiderà la preparazione del partenariato. In parallelo, diversi servizi della Commissione (DG MOVE, DG CLIMA, DG ENER, DG ENV, DG GROW, SG, DG TAXUD, DG COMP e DG MARE) stanno portando avanti attività e iniziative collegate agli obiettivi di questa partnership.

La *Waterborne Technology Platform* coordinerà la preparazione e l'esecuzione della Partnership (la WTP è stata creata nel 2005 come piattaforma tecnologica orientata all'industria, per stabilire un dialogo continuo tra tutti i portatori di interessi nel settore, le istituzioni dell'UE e gli Stati membri).

Tra gli attuali membri della partnership figurano come soggetti italiani:

- CNR
- Fondazione CS Mare
- Assonave
- Fincantieri and Cantiere Navale Vittoria
- Rina
- IB Marine (*Maritime Equipment Manufacturer*)

Durante il suo ciclo di vita, il partenariato scambierà informazioni con tutti i servizi competenti della Commissione, nonché con gli Stati membri, al fine di garantire che l'attuazione delle attività previste sia sostenuta da finanziamenti a valle e da opportune sinergie con i programmi di ricerca nazionali e regionali e altri programmi di finanziamento dell'innovazione, evitando la duplicazione dell'uso delle risorse. Si prevede

---

<sup>99</sup> Per approfondimenti: [https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/research\\_and\\_innovation/funding/documents/european\\_partnership\\_for\\_zero-emission\\_waterborne\\_transport.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/research_and_innovation/funding/documents/european_partnership_for_zero-emission_waterborne_transport.pdf)



che le attività complementari e vicine al mercato saranno supportate al di fuori del quadro di Horizon Europe e saranno attivate attraverso attività sostenute dal lato privato e/o dal sostegno nazionale e/o dai meccanismi di sostegno dell'UE.

**Visione:** garantire che l'Europa guidi e acceleri la trasformazione del settore del trasporto per vie navigabili, eliminando tutte le emissioni ambientali nocive (emissioni di GHG, inquinanti atmosferici e acquatici, rumori sottomarini) attraverso tecnologie innovative per favorire la crescita e l'occupazione in Europa.

**Obiettivo generale:** fornire e dimostrare soluzioni tecnologiche a emissioni zero per tutti i principali tipi di navi e servizi entro il 2030, procedendo verso un trasporto a emissioni zero entro il 2050.

**Obiettivo scientifico specifico:** sviluppare e dimostrare, entro il 2030, soluzioni tecnologiche applicabili per la decarbonizzazione e l'eliminazione di altre emissioni.

**Obiettivo economico specifico:** implementare, entro il 2030, nuove tecnologie e modelli economicamente sostenibili con il fine di rafforzare la competitività delle industrie europee e rafforzare la loro capacità di rientrare nei mercati delle tecnologie green, attualmente dominati dai concorrenti stranieri.

**Obiettivo sociale specifico:** facilitare lo sviluppo di regolamentazione e politiche a livello nazionale e internazionale, compreso lo sviluppo di standard, per consentire l'implementazione delle soluzioni tecnologiche innovative a sostegno della crescita economica e dell'occupazione europea.

### *5.3.2. Obiettivi operativi*

*Eliminazione delle emissioni di GHG (sia per il retrofitting che per la nuova costruzione)*

Sviluppare e dimostrare soluzioni per l'uso di combustibili alternativi sostenibili e neutri dal punto di vista climatico, applicabili alle navi con un elevato consumo di energia (ad esempio, spedizioni a lunga distanza);

Sviluppare e dimostrare tecnologie per l'integrazione di soluzioni per batterie ad alta capacità come unica fonte di energia per la navigazione a breve distanza (fino a 150-200 miglia nautiche) e come fonte aggiuntiva di energia per tutti i principali tipi di navi, aumentando l'efficienza operativa;

Sviluppare e dimostrare soluzioni per essere in grado di ridurre entro il 2030 il consumo di carburante alternativo anche mediante l'uso di energie rinnovabili, di almeno il 55% rispetto al 2008;

Sviluppare e dimostrare soluzioni per infrastrutture di approvvigionamento portuali (ovvero infrastrutture per il rifornimento di combustibili alternativi ed elettricità).

### *Eliminare l'inquinamento atmosferico e idrico*

Sviluppare e dimostrare soluzioni per ridurre l'inquinamento atmosferico costiero, interno e marittimo di almeno il 50% rispetto ai livelli attuali, entro il 2030.

Sviluppare e dimostrare soluzioni per eliminare l'inquinamento dell'acqua (compreso il rumore subacqueo dannoso) prodotto dalle navi, entro il 2030.

### *Impatti*

Prima di tutto, si ridurranno in modo significativo le emissioni di gas serra dal trasporto marittimo, in linea con l'impegno dell'UE di ridurre le emissioni di gas serra di almeno il 50% nel 2030 rispetto ai livelli del 1990 e di ottenere una riduzione del 90% delle emissioni dei trasporti entro il 2050.

In secondo luogo, si ridurrà l'inquinamento, migliorando in modo significativo la qualità dell'ambiente e della salute umana. I costi esterni dell'impatto sulla salute umana del trasporto marittimo nell'UE28 sono stati stimati a 98 miliardi di EUR nel 2016 e sono stati pari a 3 miliardi di EUR per il trasporto sulle vie navigabili interne.

In terzo luogo, consentirà al settore di migliorare la sua competitività globale in termini di soluzioni innovative, nonché la sua leadership globale nelle tecnologie e soluzioni per navi verdi rispetto ai concorrenti stranieri (in particolare Corea del Sud e Cina), che, a loro volta, creerà maggiore valore aggiunto e ricchezza economica, nonché posti di lavoro innovativi.

Il raggiungimento di un settore dei trasporti per vie navigabili a emissioni zero entro il 2050 al più tardi e una riduzione di almeno il 50% delle emissioni entro il 2030, comporta una corsa contro il tempo, poiché l'età media di una nave marittima moderna è di 21 anni, sebbene questo non sia uniforme tra tutti i tipi di nave. Pertanto, la transizione dovrà riguardare sia le navi esistenti che quelle di nuova costruzione. Tale trasformazione non richiederà solo sforzi nel campo della ricerca e dello sviluppo per quanto riguarda l'uso di combustibili alternativi, ma dovrà contemplare tutti i mezzi per migliorare radicalmente l'efficienza energetica delle navi (sia per il *refitting* che per le nuove costruzioni).

Saranno richieste modifiche alle infrastrutture, alla progettazione delle navi, ai processi di costruzione navale, alla produzione di attrezzature marittime, ai porti, ai terminali di combustibili alternativi, agli impianti di lavorazione e alla logistica in senso più ampio. Sarà inoltre necessario adottare misure in aree come la digitalizzazione (ad esempio per consentire un migliore monitoraggio dell'energia e aumentare l'efficienza energetica) e l'istruzione e la formazione della forza lavoro attuale e futura, al fine di garantire che l'attuazione delle nuove tecnologie e concetti avvenga correttamente.

### 5.3.3. Strumenti per la promozione della ricerca, sviluppo e innovazione

È necessario garantire la sussistenza di un quadro di strumenti di incentivazione e finanziamento agli investimenti in ricerca, sviluppo e innovazione che riesca a garantire un passaggio **sostenibile, in tempi contenuti, da una dimensione sperimentale ad una scala industriale e commerciale**. Partendo dalle specifiche delle diverse fasi degli interventi si punta a sviluppare un'architettura finanziaria che possa mettere in sinergia tutti gli strumenti esistenti – fiscali e a selezione – e, laddove necessario, a contribuire alla definizione di nuovi strumenti in grado di meglio sostenere l'accelerazione prevista dal PNRR. Considerando gli strumenti già esistenti la realizzazione degli interventi proposti potrà basarsi su una combinazione di:

- a. *Strumenti automatici fiscali*: il credito d'imposta per gli investimenti in Ricerca, Sviluppo e Innovazione e il credito per gli investimenti in apparecchiature per gli investimenti in macchinari
- b. *Strumenti negoziali*:
  - *Accordi per l'innovazione*. Gli accordi d'innovazione prevedono un accesso ad agevolazioni (contributo alla spesa e un finanziamento agevolato per un minimo del 20 per cento dei costi e spese ammissibili), previo accordo tra Ministero dello sviluppo economico e le Regioni e/o il soggetto proponente, per progetti riguardanti le attività di ricerca industriale e di sviluppo sperimentale finalizzati alla realizzazione di nuovi prodotti, processi o servizi o al notevole miglioramento di prodotti. Anche in questo caso si potrebbe pensare di prevedere **un rafforzamento dello strumento attraverso un maggiore finanziamento del Fondo per la crescita sostenibile** di cui all'articolo 23 del DL n. 83 del 2021, la cui dotazione viene utilizzata per il finanziamento dei suddetti accordi.
  - *Contratti di sviluppo/Accordi di sviluppo*. Non va dimenticato che, dal lato industriale, è sempre utilizzabile questo strumento destinato al finanziamento di investimenti in nuove unità o riconversione, ampliamento e ristrutturazione di quelle esistenti, con contenuti di ricerca e innovazione<sup>100</sup>.
- c. *Strumenti selettivi*: attivazione di bandi per la realizzazione di progetti di ricerca e sviluppo per la realizzazione di interventi di dimensione ridotta proposti da PMI anche in collaborazione con il sistema di ricerca pubblica;
- d. *Strumenti per la sperimentazione e il trasferimento tecnologico*: attivazione di progetti in partnership pubblico privato da realizzare con

<sup>100</sup> Invitalia sostiene investimenti di grandi dimensioni (da 20 milioni in su) nel settore industriale, turistico e di tutela ambientale con il Contratto di Sviluppo. Nell'ambito di procedure di Fast Track, sono previsti strumenti, come l'Accordo di Sviluppo e l'Accordo di Programma, per progetti strategici di grandi dimensioni e di significativo impatto sul sistema produttivo. Con la direttiva MISE del 15 aprile 2020 sono stati stanziati fondi dedicati a progetti nell'ambito della green economy (sostenibilità ambientale ed economia circolare).

il sistema pubblico partendo dalle richieste delle imprese. Il nuovo meccanismo di cofinanziamento dei progetti potrebbe prevedere che il finanziamento pubblico vada a coprire i costi sostenuti dai centri di ricerca pubblica impegnati sul progetto mentre le imprese coprirebbero la parte di progetto realizzata direttamente.

- e. *La domanda pubblica di innovazione*: attivazione di bandi di domanda pubblica innovativa (v. oltre). Questi strumenti sono in grado di garantire il sostegno finanziario per quanto riguarda le fasi di ricerca, sviluppo, sperimentazione e realizzazione prototipale della tecnologia, mentre gli altri strumenti esistenti (ad es. contratto di sviluppo) non riescono ad intervenire in modo efficace nel sostegno di progetti di investimenti produttivi e ricerca industriale realizzati da imprese anche di grandi dimensioni su tutto il territorio nazionale.
- f. *Progetti di comune interesse europeo (IPCEI)*: al fine di promuovere in modo efficace investimenti innovativi sarebbe **opportuno intervenire con un'introduzione di un meccanismo di finanziamento che sia in grado di coprire quanto meno anche la fase di prima industrializzazione della tecnologia**. In particolare, si potrebbe prendere a riferimento il meccanismo dei IPCEI, che ricomprende il finanziamento a copertura delle progettualità, a seconda delle esigenze dei proponenti, e per le diverse fasi del progetto, da quelle di ricerca e sviluppo fino alla prima industrializzazione del progetto. Ad oggi, il meccanismo IPCEI prevede necessariamente la partecipazione di più Stati membri alla definizione delle diverse progettualità, come proponenti, pertanto, sarebbe importante traslare questo meccanismo ad un livello esclusivamente nazionale, come procedura con cui erogare e concedere la dotazione finanziaria ai progetti eleggibili.

## 6. TECNOLOGIE 4.0 PER LA MOBILITÀ MARITTIMA E LA LOGISTICA PORTUALE

In tema di transizione digitale, la mobilità marittima e la logistica portuale presentano ampi margini di sviluppo e introduzione di tecnologie 4.0. Il PNRR, che dedica un rilevante progetto, Transizione 4.0, rappresenta un'opportunità per perseguire una diffusa digitalizzazione del comparto marittimo-portuale. Va sottolineato, infatti, che il Piano Transizione 4.0 agevola l'introduzione di tecnologie che trovano ampie possibilità di integrazione nei processi produttivi e nei prodotti afferenti alla mobilità marittima e alla logistica portuale.

### Tecnologie 4.0 per il comparto marittimo-portuale

Nuovi processi e tecnologie per la cantieristica e la riparazione navale (robotica avanzata, realtà aumentata, simulazione tra macchine e ottimizzazione dei processi, *digital twin*, controllo da remoto, ...)

IoT, Sensoristica e Analisi dei Dati (raccolta dati sul funzionamento di dispositivi, analisi situazioni e ambienti, manutenzione predittiva, analisi dati meteo e adattamento rotta per risparmio carburante, ...)

Soluzioni innovative per i materiali e la componentistica (stampa 3D, ...)

Sicurezza (sistemi di monitoraggio e supporto decisionale avanzati) Logistica, sicurezza e automazione aree portuali:

A) automazione:

- macchine automatizzate e sistemi per il controllo del traffico marittimo e portuale (gru da banchina per carico e scarico navi);
- *Automated Guided Vehicles (AGV)*, *Multi Trailer System (MTS)* e *Railmounted Automated Guided Vehicles (RGV)* per trasporto orizzontale;

B) tracciamento e monitoraggio:

- ICT per tracciamento merci, gestione flusso documentale, localizzazione treni, camion, container (GPS, RFID, Reti *Wireless* di sensori per acquisizione e trasmissione di informazioni);
- applicazioni *mobile* per monitoraggio e gestione *real-time* dei sistemi di movimentazione.

## 7. FONTI ENERGETICHE ALTERNATIVE A PIÙ BASSE EMISSIONI

Il primo aspetto da considerare sono le nuove linee di riforma relative ai meccanismi per la contabilizzazione delle esternalità ambientali. Il nuovo Green Deal UE ha profondamente rilanciato il tema del rafforzamento degli strumenti per promuovere la riduzione delle emissioni ed incentivare l'uso di vettori energetici e di motorizzazioni a minor impatto ambientale. Su questo fronte per il trasporto marittimo sono tre i temi che devono essere considerati.

### 7.1. Riforma del meccanismo ETS e le ipotesi di estensione al settore Maritime

La commissione Europea ha recentemente promosso una consultazione nella quale avvia una valutazione sulla possibile estensione del meccanismo ETS al settore dei trasporti. Con riferimento al settore *Maritime* la Commissione ritiene che vi sia un potenziale importante di emissioni che potrebbero essere ridotte. I punti principali considerati dalla Commissione riguardano:

1. L'esigenza di procedere ad una valutazione sulla possibilità di estendere l'attuale meccanismo ETS anche al settore dei trasporti. In subordine, valutare la possibilità di adottare un meccanismo *cap and trade* ad hoc per il settore della navigazione. In alternativa a queste due ipotesi la Commissione sta valutando l'introduzione di una *carbon tax* ad hoc;
2. Il secondo aspetto considerato dalla Commissione riguarda la relazione tra strumenti economici (ETS/*Carbon Tax*) e l'introduzione di standard sulla motorizzazione navale come avviene ad esempio sulle motorizzazioni su gomma. Si tratta di valutare l'efficacia delle due soluzioni o della combinazione delle due rispetto agli obiettivi di decarbonizzazione e di sviluppo della filiera industriale connessa;
3. Vi sono poi degli aspetti allocativi degli effetti economici da considerare:
  - a) chi è tenuto a sostenere il costo dell'esternalità ambientale: *ship commercial operator* o *ship owner*?;
  - b) viene applicato a tutto il trasporto o possono essere introdotte delle esenzioni sulla base, ad esempio, del *Ship Energy Efficiency Management*;
  - c) sul piano impositivo quale dimensione geografica considerare: solo per emissioni per tratte intra UE e/o come far pagare *incoming* e *outcoming* per tratte UE Extra UE;
  - d) Poiché statisticamente il 98% dei gas climalteranti *Maritime* è rappresentato dalla CO<sub>2</sub>; è opportuno valorizzare solo questa esternalità?

## 7.2. Riforma della fiscalità energetica

Il Green Deal ha accelerato il processo di riforma della Direttiva sulla Fiscalità Energetica 96/2003. Nell'*Inception Document* che ha avviato il processo di consultazione della Commissione a marzo 2020, è chiaramente indicato che la Fiscalità Energetica deve diventare un ulteriore strumento per promuovere ed accelerare il processo di decarbonizzazione. Per questa ragione la nuova fiscalità energetica sarà completamente rivista sulla base del contenuto di carbonio dei combustibili/vettori energetici. Nel settore *Maritime* sarà quindi necessario da una parte valutare l'effetto combinato della fiscalità (eventualmente in aggiunta del meccanismo ETS) e la relazione con l'eventuale introduzione di standard. In secondo luogo, dovranno essere considerate anche le implicazioni con riferimento al perimetro geografico dell'imposizione. Infine, andranno considerate le eventuali "agevolazioni" concesse al settore dei trasporti marittimi in relazione al tema dei sussidi ambientalmente dannosi (SAD).

## 7.3. Sistemi di distribuzione chiusi nei porti

Va anche considerata l'eventuale possibilità di utilizzare lo strumento dei "Sistemi di distribuzione chiusi" per una gestione più efficiente e condivisa dell'energia elettrica all'interno dei porti.

Infatti, attraverso la produzione e distribuzione di energia prodotta da fonti rinnovabili direttamente alle utenze poste in aree limitrofe, si abbattano gli oneri di sistema per i clienti finali e si possono favorire investimenti negli impianti rinnovabili e nell'innovazione tecnologica del sistema elettrico (cd. reti intelligenti).

Peraltro, la stessa ARERA ha chiarito che le reti elettriche insite nei porti e negli aeroporti, qualora siano utilizzate per il trasporto e la fornitura di energia elettrica a una pluralità di unità di consumo (e quindi alimentino una pluralità di clienti finali), si configurano come sistemi di distribuzione (deliberazione 558/2019/R/eel).

Questo strumento dovrebbe trovare una sua collocazione naturale nel Progetto Green Ports, riguardante l'efficienza energetica dei porti, e integrarsi e coordinarsi col Progetto Cold Ironing, riguardante l'elettificazione delle banchine, del PNRR.

## 7.4. Temi connessi alle alimentazioni con Vettori energetici a minor impatto ambientale

### 7.4.1. Elettificazione

Il Green Deal UE è accompagnato da un importante processo di elettificazione del sistema produttivo. Con riferimento al settore *Maritime*, a medio termine potrebbe essere rilevante considerare lo sviluppo di un maggiore utilizzo del vettore elettrico nelle aree portuali sia con riferimento all'alimentazione dei servizi ausiliari delle navi sia con riferimento



ai servizi terminalisti. Dal punto di vista progettuale questo richiede di creare le condizioni per garantire sia sul piano organizzativo che sul piano infrastrutturale (impianti, reti, sistemi di accumulo) un frame funzionale alla diffusione del vettore elettrico nelle aree portuali. I punti rilevanti da considerare sono i seguenti:

- a. dotazione infrastrutturale (reti TSO e DSO) adeguata in grado di garantire il fabbisogno di potenza dell'area portuale, in particolare nelle aree nelle quali non sono presenti impianti di produzione;
- b. un sistema autorizzativo efficace per promuovere lo sviluppo di nuova capacità di generazione rinnovabile (rinnovabili elettriche e/o impianti tri-generazione (freddo, caldo, elettricità);
- c. una regolamentazione economica incentivante per promuovere lo sviluppo nell'area portuale di impianti (autoproduzione e sistemi di accumulo) eventualmente attraverso l'estensione del concetto di *energy community*. Ad esempio, nella nuova Direttiva (Rinnovabili) RED II (Direttiva UE 2018/2011) si prevede un significativo ampliamento del perimetro dell'autoconsumo, che consente di superare i confini tradizionali dei modelli *one-to-one* e estende la possibilità di sviluppare i modelli di *prosumer* mediante l'introduzione di due nuove fattispecie: gli Autoconsumatori estesi e le Comunità Energetiche Rinnovabili (REC). A queste poi si aggiungono le Comunità Energetiche di Cittadini (CEC) e l'apertura alla realizzazione di nuovi SDC, artt. 16 e 38 della nuova Direttiva elettrica (Direttiva UE 2019/944). Questo aspetto dipenderà molto dal nuovo assetto di regolazione.

#### 7.4.2. BioGNL e GNL

Poiché il settore sta conoscendo una importante evoluzione dell'alimentazione a gas metano nel medio termine si potrebbe valutare anche il potenziale sviluppo ai fini della decarbonizzazione:

1. del Biometano (ad esempio da frazione organica dei rifiuti) quale combustibile già sviluppato e incentivato per il settore dell'autotrazione;
2. sul piano infrastrutturale al fine di garantire gli approvvigionamenti di *small scale LNG* per garantire l'alimentazione a gas del trasporto marittimo.

#### 7.4.3. Idrogeno

In una prospettiva a lungo termine (idrogeno *green* dopo il 2030, idrogeno *blue* dal 2025) l'idrogeno potrebbe costituire un vettore energetico di riferimento per il settore. Non si conosce, diversamente da altre tipologie di trasporti, il grado di sviluppo nella motorizzazione del settore navale.

## 8. UTILIZZO DI FORME DI *PROCUREMENT* STRATEGICO PER LA DOMANDA PUBBLICA (TPL, TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE, DIFESA E SICUREZZA)

Sul tema della sostenibilità della mobilità marittima può trovare spazio rilevante la domanda pubblica come leva di innovazione e al riguardo, si potrebbe provare a sviluppare una proposta specifica di policy di investimento pubblico.

Il portafoglio acquisti della PA potrebbe essere classificato secondo i seguenti livelli di innovazione:

spesa per l'acquisto di nuove unità di trasporto che prevedono comunque un upgrade rispetto a quelle esistenti. Si tratterebbe in ogni caso dell'acquisto di beni consolidati le cui caratteristiche qualitative e di prezzo sono ben note;

spesa per soluzioni innovative che hanno completato il percorso di ricerca di sviluppo, ma che non sono ancora state immesse sul mercato o sono state introdotte ma di recente, soluzioni che promettono di risolvere le esigenze della pubblica amministrazione più efficacemente delle soluzioni consolidate;

spesa per lo sviluppo di soluzioni originali, prototipi, messa a punto di prodotti ad hoc per le esigenze della Pubblica amministrazione e non ancora disponibili commercialmente.

Nelle ipotesi A) e B) gli strumenti normativi previsti dal Codice appalti sono il dialogo competitivo e la procedura competitiva con negoziazione, che sono procedure flessibili di tipo negoziato che consentono, partendo da diversi gradi di chiarezza e definizione del progetto da parte dell'amministrazione pubblica, di mettere a punto le soluzioni necessarie al soddisfacimento dell'esigenza della stazione appaltante, adattando al caso specifico un'innovazione matura o comunque già abbastanza matura.

Nell'ipotesi C) gli strumenti disponibili sono gli appalti pre-commerciali, che sono appalti di servizi di ricerca e sviluppo di soluzioni innovative, esclusi dalla disciplina del Codice dei Contratti Pubblici, e regolamentati dalle indicazioni contenute nella Comunicazione COM (2007) 799 "Appalti pre-commerciali: promuovere l'innovazione per garantire servizi pubblici sostenibili e di elevata qualità in Europa", che consentono alle Pubbliche Amministrazioni di sviluppare soluzioni nuove per risolvere problemi complessi che non trovano risposte soddisfacenti nel mercato.

Laddove, l'appalto di ricerca e sviluppo di soluzioni innovative preveda il successivo acquisto della soluzione da parte della PA si configura il partenariato per l'innovazione, previsto dal Codice appalti. L'idea di base è che la PA possa divenire l'*early adopter*, il primo cliente di nuovi prodotti, e la protagonista dei nuovi mercati. Gli ordinativi iniziali della PA consen-

tirebbero alle aziende un ritorno dell'investimento e un consolidamento del proprio prodotto. Le aziende, in sintesi, sviluppano un nuovo prodotto, hanno un primo cliente, importante, possono iniziare la commercializzazione su larga scala e affrontare la competizione globale. Per la creazione di un potenziale mercato pubblico, che favorisca la mobilità marittima sostenibile, si potrebbe spingere per una pianificazione della spesa pubblica delle unità di trasporto marittime che riservi l'1% della spesa oggi dedicata ad acquisti di beni ordinari ad acquisti di soluzioni innovative e sostenibili. Sarebbe auspicabile che anche per le forniture per la mobilità marittima per la sicurezza (Guardia Costiera, Guardia di Finanza, ...) e la difesa (Marina Militare) si utilizzassero, laddove compatibili con i vincoli di riservatezza imposti dalla sicurezza nazionale, schemi di *procurement* strategico per promuovere l'innovazione e la sostenibilità, coinvolgendo la filiera industriale interessata.

## B.IV. TERRITORIO, MEZZOGIORNO ED ECONOMIA DEL MARE

### 1. LA VALENZA STRATEGICA DELL'ECONOMIA DEL MARE

L'Economia del Mare del nostro Paese rappresenta un **cluster economico di primaria grandezza**, estremamente complesso e articolato, centrato sulla valorizzazione di risorse naturali fondamentali: (a) il mare, con numerose e diffuse infrastrutture portuali di varia dimensione, rilevanza economica, funzione e integrazione logistica e produttiva, e (b) le coste (8.300 km, di cui 7.500 di costa naturale), con tutte le loro valenze ambientali, naturalistiche, paesaggistiche, turistiche e ricreative.

È un settore i cui effetti misurati non si limitano alle sole attività economiche perimetrate, ma si estende ad altre innumerevoli attività direttamente ed indirettamente collegate, a monte e a valle, in una logica di filiera ampia, ad evidenza della valenza economica strategica, su cui puntare per la ripresa del nostro Paese anche, e soprattutto, in funzione degli interventi previsti dalla programmazione in essere, dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e dal Piano Nazionale Investimenti Complementari (PNIC) e da programmare con i Fondi strutturali europei (SIE) e del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) 2021-2027.

Si tratta, infatti, di una filiera lunga, che attraversa da Nord a Sud il nostro Paese su tutti i lati costieri (tirrenico, adriatico e ionico) e le isole, e che comprende, da una parte, le attività di cantieristica navale, logistica e attività portuale, e dall'altra quelle più strettamente legate al mare quali lo shipping, il trasporto di passeggeri, il crocierismo e le altre attività armatoriali.

A queste attività, che ruotano attorno ai porti, si devono aggiungere poi la pesca e la produzione ittica, il diportismo e il turismo balneare, largamente inteso, e l'ambiente.

Nel 2019, l'Economia del Mare ha prodotto 47,5 miliardi di valore aggiunto, attivando al contempo altri 89,4 miliardi nel resto dell'economia, per un totale di 136,9 miliardi di euro, corrispondente all'8,6% del valore aggiunto prodotto dall'intera economia nazionale<sup>101</sup>.

Anche a livello europeo rappresenta, con 5 milioni di occupati, un fatturato di 750 miliardi di euro nel 2018, un settore di grande rilevanza, con un potenziale enorme e in continua crescita, pur se interrotto dalla pandemia, ma ora in netta e costante ripresa<sup>102</sup>.

Anche tale settore è chiamato, oggi, ad affrontare sfide molto complesse quali, in particolare, la transizione ecologica e digitale, che rappresentano una scommessa cruciale per le imprese di ogni dimensione e per le istituzioni a tutti i livelli, nazionali e no.

E il nostro Paese, anche con riferimento alla programmazione prevista, si prepara a investire somme ingenti su priorità funzionali a queste transizioni, innovando più profondamente in settori tradizionali, quali il turismo e la pesca, ed aprendosi a nuovi settori emergenti quali la logistica intermodale e le energie rinnovabili.

È quindi necessario avere una visione ampia per impostare una strategia integrata di competitività, fondata su tutte le opportunità industriali, terziarie, turistiche, ambientali offerte dall'utilizzo e dalla valorizzazione della "risorsa mare".

## 2. L'ECONOMIA DEL MARE E IL RUOLO DEL MEZZOGIORNO

In questo quadro, e nella prospettiva di più ampio respiro di rilanciare e promuovere una politica di sviluppo del Paese, il Mezzogiorno gioca una partita assolutamente primaria, potendo dare un contributo particolarmente rilevante.

L'Economia del Mare genera, infatti, nel Mezzogiorno un valore aggiunto pari a 15,5 miliardi, il 33,3% del totale nazionale, e conta ben 87 mila imprese, ossia il 44% del totale nazionale<sup>103</sup>.

Se poi si circoscrive l'analisi al settore portuale, le 7 Autorità di Sistema Portuale presenti nel Sud gestiscono quasi la metà del traffico dell'Italia (46%) e i porti del sud hanno mostrato una maggiore resilienza durante la pandemia, con un calo del -3,4% rispetto al -10% circa dell'Italia.

Le imprese del Mezzogiorno propendono ad utilizzare, nei loro rapporti import-export, il trasporto marittimo in modo più intenso rispetto al resto del Paese: il 57% dell'interscambio del Sud avviene, infatti, via mare (per un valore di 42 miliardi di euro) contro il 33% del dato nazionale.

<sup>101</sup> Cfr. Unioncamere, IX Rapporto sull'Economia del Mare: Ruolo ed impatto sull'economia italiana ([https://www.tagliacarne.it/files/210920/ix\\_rapporto\\_economia\\_del\\_mare\\_18\\_giugno\\_2021.pdf](https://www.tagliacarne.it/files/210920/ix_rapporto_economia_del_mare_18_giugno_2021.pdf)).

<sup>102</sup> Cfr. European Commission, *The EU Blue Economy Report 2021* ([https://blueindicators.ec.europa.eu/sites/default/files/2021\\_06\\_BlueEconomy\\_Report-2021.pdf](https://blueindicators.ec.europa.eu/sites/default/files/2021_06_BlueEconomy_Report-2021.pdf)).

<sup>103</sup> Cfr. SRM, *Italian Maritime Economy*, VIII Rapporto, 2021.

A questo si deve aggiungere il posizionamento geo-economico del Mezzogiorno al centro del Mediterraneo, che sta assumendo una rinnovata centralità nei traffici commerciali mondiali, e che se correlata ai lavori di raddoppio del canale di Suez, alla crescente presenza cinese e alle opportunità che arrivano dal continente africano, forniscono un quadro di potenzialità davvero straordinarie.

Ed è proprio dal Mezzogiorno, e dai suoi attori chiave nell'economia marittima, che potrebbe partire questo processo.

Rendere, infatti, questa filiera più coesa e unita rafforzandone i legami, ci renderebbe più capaci di giocare la partita geo economica che si gioca nel Mediterraneo da veri protagonisti e a vantaggio di tutto il Paese.

E per la crescita del Sud sarà fondamentale la ripartenza delle Zone Economiche Speciali (ZES) e l'utilizzo dei fondi del PNRR per le infrastrutture portuali pari a oltre 3,8 miliardi di euro. Tutto dovrà avvenire rispettando le chiavi dello sviluppo sostenibile, della resilienza e della digitalizzazione.

### **3. LE ZES PER LO SVILUPPO DEL MEZZOGIORNO – ANALISI GENERALE, CRITICITÀ, PROPOSTE**

#### **3.1. Introduzione: dalle ZES alle ZLS e alle ZLSR**

Lo sviluppo del Mezzogiorno passa per la costruzione di una rete infrastrutturale e logistica adeguata, dove, ancor oggi, l'assenza di una rete di trasporto e di logistica costituisce una zavorra, in grado di vanificare ogni sforzo in termini di riequilibrio socioeconomico e di recupero di competitività delle imprese.

In questa prospettiva, l'introduzione delle ZES rappresenta un'opportunità, un tentativo di unire lo sviluppo produttivo e quello logistico, la necessità di incrementare gli investimenti pubblici con l'incentivazione di quelli privati, coniugando in maniera integrata attrazione di investimenti delle imprese, economia del mare, infrastrutture – anche per le aree industriali – semplificazione, procedurale e strumenti fiscali.

Da cinque anni anche il Mezzogiorno l'Italia ha le sue ZES, richiamandosi anche all'esperienza (non sempre e non del tutto applicabile alla nostra realtà) di altri Paesi, ovvero aree chiaramente delimitate in cui le imprese possono accedere a strumenti e agevolazioni in un regime derogatorio rispetto al resto del Paese, nel tentativo di creare condizioni favorevoli dal punto di vista finanziario, amministrativo ed economico per lo sviluppo produttivo.

La peculiarità delle nostre ZES consiste nella loro costituzione intorno a portualità di livello europeo (comprese nelle TEN) e in funzione della loro competitività.

Come vedremo, tuttavia, si è trattato di un processo faticoso e tuttora in corso di continua revisione, proprio in funzione della loro progressiva entrata in funzione, che rivela esigenze di continuo aggiustamento.

L'approccio territorializzato incentrato sullo sviluppo della logistica è stato ulteriormente esteso dal Mezzogiorno al Centro-Nord.

Dopo il DL 91/2017, che ha istituito le ZES per favorire lo sviluppo dell'attività d'impresa nelle regioni meno sviluppate e in transizione, la Legge 205/2017 (Legge di Bilancio 2018) ha istituito (art. 1, commi 61-65) le Zone Logistiche Semplificate (ZLS), nelle quali è possibile fruire delle stesse misure di semplificazione amministrativa previste per le ZES.

Successivamente, con l'art. 1, comma 313, Legge 160/2019 (Legge di Bilancio 2020) si è provveduto a rafforzare gli strumenti disponibili per ZLS anche con le agevolazioni agli investimenti, distinguendo così le ZLS in "ordinarie" e "Zone Logistiche Rafforzate" (ZLSR), nelle quali sono ricomprese zone rientranti nella deroga ex art. 107.3.c del TFUE sugli aiuti a finalità regionale.

### 3.2. La normativa costitutiva delle ZES e delle ZLS

La norma che ha introdotto le ZES nel nostro Paese è il "Decreto Mezzogiorno" (artt. 4 e 5 del DL 91/2017 convertito dalla Legge 123/2017), mentre un successivo DPCM ne ha definito la disciplina di dettaglio (DPCM 12/2018).

Purtroppo, da subito sono emerse numerose criticità, soprattutto in termini di *governance*, ma anche di reale attrattività degli strumenti agevolativi previsti, con particolare riferimento ai profili di semplificazione.

Ciò ha reso necessario intervenire a più riprese in maniera sostanziale sulla norma:

- DL 135/2018 "Semplificazioni";
- Legge 160/2019 (Legge di Bilancio 2020);
- DL 76/2020 "Semplificazioni-bis" (art. 46);
- Legge 178/2020 (Legge di Bilancio 2021);
- DL 77/2021 "Governance e semplificazioni" (PNRR);
- DL 152/2021 "PNRR 1";
- DL 36/2022 "PNRR 2".

Si è trattato di interventi normativi anche complessi, nati grazie ad un serrato confronto con gli *stakeholder* (tra cui Confindustria) e, in generale, si è trattato di modifiche sostanzialmente migliorative della disciplina di riferimento.

Tuttavia, l'eccessiva stratificazione normativa su temi tecnicamente complessi (si pensi, ad esempio, al ruolo del Commissario straordinario

come stazione appaltante o alle procedure semplificative) ha finito con il generare una certa confusione negli operatori economici, ritardando l'entrata in funzione del potenziale di attrattività delle ZES.

Riguardo la disciplina attuativa, nel DPCM n. 12/2018 sono state definite le procedure costitutive delle ZES, non altrettanto è avvenuto per le ZLS, per la cui costituzione la norma istitutiva aveva fatto riferimento ad alcune norme sulle ZES "in quanto applicabili" anche alle ZLS.

Il recente DL 36/2022 "PNRR 2" ha quindi previsto l'adozione di un DPCM specifico per la disciplina delle procedure istitutive, le modalità di funzionamento e di governance delle ZLS e le condizioni applicative delle misure di semplificazione alle ZLS.

### 3.3. Lo stato di attivazione delle ZES

Appare utile ricordare che per essere costituita come ZES un'area deve:

- essere geograficamente delimitata e identificata all'interno dei confini statali;
- essere composta da aree territoriali anche non direttamente adiacenti, purché vi sia una connessione fisica ed economico funzionale con il porto di riferimento;
- comprendere un'area portuale collegata alla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) centrale (*Core*) o complessiva (*Comprehensive*).

Ad alcune condizioni è anche possibile costituire ZES interregionali in forma associativa tra due regioni, prendendo a riferimento la più rilevante portualità di una delle due e associandola a quella dell'altra regione dotata di una portualità minore (è stato il caso della doppia ZES pugliese, una con la Basilicata e l'altra con il Molise), o tra una Regione in cui non sia presente alcuna Area portuale rientrante nelle TEN-T e un'altra Regione in cui sia presente almeno un'area portuale TEN-T (è stato il caso dell'Abruzzo che ha costituito la sua ZES facendo perno sul porto di Ancona).

Regioni	Valore massimo della superficie ZES (Ha)
Abruzzo	1.704,7
Basilicata	1.059,4
Calabria	2.480,9
Campania	5.478,0
Molise	515,3
Puglia	4.414,2
Sardegna	2.764,7
Sicilia	5.583,6
<b>TOTALE</b>	<b>24.000,7</b>



L'estensione massima della superficie ZES di ciascuna Regione è prestabilita, perché calcolata a partire da alcuni criteri oggettivi su cui sono poi applicati dei pesi<sup>104</sup>.

Ciascuna Regione, dunque, ha dovuto "disegnare" la propria ZES tenendo conto di una superficie massima in Ha, calcolata in base secondo quanto previsto nell'Allegato 1 del DPCM 25 gennaio 2018, n. 12, sull'istituzione delle ZES.

Il processo di attivazione, coincidente con l'approvazione del Piano di Sviluppo Strategico e del relativo DPCM istitutivo, risulta completato per tutte le ZES previste:

- ZES Calabria: DPCM 11 maggio 2018;
- ZES Campania: DPCM 11 maggio 2018;
- ZES Ionica (interregionale Puglia e Basilicata): DPCM 6 giugno 2019;
- ZES Abruzzo: DPCM 22 luglio 2020;
- ZES Adriatica (interregionale Puglia-Molise): DPCM 3 settembre 2019;
- ZES Sicilia Orientale: DPCM 22 luglio 2020;
- ZES Sicilia Occidentale: DPCM 22 luglio 2020;
- ZES Sardegna: DPCM 10 dicembre 2021.

La dimensione territoriale delle ZES è la questione centrale, perché da essa dipende il ruolo propulsivo che esse possono dare allo sviluppo della/e regione/i di riferimento.

La perimetrazione delle ZES ha implicato scelte complesse, sia sotto il profilo tecnico che "politico", da trasferire poi in un "Piano di sviluppo strategico".

La scelta di quali aree includere nelle ZES, da parte delle regioni, è stata, almeno in linea teorica, rispondente ad alcune esigenze, sia di carattere orografico che produttivo dei territori di riferimento.

Restano, tuttavia, molte problematiche da risolvere, anche con riferimento ai rapporti "reali" delle ZES con gli altri *stakeholder* dei territori in cui insistono. Si pensi solamente ai comuni, ai loro piani di sviluppo produttivo e a come possono influenzare, positivamente o negativamente, lo sviluppo delle ZES nelle quali si trovano. Per questo, fin dalla loro costituzione, è emersa l'esigenza di piccole revisioni territoriali.

A tale proposito, il "DL PNRR 2", pubblicato il 30 aprile 2022, ha previsto la possibilità, affidata ai Commissari straordinari delle singole ZES, di provvedere a una modifica del perimetro delle rispettive aree, nel rispetto del limite massimo prestabilito di superficie.

---

<sup>104</sup> Nello specifico il perimetro ZES è così calcolato: l'1,6% della superficie regionale, moltiplicato per un coefficiente che tiene conto della densità di popolazione regionale rispetto alla densità di popolazione nazionale, sommato allo 0,6% della superficie regionale.

L'approccio territoriale risulta infatti determinante per cercare di elevare lo strumento ZES a reale opportunità di sviluppo. In particolare, per il Mezzogiorno, emerge anche l'esigenza di svilupparle secondo una logica di connessione e integrazione, possibilmente "di rete", con cui non solo sostenere l'attrazione degli investimenti in tali aree, ma anche per estenderne gli impatti alle aree interne, lungo le direttrici di collegamento della rete.

Quello di fare leva sulla portualità e la connessa logistica, integrata con l'attività produttiva, può dare risposte positive di crescita e competitività sicuramente al Mezzogiorno, ma anche nel resto del Paese<sup>105</sup>, come testimoniano le diverse iniziative in corso per l'attivazione di ZLS nel Centro-Nord.

### 3.4. I principali profili attuativi

#### 3.4.1. Il Piano di Sviluppo Strategico

La proposta di istituzione di una ZES da parte di una Regione (o due) deve essere corredata da un Piano di Sviluppo Strategico, che deve contenere, in particolare, l'elenco delle infrastrutture esistenti e delle infrastrutture di collegamento tra aree non territorialmente adiacenti.

I processi di approvazione dei Piani Strategici costituiscono, in un certo senso, i documenti fondanti delle relative ZES. In essi sono esplicitate e motivate le scelte e sono definiti gli obiettivi e le strategie di sviluppo.

Generalmente, le ZES si irradiano a partire dai porti di riferimento, mettendo a sistema gli agglomerati industriali e produttivi più strategici con i nodi logistici e finanche con le aree interne, definendo un sistema economico-produttivo integrato.

Nell'ambito dei Piani di Sviluppo Strategico delle ZES vanno previste diverse progettualità infrastrutturali. Le principali priorità di intervento sono le seguenti:

- **collegamenti di "ultimo miglio"**: realizzare efficaci collegamenti, principalmente ferroviari, tra le aree industriali e la rete SNIT e TEN-T che consentano ai distretti produttivi tempi e costi ridotti nella logistica;
- **urbanizzazioni primarie**: nelle aree destinate ad insediamenti produttivi possono essere definiti accordi con gli operatori economici disponibili ad investire, rendendo disponibile una dotazione di infrastrutture delle aree individuate e operando modifiche degli altri strumenti di regolazione della localizzazione (piani regolatori comunali, piani paesistici regionali, ecc.);

---

<sup>105</sup> Riflessioni analoghe valgono anche nell'applicazione dello strumento al Centro-Nord, con le Zone Logistiche Semplificate (ZLS). La legge 205/2017 (Legge di Bilancio 2018), all'art. 1, commi 61-65, ha provveduto ad estendere, seppure parzialmente, la disciplina delle ZES alle regioni "più sviluppate". Successivamente, con l'art. 1, comma 313, legge 160/2019 (Legge di Bilancio 2020) si è estesa alle imprese operanti nelle ZLS la possibilità di usufruire, oltre che delle procedure semplificate, anche delle agevolazioni attribuite alle ZES. Tale possibilità, ovviamente, è limitata alle zone ammissibili agli aiuti a finalità regionale a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE).

- **reti di trasporto resilienti ed efficienti**, con interventi mirati a rafforzare il livello di sicurezza delle opere d'arte serventi (spesso vetuste), relativamente all'accesso alle strutture principali (porti, aeroporti, aree produttive) e comunque secondo le regole dettate dalle vigenti normative tecniche (NTC 18) e linee guida dedicate.

L'analisi dei piani strategici è quindi fondamentale per quantificare il fabbisogno di investimenti infrastrutturali fuori e dentro le ZES.

### 3.4.2. *La governance delle ZES: il Commissario Straordinario*

Un organismo così complesso come la ZES necessita di una *governance* rafforzata ed efficiente.

Inizialmente, si era stabilito che le ZES fossero gestite da un Comitato d'Indirizzo presieduto dall'Autorità Portuale di riferimento; con la Legge di Bilancio 2020 e il "Piano Sud 2030 – Sviluppo e Coesione per l'Italia", è stato previsto che a presiedere i Comitati di Indirizzo (il soggetto per l'amministrazione delle ZES) dovesse essere, per ciascuna ZES, un Commissario Straordinario di Governo.

Ad oggi, ciascun Comitato di Indirizzo è composto in prevalenza da membri di nomina ministeriale: al Commissario Straordinario si aggiungono, infatti, due membri nominati dalla Presidenza del Consiglio dei ministri e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, un rappresentante della Regione e il Presidente dell'Autorità Portuale ed un rappresentante dei consorzi di sviluppo industriale.

È stata poi una chiara scelta di *governance* quella di dare al Commissario Straordinario ampi poteri di svolgimento delle molteplici funzioni assegnategli: coordinamento delle iniziative volte a garantire l'attrazione, l'insediamento e l'operatività delle attività produttive; struttura riferimento per l'attrazione e l'insediamento degli investimenti produttivi; promozione di appositi protocolli e convenzioni tra le amministrazioni locali e statali coinvolte nell'implementazione del Piano Strategico volte a disciplinare le procedure semplificate e i regimi procedimentali speciali.

In particolare, il Commissario Straordinario può, fino al 31 dicembre 2026, può **assumere funzioni di stazione appaltante** e operare sostanzialmente in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici, al fine di velocizzare l'attuazione degli interventi del PNRR relativi alla infrastrutturazione delle ZES.

Infine, al Commissario è assegnato il ruolo, fondamentale, di rilascio dell'Autorizzazione Unica (v. oltre) per l'insediamento di investimenti produttivi.

Nonostante le rilevanti e progressive modifiche alla normativa indirizzate ad aumentare i suoi poteri, la figura del Commissario Straordinario presenta ancora alcune criticità, legate soprattutto al ritardo delle nomine e della loro concreta entrata in funzione.

Attualmente, risultano nominati tutti gli otto Commissari Straordinari del ZES, ma alcune nomine non sono ancora definitivamente operative.

Tra le criticità più rilevanti dei Commissari, è stata segnalata l'assenza di una propria struttura tecnica; l'iniziale impostazione organizzativa prevedeva che il Commissario potesse avvalersi delle strutture delle Amministrazioni centrali o territoriali, col rischio di determinare potenziali conflitti di interesse tra il personale "distaccato" operante presso il Commissario per il mantenimento del legame giuridico con l'amministrazione di origine, se coinvolta nei processi decisionali e gestionali della ZES.

A tal proposito, è stata quindi prevista la costituzione di una struttura organizzativa specificamente dedicata, da formare attraverso il reclutamento di personale.

L'evoluzione organizzativa delle ZES è tuttora in corso, ma va evidenziato il permanere di una carenza non irrilevante, riguardante l'assenza di un coinvolgimento strutturale delle rappresentanze economiche.

Anche se "strettamente" consultiva, una struttura formata da delegati delle principali rappresentanze economiche e sociali di rilevanza nazionale, ovviamente privi di qualsiasi conflitto di interesse, potrebbe rappresentare uno strumento utile di supporto dei vari Commissari.

Riguardo all'esigenza di disporre di competenze tecniche adeguate, potrebbe essere istituito presso il Commissario un gruppo multidisciplinare, composto esclusivamente da tecnici delle diverse amministrazioni coinvolte, dedicato ai procedimenti più complessi di competenza della gestione commissariale.

### *3.4.3. Gli strumenti per l'attrattività delle ZES*

Benefici ed agevolazioni a cui possono accedere le imprese che operano in ambito ZES possono essere raggruppati in tre categorie: sostegno agli investimenti, semplificazione amministrative e accesso prioritario alle infrastrutture.

#### **A) Gli incentivi alla localizzazione degli investimenti produttivi**

Gli strumenti a sostegno delle imprese che intendono localizzarsi e che operano nelle ZES sono sostanzialmente due.

- i) Credito d'imposta investimenti "rafforzato": è un'estensione del "Credito d'imposta Investimenti Mezzogiorno", con la differenza che sono ammissibili agli incentivi investimenti **fino a 100 milioni di euro** per tutte le imprese insediate, indipendentemente dalla Regione e dalle dimensioni dell'impresa, e comprensivi dei costi sostenuti per gli attivi immobiliari.

Per il calcolo del credito d'imposta, è utile ricordare che la normativa di riferimento in tema di aiuti di Stato è costituita dall'art. 107. 3, paragrafi a) e c), del TFUE, in base al quale possono considerarsi com-

patibili con il mercato interno: “gli aiuti destinati favorire lo sviluppo economico delle regioni ove il tenore di vita sia anormalmente basso” oppure si abbia una grave forma di sottoccupazione” e ad “agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse”.

Sintetizzando, gli investimenti attualmente agevolabili con il “credito d’imposta ZES” beneficiano di agevolazioni di entità variabile, fino a soglie massime stabilite in funzione della dimensione d’impresa e della localizzazione nelle regioni:

- Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia e Sardegna: 45% per le piccole imprese, 35% per le medie imprese, 25% per le grandi imprese.
- Abruzzo e (limitatamente ai soli territori inseriti dalla Commissione europea nella carta degli aiuti a finalità regionale 2014-2020): 30% per le piccole imprese, 20% per le medie imprese, 10% per le grandi imprese.

A tali “intensità massime” si applica un’ulteriore soglia, quella del limite massimo per ciascun progetto di investimento ammissibile all’agevolazione, che la norma fissa in **100 milioni di euro**. Ad esempio:

- se una grande impresa effettua un “investimento ammissibile” pari a 45 milioni di euro nella ZES della Campania, il credito d’imposta sarebbe pari a: 45 milioni di euro \* 0,25 = 11,25 milioni;
- qualora la medesima grande impresa effettuasse un investimento per 105 milioni di euro, essendo il limite massimo pari a 100 milioni di euro, il credito d’imposta sarebbe calcolato con la seguente formula: 100 milioni di euro \* 0,25% = 25 milioni di euro.

- ii) Agevolazioni per le nuove attività economiche nelle ZES: l’imposta sul reddito derivante dallo svolgimento dell’attività economica nella ZES è ridotta del 50% entro il limite del *de minimis* a decorrere dal periodo d’imposta nel corso del quale è stata intrapresa la nuova attività e per i sei periodi d’imposta successivi, a condizione che per almeno dieci anni siano mantenuti attività e posti di lavoro creati.

Riguardo le intensità massime di aiuto, quelle qui indicate e vigenti fino al 2022, fanno riferimento alla Carta degli aiuti di Stato a finalità regionale 2014-2020. Con due recenti decisioni della Commissione europea – riguardanti la deroga ex art. 107.3.a (Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna) e la deroga ex art. 107.3.c (Centro-Nord e Abruzzo) – è stata approvata la nuova Carta per il periodo 2022-2027, in vigore dal 1° gennaio 2022. La nuova Carta prevede massimali di aiuto più elevati della precedente, che dovrebbero aumentare l’attrattività delle ZES e (per quanto riguarda le zone in deroga 107.3.c rientranti nel perimetro) delle ZLS. Tuttavia, questi nuovi massimali sa-

ranno concretamente applicabili agli investimenti nelle ZES (e nelle ZLS) solo dal 2023.

### **B) Il regime di semplificazioni**

Strumento decisivo per l'attrattività delle ZES è quello delle "facilitazioni" amministrativo/burocratiche in deroga alle norme nazionali.

In particolare, la localizzazione in una ZES accorcia:

- di 1/2 i tempi necessari per ottenere autorizzazioni, licenze, concessioni e "nulla osta";
- di 1/3 i tempi per ottenere:
  - VIA (Valutazione di impatto ambientale),
  - VAS (Valutazione ambientale strategica),
  - AIA (Autorizzazione integrata ambientale),
  - AUA (Autorizzazione Unica Ambientale),
  - Autorizzazioni paesaggistiche, edilizie e concessioni portuali.

Sono anche dimezzati i termini con riferimento ai "rimedi per le amministrazioni dissenzienti" e al "silenzio-assenso tra amministrazioni pubbliche e tra amministrazioni pubbliche e gestori di beni o servizi pubblici". Inoltre, per eventuali ulteriori semplificazioni su procedimenti di competenza regionale e locale, è prevista la stipula di protocolli e convenzioni *ad hoc* da parte della regione interessata, creando così una sorta di "positiva concorrenza alla semplificazione" (art. 5, comma 1, lett. *a-quinquies*, del DL 91/2017) tra le varie regioni in cui sono localizzate le ZES.

### **C) Autorizzazione Unica**

Sempre in un'ottica di semplificazione e velocizzazione dei processi di insediamento e di operatività, il DL 77/2021 "Governance e semplificazioni" (del PNRR) ha introdotto l'Autorizzazione Unica ZES, uno strumento ispirato all'art. 12 del D.Lgs. 387/2003 in materia di fonti rinnovabili, volto a garantire celerità nell'approvazione ed esecuzione di infrastrutture ovvero all'insediamento e all'esercizio di attività economiche nella ZES. L'**autorizzazione unica** sostituisce tutte le precedenti autorizzazioni, concessioni, pareri, ecc., mantenendo il rispetto delle normative in materia di valutazione di impatto ambientale, e consentendo la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto. Può costituire, se necessario, anche una variante agli strumenti urbanistici e di pianificazione territoriale, ad eccezione del Piano paesaggistico regionale. È rilasciata dal Commissario Straordinario all'esito di un'apposita **conferenza di servizi**, alla quale partecipano le amministrazioni interessate. I termini per la sua adozione sono dimezzati rispetto a quelli attualmente vigenti e resi perentori: decorso il tempo previsto, gli atti si intendono resi in senso favorevole.

In tal senso, il DL 152/2021 "PNRR 1" ha rafforzato il ruolo del Ministro per il Sud e la Coesione territoriale. Infatti, in caso di dissenso delle amministrazioni portatrici di interessi sensibili o delle amministrazioni regionali, l'Autorità politica delegata per il Sud e la Coesione territoriale convoca la riunione per l'individuazione di una soluzione condivisa. qualora la soluzione non sia raggiunta, la questione è rimessa al Consiglio dei ministri dall'Autorità politica delegata con propria proposta motivata. Inoltre, nel caso in cui il nuovo insediamento produttivo sia sottoposto a VIA regionale, il Commissario della ZES partecipa alla conferenza di servizi e può chiedere, in caso di diniego di autorizzazioni, all'Autorità politica delegata la rimessione della questione al Consiglio dei ministri. Ad ogni modo, il funzionamento di tale strumento richiederebbe, però, alcune specifiche previsioni riguardanti, ad esempio, la durata dell'autorizzazione unica e il livello di dettaglio dei progetti/documenti necessari al relativo rilascio. Con particolare riferimento alle opere pubbliche approvate dalla Conferenza di Servizi, sarebbe necessario specificare se trattasi di "Studio di fattibilità tecnica ed economica" (preferibile) o di un successivo stadio di elaborazione (definitivo o esecutivo), rispetto al quale trarre tutte le conseguenze procedurali connesse.

Inoltre, sempre il DL 152/2021 prevede la realizzazione di uno sportello unico digitale, a cui le imprese possono inoltrare la richiesta di autorizzazione unica. Nell'attesa di rendere gli sportelli unici operativi, la richiesta potrà essere presentata al SUAP competente territorialmente.

#### **D) Le zone franche intercluse**

All'interno delle ZES è possibile istituire "Zone Franche intercluse", ovvero aree chiuse e chiaramente delimitate, con controlli all'entrata e all'uscita, non considerati parte del territorio doganale dell'Unione europea. Ciò significa che le merci extra-europee che entrano in una zona franca non sono considerate merci importate e dunque non sono sottoposte al pagamento di IVA e dazi doganali. In tali aree è possibile, dunque, depositare merci terze in sospensione dal pagamento dei diritti doganali, svolgere lavorazioni in regime di temporanea importazione per poi essere importate, riesportate o vincolate ad altro regime doganale. La perimetrazione delle zone franche doganali è proposta da ciascun Comitato di indirizzo ZES ed è approvata con determinazione del direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli. Le Zone franche possono essere uno strumento fondamentale per aumentare l'attrattività in porti soprattutto di *transshipment*, come Gioia Tauro, ma non solo, che potrebbe generare rilevanti ricadute produttive. Sempre il DL 152/2021 ha prorogato al 31 dicembre 2023 il termine per proporre l'istituzione delle stesse nelle ZES. In quanto tali, le Zone franche intercluse potrebbero avere applicazione anche nelle ZLS



#### 3.4.4. *Esigenze attuative del credito d'imposta e nuovi strumenti per l'attrazione di investimenti nelle ZES e nelle ZLS*

Nonostante diversi "aggiustamenti", sussistono ancora alcuni aspetti problematici da risolvere in merito al Credito d'imposta ZES.

Riguardo l'incremento del tetto massimo degli investimenti fino a 100 milioni, introdotto dal DL 77/2021 (art. 57, comma 1, lettera b), numero 4), va tenuto conto che il Regolamento UE n. 651/2014 (GBER) prevede che un investimento iniziale con costi ammissibili superiori a 50 milioni di euro si qualifica come "grande progetto di investimento" (art. 2, punto 52) e impone che per esso l'importo totale di aiuto concedibile non superi "l'importo di aiuto corretto" (art. 14, punto 13) calcolato secondo una formula indicata all'articolo 2, punto 20. Il meccanismo consiste in un *decalage* dell'agevolazione, per la parte eccedente i 50 milioni di euro. Il limite imposto dalla normativa comunitaria non è di immediata "lettura" per le imprese beneficiarie, per cui sarebbe pertanto utile chiarire come esso opera nel caso di un grande investimento produttivo in una ZES.

Un secondo profilo critico, riguarda l'ammissibilità al credito d'imposta degli immobili strumentali agli investimenti che, secondo la previsione normativa, riguarda "l'acquisto di immobili strumentali agli investimenti". Tale definizione, piuttosto generica e ambigua, la formulazione letterale ha posto molti dubbi ai primi investitori nelle ZES, è stata recentemente riformulata dal DL 36/2022 "PNRR 2", includendovi "l'acquisto di terreni e l'acquisizione, la realizzazione e l'ampliamento di immobili strumentali agli investimenti". Infine, lo stesso DL "PNRR 2" ha introdotto il nuovo strumento dei "Contratti di sviluppo ZES", per finanziare iniziative imprenditoriali addizionali nelle ZES e che arricchisce le opportunità di investimento produttivo in tali aree. Per la sua entrata in funzione si dovrà, però, attendere la definizione di direttive riguardanti le aree tematiche di investimento, gli indirizzi operativi per la gestione degli interventi, le modalità di vigilanza e monitoraggio sull'attuazione degli interventi finanziati e sui risultati conseguiti. Sempre in tema di strumenti per attrarre investimenti, emerge l'esigenza di dotare le ZLS di una base agevolativa minima, ad esempio dedicata alle sole PMI, da utilizzare fuori dalle zone in deroga ex art. 107.3.c del TFUE eventualmente ricomprese nel perimetro delle ZLS.

## 4. GLI INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI NELLE ZES E NEI PORTI

Il PNRR ha destinato 630 milioni di euro per investimenti infrastrutturali volti ad assicurare una migliore localizzazione degli investimenti produttivi e un adeguato sviluppo dei collegamenti delle aree ZES con la rete nazionale dei trasporti, in particolare con le reti TEN-T, al fine di renderle più efficienti ed attrattive.

### PNRR: Investimenti infrastrutturali nelle ZES

ZES	INTERVENTI PREVISTI <i>Ciascun punto in elenco può riassumere più interventi</i>	Milioni €
Abruzzo	Porto di Ortona: dragaggio fondali e consolidamento banchina di riva	13,0
	Porto di Ortona: ultimo miglio ferroviario	4,8
	Porto di Ortona: ultimo miglio stradale	2,0
	infrastruttura ferroviaria Fossacesia-Castel di Sangro e piastra logistica di Saletti	24,5
	Porto di Vasto: interventi di potenziamento e ampliamento	7,7
	Porto di Vasto: miglioramento dell'accessibilità stradale	1,0
Campania	Area industriale di Manoppello: potenziamento rete logistica e hub interportuale	10,0
	Area industriale di Valle Ufita: terminal scalo merci con area di smistamento	26,0
	Porto di Salerno: nuova stazione metropolitana	12,0
	Porto di Salerno: sistemazione della viabilità	20,0
	Marcianise-Maddaloni: infrastrutture per la mobilità delle merci, piazzali e strade di accesso	30,0
	Fisciano-San Severino: riqualificazione viabilità	5,0
Adriatica	Battipaglia: potenziamento area della logistica e riqualificazione viabilità	13,0
	Nola: reindustrializzazione e recupero ambientale	30,0
	Porto di Manfredonia: recupero e rifunzionalizzazione Bacino Alti Fondali	41,0
	Termoli: potenziamento viabilità interna e sistema di depurazione consortile	8,8
	Termoli: realizzazione zona franca doganale	15,6
	Brindisi: opifici e centri servizi con centro di competenza per l'economia circolare	4,5
Jonica	Brindisi: viabilità consortile, reti di smaltimento acque e pubblica illuminazione	4,2
	Lecce: piattaforma digitale erogazione servizio alle aziende e gestione efficientamento energetico	2,7
	Lecce: centri di ricerca innovazione prodotti nel settore metalmeccanico a Lecce e nel sistema moda-design a Nardò-Galatone	2,6
	Lecce: reti viarie idriche e fognarie a Lecce, Nardò e Galatone	3,8
	Porto di Taranto: infrastrutturazione primaria e accessibilità stradale e ferroviaria area "Eco Industrial Park"	50,0
	Area industriale Taranto: impiantistica e centro servizi di trasporto nell'area retroportuale	8,1
Calabria	Area industriale Potenza: infrastrutture e servizi della porzione di area Zes di Tito	20,0
	Area industriale Matera: infrastrutture e servizi dell'intera area Zes di Jesce e La Martella	30,0
	Porto di Gioia Tauro: adeguamento impianti ferroviari Sibari, S. Pietro a Maida e Nocera Terinese e Rosarno	57,7
	Porto di Gioia Tauro: raccordo stradale sud alla rete TEN-T	11,0
	Porto di Gioia Tauro: svincolo autostrada A2	6,0
	Porto di Gioia Tauro: completamento banchina di ponente lato nord	16,5
Sicilia Orientale	Porto di Gioia Tauro: urbanizzazione area industriale	10,0
	Porto di Reggio Calabria: adeguamento e risanamento banchina Margottini	6,5
	Porto di Villa San Giovanni: adeguamento e risanamento strutturale banchina	4,0
	Porto di Augusta: opere di accesso al porto e terza via di collegamento tra i comprensori portuali dell'isola e la terraferma	26,2
	Porto di Riposto: collegamento con la viabilità principale	11,5
	Porto di S. Agata di Militello: collegamento con la viabilità principale	11,2
Sicilia Occidentale	Gela-Licata: collegamento porti con autostrada	10,5
	Interporto di Catania: miglioramento viabilità stradale di accesso	2,0
	Termini Imerese: nuova banchina per la logistica (36 mln €)	36,0
Sardegna	Termini Imerese: recupero e sistemazione area da destinare alla logistica (3 mln €)	3,0
	Porto e area industriale di Trapani: potenziamento dei collegamenti (17,8 mln €)	17,8
	Porto di Cagliari: Collegamento del Terminal Ro-Ro con lo svincolo sulla SS 195	10,0
<b>TOTALE</b>		<b>630,0</b>

L'infrastrutturazione delle ZES riguarda sia quelle più propriamente portuali e logistiche sia quelle a servizio degli insediamenti produttivi. I relativi investimenti potranno essere finanziati anche con l'impiego dei Fondi SIE e del FSC 2021-2027.

Oltre agli interventi infrastrutturali "interni" ad ogni ZES, occorre guardare alla loro interconnessione in un'ottica di sistema infrastrutturale.

## Investimenti prioritari nei porti per Settore e area territoriale (milioni di euro)

Programmi prioritarie e Aree territoriali	Costi	Risorse Disponibili				Fabbi-sogno
		Decreto MIMS 353	PNRR	Fondo Complementare	Altre fonti statali	
<b>1. Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale</b>	<b>314,3</b>	<b>132,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>102,0</b>	<b>80,3</b>
- Centro-Nord	177,9	90,5	0,0	0,0	68,1	19,3
- Mezzogiorno	136,5	41,5	0,0	0,0	34,0	61,0
<b>2. Digitalizzazione della logistica e ICT *</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
- Centro-Nord	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Mezzogiorno	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>3. Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti</b>	<b>753,3</b>	<b>44,2</b>	<b>67,8</b>	<b>222,0</b>	<b>367,6</b>	<b>51,7</b>
- Centro-Nord	415,9	44,2	17,8	210,0	96,3	47,5
- Mezzogiorno	337,4	0,0	50,0	12,0	271,2	4,2
<b>4. Ultimo miglio stradale</b>	<b>827,8</b>	<b>151,0</b>	<b>52,7</b>	<b>20,0</b>	<b>464,5</b>	<b>139,6</b>
- Centro-Nord	409,9	82,0	52,7	0,0	169,6	105,6
- Mezzogiorno	417,9	69,0	0,0	20,0	294,9	34,0
<b>5. Accessibilità marittima</b>	<b>2.554,9</b>	<b>203,8</b>	<b>16,5</b>	<b>1.140,6</b>	<b>1.023,7</b>	<b>170,4</b>
- Centro-Nord	803,4	89,1	0,0	449,7	156,2	108,5
- Mezzogiorno	1.751,5	114,6	16,5	691,0	867,5	61,9
<b>6. Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici</b>	<b>548,8</b>	<b>0,0</b>	<b>95,8</b>	<b>329,7</b>	<b>47,7</b>	<b>75,6</b>
- Centro-Nord	114,1	0,0	0,0	66,0	0,0	48,1
- Mezzogiorno	434,7	0,0	95,8	263,7	47,7	27,5
<b>7. Efficientamento energetico ed ambientale *</b>	<b>863,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>717,9</b>	<b>85,4</b>	<b>60,0</b>
- Centro-Nord	375,4	0,0	0,0	308,1	67,4	0,0
- Mezzogiorno	487,8	0,0	0,0	409,8	18,0	60,0
<b>8. Waterfront e servizi croceristici e passeggeri</b>	<b>191,7</b>	<b>20,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>161,6</b>	<b>10,0</b>
- Centro-Nord	100,5	0,0	0,0	0,0	90,5	10,0
- Mezzogiorno	91,2	20,1	0,0	0,0	71,1	0,0
<b>9. Attività industriali nei porti</b>	<b>688,8</b>	<b>152,3</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>484,1</b>	<b>52,4</b>
- Centro-Nord	422,6	40,0	0,0	0,0	348,1	34,5
- Mezzogiorno	266,2	112,3	0,0	0,0	136,0	17,9
<b>10. Aumento selettivo della capacità portuale</b>	<b>2.840,8</b>	<b>243,8</b>	<b>0,0</b>	<b>387,5</b>	<b>1.609,7</b>	<b>599,8</b>
- Centro-Nord	2.162,5	243,8	0,0	258,2	1.064,3	596,2
- Mezzogiorno	678,2	0,0	0,0	129,4	545,3	3,5
<b>TOTALE *</b>	<b>9.583,5</b>	<b>947,2</b>	<b>232,8</b>	<b>2.817,7</b>	<b>4.346,1</b>	<b>1.239,7</b>
- Centro-Nord	4.982,1	589,6	70,5	1.291,9	2.060,4	969,7
- Mezzogiorno	4.601,4	357,6	162,3	1.525,8	2.285,7	270,0
	<b>Distribuzione %</b>					
- Centro-Nord	53,5	62,2	30,3	45,8	47,4	78,2
- Mezzogiorno	49,4	37,8	69,7	54,2	52,6	21,8

\* Non sono stati inseriti dati finanziari sugli interventi previsti dal PNRR in tema di digitalizzazione, per 250 milioni di euro, e dei Green Ports, per 270 milioni, non ancora territorialmente allocati.  
Fonte: Elaborazioni Confindustria su dati Allegato Infrastrutture al DEF 2021.

In definitiva, per evitare sovrapposizioni e reciproci “spiazzamenti” tra investimenti e per rendere il sistema delle ZES meridionali complessivamente più attrattivo rispetto alla semplice somma delle sue parti, saranno fondamentali le sinergie, partendo da due linee di azione: (i) la creazione di una rete infrastrutturale a supporto ZES e della loro integrazione; (ii) individuare e valorizzare, per ogni area ZES, le possibili specializzazioni.

Per questo è essenziale avere contezza della pianificazione infrastrutturale complessiva e in particolare del settore portuale, che nel Mezzogiorno risulta particolarmente significativa.

Su circa 9,6 miliardi di investimenti programmati, la distribuzione territoriale risulta di quasi 5 miliardi nel Centro-Nord (52%) e di 4,6 miliardi nel Mezzogiorno (48%).

Altri investimenti finanziati dal PNRR riguardano la digitalizzazione, per 250 milioni di euro, e l'ambiente (*Green Ports*), per 270 milioni di euro. Le risorse sono in corso di assegnazione.

A livello programma prioritario, spiccano nel Mezzogiorno gli investimenti in accessibilità marittima per 1.752 milioni di euro (68,6% del programma complessivo) e quelli relativi all'ultimo miglio stradale (418 milioni su 828 totali), resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici (435 milioni su 549), efficientamento energetico ed ambientale (488 milioni su 863).

In termini di fonti finanziarie, si rileva una maggiore concentrazione nel Mezzogiorno di quelle relative al PNRR (69,7%), al Fondo Complementare (54,2%) e ad altre fonti statali (52,6%).

Infine, riguardo il fabbisogno residuo, gli interventi nel Mezzogiorno ammontano appena a 270 milioni (21,8%), pari al 5,9%.



