



L'ottavo Rapporto annuale **'Italian Maritime Economy'**,¹ presentato a *Napoli il 7 luglio 2021*² dal Centro

Studi e Ricerche per il Mezzogiorno'
(SRM)

ha evidenziato la notevole importanza del trasporto marittimo per il nostro Paese: anche durante la pandemia questo settore ha continuato a progredire - seppure in modo ridotto - ed ha provveduto a rifornire ogni tipo di merce a tutti noi ed alle industrie che operavano.

Lo ha fatto, però, con difficoltà a causa delle nostre lunghe catene di fornitura che spesso dipendono dalla Cina o dai Paesi situati al di là di Suez a cui abbiamo delegato la produzione di materie prime e prodotti di cui necessitano le nostre imprese. Le rotte navali lunghe (indubbiamente necessarie anche in futuro) hanno mostrato tutta la loro vulnerabilità e ciò ha lasciato pochi margini alla capacità di reagire all'imprevisto.

Abbiamo scoperto così che l'epidemia di Covid 19 ha rappresentato qualcosa di incredibilmente dirompente per le cosiddette *'catene globali del valore'* (CGV), qualcosa che nessuno si aspettava, almeno in questo modo: ha interrotto lunghi tratti di fornitura a basso costo da Oriente verso Occidente mettendo in luce tutta la fragilità delle imprese occidentali (*Supply Shock*).

Il blocco del Canale di Suez dovuto all'incaglio della portacontainer *Ever Given* (23 marzo 2021)³, la congestione dei porti a seguito dei contagi, i super rialzi dei noli, la mancanza di container vuoti e il *blank sailing* (cancellazione di rotte) sono stati i grandi fenomeni che hanno impattato sugli equilibri del traffico marittimo, specie sulle rotte del Far East e del Nord America.

Forte si è presentata la necessità di azionare processi di *Reshoring* (rientro a casa delle aziende che in precedenza avevano delocalizzato in Paesi asiatici o dell'Est Europa) o almeno di

Near Shoring□

(decidendo di trasferire il lavoro ad aziende meno costose e geograficamente più vicine): in parole povere,

riportare più vicine all'Europa o nell'Europa stessa alcune filiere che in caso di shock economici possono garantire maggiore tempestività negli approvvigionamenti stessi.

Queste considerazioni ci hanno fatto riflettere in merito alla posizione di leader che vanta l'Italia nel trasporto marittimo di corto raggio, il cosiddetto *Short Sea Shipping* (*SSS*): il nostro Paese da anni primeggia in questo segmento ed alcuni dati, evidenziati dal Rapporto stesso, sono in merito molto eloquenti:

-L'Italia è prima in Europa per merci movimentate tramite *SSS* con 311 Mt (aumento del 14% rispetto a 6 anni fa) mentre nel Mediterraneo lo è con 244

rappresentando una quota di mercato pari al 37% (la seconda è la Spagna con 124 Mt e una quota pari al 19%).

-I porti del Mezzogiorno, in particolare, si confermano una risorsa strategica per il Paese : con 207 Mt di merci (2020) incidono per il 47% del totale sul traffico italiano. La loro incidenza è rilevante anche sul comparto '*Energy*'□ (petrolio greggio e raffinato) rappresentando il 47% dei rifornimenti e delle esportazioni petrolifere via mare del Paese e costituendo il

terminal□

di importanti

pipeline□

dal Nord Africa e dall'Asia.

-Nei propri rapporti internazionali (import-export) le imprese del Mezzogiorno utilizzano la via marittima in modo più incisivo del resto del Paese: il 57% dell'interscambio del Sud avviene via mare (per un valore pari a circa 42 Mrd. EUR) contro il 33% del dato *Italia*. In particolare, nell'attività di *shipping* che abbraccia la filiera dalla cantieristica, ai trasporti ed ai servizi connessi, il Mezzogiorno

conta il maggior numero di imprese attive (oltre 4.400) contro le 2.396 del Nord-Ovest, 2.515 del Nord -Est e 2.877 del Centro Italia.

-Il Mezzogiorno ha mostrato una maggiore resilienza durante la pandemia, dato che presso i suoi porti il calo del lavoro è stato pari al 3,4% contro il 10% del dato *Italia*.

Se esiste, pertanto, un Paese che potrà beneficiare della cosiddetta '*regionalizzazione della globalizzazione*', questo è proprio l'Italia, grazie ad una consolidata tradizione armatoriale nei settori del Ro-Ro (*Roll on - Roll off*), traffico di mezzi gommati) e delle Autostrade del Mare (*AdM*) che del SSS rappresentano la massima espressione.

L'Italia è prima in Europa per traffico Ro-Ro (24% del mercato) e RO-Pax (20,6%). Nel 2020 ha superato i 105 Mt rappresentando il 24% della movimentazione complessiva dell'Italia (11 anni fa con 81 Mt incideva per il 17% sul totale nazionale). Oltre la metà di questo traffico è rappresentato dagli scali del Mezzogiorno (53%).

È da osservare, inoltre, che lo sviluppo del Ro-Ro e delle AdM offre per il nostro Paese un segnale positivo sotto diversi punti di vista, a cominciare da quello ambientale.

Sappiamo tutti che il settore dei trasporti è responsabile del 30% delle emissioni totali di Co2 in Europa, di cui il 72% viene prodotto dal solo trasporto stradale.

Nel settembre 2020, sulla base di una valutazione d'impatto approfondita, la Commissione Europea ha proposto '*di portare l'obiettivo di riduzione delle emissioni nette della UE per il 2030 ad almeno il 55% rispetto ai livelli del 1990*'.

'In tutte le rotte marittime vi è l'opportunità di sviluppare la logistica integrata. L'impiego misto di mezzi di trasporto su gomma (per il

trasporto verso le sedi portuali) e di mezzi di trasporto su acqua (per il collegamento fra i diversi porti attraverso le autostrade del mare) ci permettono di ridurre il Co2 del 15% e in maniera importantissima le polveri sottili che sono l'elemento inquinante per antonomasia, con una riduzione del 95% □ - ha

spiegato nel corso di alcuni servizi del TG3 Campania Andrea De Rosa, □ presidente e amministratore di SMET, azienda logistica salernitana di livello internazionale.

Tutti conosciamo i danni dell'inquinamento che incide sui cambiamenti climatici, provoca l'acidificazione e la concimazione eccessiva degli ecosistemi sensibili, si ripercuote sull'uomo verso il quale è direttamente responsabile (o corresponsabile) di tutte le più importanti patologie dell'apparato respiratorio che rappresentano in Italia - dopo le malattie cardiovascolari e neoplastiche - la terza causa di morte.

Queste malattie costituiscono un problema molto rilevante per la società, in termini di disabilità e mortalità precoce ed anche dal punto di vista dei costi che gravano direttamente sul servizio sanitario, a cui devono aggiungersi i costi indiretti causati dalla diminuita produttività lavorativa.

Secondo l' *European Lung White Book* (pubblicato dalla *European Respiratory Society*), il costo totale delle malattie respiratorie nelle 28 nazioni dell'Unione Europea ammonta a più di 380 Mld.

Innegabile è l'importanza, in termini di benessere sociale, della riduzione della congestione stradale. Rilevante è altresì - sotto il profilo economico- il risparmio sui costi dei trasporti:

‘Vi è un'importante necessità di mettere a sistema le galassie del trasporto.

Facendo questo si possono creare opportunità economiche notevoli, occupazionali e quindi benessere e opportunità’- spiega Guido Grimaldi, presidente di ALIS, l'associazione più rappresentativa del trasporto e della logistica in Italia che riunisce circa 1.300 aziende, 140.500 unità di forza lavoro, 103 mila mezzi, 140 mila collegamenti marittimi annuali, 120 Autostrade del mare.

A questo proposito, già da tempo **De Rosa** e Grimaldi hanno stretto una partnership che consente di usufruire dei cosiddetti trasporti **oversea**
S : non
solo **d**
door to port
, ma anche nel regime
door to door
.

Per concludere faccio mie le considerazioni espresse da Ennio Cascetta, amministratore unico di RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti Spa (società in house del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili) **s** **ul**
futuro del Mezzogiorno che mi sta particolarmente a cuore:

‘Il Mezzogiorno può diventare una importante piattaforma logistica del Mediterraneo attivando piani integrati per lo sviluppo di funzioni logistiche e manifatturiere nelle zone portuali, oltre a giocare un importante ruolo come deposito bunkeraggio per carburanti alternativi nel settore marittimo.

In termini di sviluppo dei traffici, poi, sono due le direttrici fondamentali per le Autostrade del Mare: una tra l'area dei Balcani occidentali e i porti pugliesi, l'altra dal Nord Africa verso i mercati europei, attraverso i porti del Sud. (intervista al Sole 24 Ore del 16 ottobre 2020)

In chiave di grande rilancio dell'economia del mare nel Mezzogiorno, mi pare pertanto strategica la candidatura di Napoli come sede del Centro Regionale del Mediterraneo dell'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima (EMSA), la cui sede centrale è a Lisbona.