

# Port&ShippingTech. Cala il sipario sulla 13<sup>a</sup> edizione, Genova si conferma centrale nel Mediterraneo

scritto da Scenari Internazionali | 8 Ottobre 2021



*di Corinna Ramognino*

GENOVA – Si è conclusa oggi a Genova la tredicesima edizione di **Port&Shipping Tech**, *main conference* della Genoa Shipping Week, una tre-giorni dedicata all'attualità del **trasporto marittimo**. Sicurezza, sostenibilità e innovazione tecnologica sono stati gli argomenti al centro dell'evento che ha riunito **autorevoli esperti** di settore. Abbiamo seguito da vicino i lavori, in qualità di **media partner**, e riportiamo i passaggi salienti di questo evento su scala nazionale ed europea, che ha acceso i riflettori sul capoluogo ligure in una **fase di rilancio** strategica per il nostro Paese, dopo le grandi difficoltà provocate dall'emergenza pandemica.

---




---

## In the Med: il Mediterraneo e il suo ruolo per i trasporti marittimi

La prima giornata si è concentrata sul **ruolo-chiave del Mediterraneo** nel mondo e sulle opportunità per l'Italia nella regione. Gli interventi si sono focalizzati sul cambio di prospettiva che dovremmo adottare per capire la natura del nostro Paese, ovvero **guardarlo dal mare**. L'Italia gode di una posizione centrale che divide il Mediterraneo in aree geopolitiche. Negli ultimi anni, questo mare ha dimostrato di essere una **realtà in trasformazione**: una grande risorsa ma anche un'entità dai molti fianchi scoperti. Per questo motivo, la sicurezza viene individuata come la **priorità assoluta** per la buona riuscita di tutte le attività che vi si configurano.

Lo sottolineano il Comandante dei Sommergibili, Contrammiraglio **Andrea Petroni**, e l'Ammiraglio di Squadra dello Stato Maggiore della Marina Militare, **Giorgio Lazio**. Rischiamo di perdere il Mediterraneo se non sappiamo tenerlo unito. Il Comandante introduce il concetto di **Mediterraneo allargato**, che comprende le acque di Europa, Nord Africa, Balcani, Caucaso, Medio Oriente, Golfo Persico e Mare Artico, ovvero tutte le aree che hanno relazioni commerciali immediate col *Mare Nostrum*. Petroni tiene a sottolineare come la creazione di una **Zona Economica Esclusiva** nel Mediterraneo contribuisca alla sicurezza del nostro Paese, insieme alle diverse operazioni che la Marina Militare conduce da anni sul "territorio marino", fra cui Mare Sicuro e Vigilanza Pesca.

 L'Ammiraglio **Giorgio Lazio** pone l'accento sull'importanza dello scambio di informazioni sul mare, augurandosi che i dati che concernono le attività marittime possano essere messi in comune per il bene di tutti e per la **sicurezza del Paese**, sottolineando che questa non può prescindere dalla collaborazione con NATO ed UE, che devono costruire intorno alla questione una **cornice internazionale** di più ampio respiro.

Alla sicurezza e al controllo marittimo si è ricollegato **Alberto de Sanctis**, giornalista, consigliere di redazione ed esperto di geopolitica del mare per Limes. C'è la necessità di riscoprire il **senso di marittimità** dell'Italia, ovvero guardare la terra dal mare e avere la piena consapevolezza delle opportunità che esso ci offre. Il cambio di prospettiva è necessario sia per reimpostare il **discorso economico** che per ristabilire la nostra identità e, a partire da quella, capire in che direzione andare perché il Mediterraneo è stato utilizzato da sempre per **mettere in comunicazione territori** distanti tra loro.

Noi abitiamo il Mediterraneo ma ultimamente sembra che ce ne siamo

dimenticati anche a causa della **globalizzazione**, che lo ha fisiologicamente ridimensionato. Le preoccupazioni sono rivolte alle responsabilità che l'Italia dovrebbe prendersi sul "proprio" mare. Ad oggi, **l'80% del Mediterraneo è territorializzato**, ovvero controllato da diversi Paesi che ne reclamano la sovranità sulle acque. Contrariamente a questa tendenza, fino alla legge del 9 giugno scorso sulla **Zona Economica Esclusiva italiana**, il nostro Paese non aveva territorializzato il mare per questioni di diplomazia internazionale, restando così indietro rispetto ad altri attori della regione.

Dalla geopolitica si è passati all'**economia**. Il fatto che l'Italia si trovi in una posizione geografica favorevole non giustifica il mancato impegno nell'innovazione logistica, secondo **Silvia Moretto**, presidente di Fedespediti. La **logistica** è un settore che su scala globale muove miliardi di dollari l'anno e l'Italia ha grande necessità di innovarla, rendendo le operazioni più **veloci ed efficaci** e ottimizzandone i costi. Risulta fondamentale **ridurre il divario** con altri Paesi dell'Unione Europea.

Il presidente di Confetra, **Guido Nicolini**, sottolinea come nel 2020 in Italia le esportazioni sia calate del 9,7% ma come nei primi due trimestri del 2021 siano già risalite. Registriamo una performance, anche in termini di **produzione industriale**, migliore di Francia e Germania. Dobbiamo dunque sentirci in dovere di sfruttare questo momento di rimbalzo applicando il PNRR al trasporto e alla logistica. Si tratta di **60 miliardi** di euro da investire, ma se vogliamo sfruttare tutte le risorse a disposizione l'obiettivo deve essere quello di un **rilancio duraturo**.

Per compensare, da un lato, l'eccessivo ricorso al **franco fabbrica** e, dall'altro, il **rincaro estremo dei noli**, alcune aziende italiane stanno iniziando i processi di *reshoring*. La rete logistica italiana – continua la Moretto – soffre anche della mancanza di competitività fra armatori, che ha causato il crollo dell'affidabilità nelle spedizioni. Dobbiamo essere in grado di riprendere il **controllo della supply chain** e di **verticalizzare il sistema**. Un grande aiuto, in questo senso, dovrebbe giungere anche dal nuovo strumento in fase di implementazione, lo **Sportello Unico Doganale e dei Controlli (SUDoCo)**, pensato per sburocratizzare le operazioni portuali, che si prevede diventi operativo entro breve.

Affronta questi argomenti anche **Alessandro Panaro**, capo servizio Maritime Economy di SRM Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, che fa una riflessione sull'andamento dei **trasporti marittimi cinesi** nel periodo pandemico e post-pandemico, sottolineando l'attivismo di Pechino nel Mediterraneo. Tuttavia, la logistica – secondo Panaro – deve rimanere un **patrimonio del territorio italiano**, e per farlo c'è bisogno di una strategia mirata, come la creazione di Zone Economiche Speciali al Sud e Zone Logistiche Semplificate al Nord. In tutto ciò sarà fondamentale il

contributo del **PNRR** ma anche delle **strategie di reshoring**, che potrebbero permetterci di accorciare la filiera e riprenderne il controllo.

Si focalizza proprio su questo tema **Enrico Pastori**, direttore di TRT-Trasporti e Territorio, che sottolinea come le esportazioni incidano per il 25% sul PIL italiano, mentre la somma di esportazioni ed importazioni arrivi circa al 50%. A ciò si aggiunge che per il 2021 è stimato un **aumento dell'export pari all'11,3%**, a conferma ulteriore delle potenzialità dell'economia italiana in questo settore.

## **Il PNRR per la portualità e lo shipping**

La **logistica** è il tessuto connettivo del mondo globalizzato che conosciamo, è ciò che ha reso possibile la società così com'è e che continua a farla esistere. Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) potrebbe configurarsi in quest'ottica come un nuovo Piano Marshall italiano, con più di **4 miliardi** di euro dedicati ai porti, che permetteranno di tornare a porre il mare al centro della nostra prospettiva, supportando questo **miglioramento tecnologico** con una forte consapevolezza ambientale.

La seconda giornata di Port&ShippingTech ha attirato diverse figure attive nel comparto, come **Mario Mega**, presidente dell'Autorità Portuale dello Stretto (Messina-Milazzo-Tremestieri-Villa San Giovanni-Reggio Calabria), e **Francesco Di Sarcina**, segretario generale dell'Autorità Portuale del Mar Ligure Orientale (La Spezia-Marina di Carrara), che hanno presentato i progetti relativi che il PNRR dovrà finanziare nelle aree portuali di loro competenza.

Mega ha presentato le strategie della transizione ecologica nello **Stretto di Messina**, sottolineando l'importanza dei traghetti passeggeri e ferroviari nell'area. Il tema della **sostenibilità** è di fondamentale importanza dato che si tratta di un braccio di mare contornato da territori particolarmente sensibili, che deve sostenere ogni anno **12 milioni di passeggeri** e circa **22 milioni di operazioni passeggeri**, escluso il crocierismo, a cui si aggiunge un **traffico merci** paragonabile a quello del Traforo del Frejus.

☒ Il Ministero ha già intrapreso un'azione sistemica e dedicherà **400 milioni del PNRR** alla riqualificazione dell'area, prevedendo il rinnovo del materiale ferroviario e delle stazioni, la creazione di **mini-Frecciarossa** per le Ferrovie siciliane, la riqualificazione degli **approdi** e delle **stazioni marittime**, oltre naturalmente alla transizione ecologica con un deposito costiero di GNL e l'**elettrificazione** di tutte le banchine (*cold ironing*) nell'ottica di un progetto di **decarbonizzazione** (*Stretto Green*).

Analogo nelle intenzioni è stato l'intervento di Di Sarcina, che ha sottolineato le priorità per i porti di **La Spezia** e **Marina di Carrara** previste dal PNRR. L'impegno più grande, anche in questo caso, è l'**elettificazione**, in particolare delle banchine destinate alle navi da crociera (La Spezia), unita alla riorganizzazione dell'**accessibilità stradale e ferroviaria** del Porto di Marina di Carrara, che serve significative aree industriali nel territorio retrostante.

Nel quadro della generale semplificazione e transizione tecnologica finanziata dal PNRR è stato rilevante l'intervento di **Matteo Prantner**, Capitano di Fregata del Comando Generale delle Capitanerie di Porto, a proposito della European Maritime Single Window. Si tratta di un insieme di sistemi informatici per la veicolazione e l'**elaborazione semplificata** delle informazioni in ambito marittimo: una vera e propria chiave di volta per la gestione delle operazioni navali. La nave, toccando diverse realtà internazionali, viene infatti a contatto con molte e **diverse burocrazie**, che rallentano le operazioni. La novità si tradurrà in una riduzione costi sia per il business che per le pubbliche amministrazioni (Regolamento UE 1239/2019), armonizzando le *Single Windows* dei diversi Paesi di attracco ed aumentando la **facilità di utilizzo**. Tutto dovrà poi risultare in una banca dati unitaria.

## **Green Ports&Shipping: la transizione energetica**

La terza ed ultima giornata ha concentrato lo sguardo di Port&ShippingTech sulla **transizione energetica**. Nuovi combustibili e normative internazionali sono stati al centro delle riflessioni degli esperti intervenuti. I confini entro cui gli armatori devono operare sono stati i limiti più discussi, tra i quali: le direttive IMO sulle **emissioni di CO<sub>2</sub>** e sulle quantità massime di zolfo presenti nei carburanti; le direttive europee, che prevedono la riduzione delle emissioni del 55% entro il 2030 ed il loro azzeramento entro il 2050; gli **Accordi di Parigi** del 2016; e i Poseidon Principles.

**Diego Pauluzzi**, ingegnere navale e General Manager Strategic Account Management di Wärtsilä, ha chiarito che il combustibile del futuro non sarà soltanto uno ma saranno molti. Ciò è dovuto a diversi fattori. Anzitutto, utilizzando le **fonti rinnovabili**, non riusciremo a coprire il fabbisogno energetico navale e l'armatore dovrà prendere in considerazione più soluzioni. In secondo luogo, bisogna considerare che i **combustibili green** sono tali se provenienti da idrogeno ricavato in maniera sostenibile, ovvero da energia eolica, idroelettrica, solare o dall'acqua per elettrolisi, oppure da combustibili bio, ricavati da materiale organico.

☒ Completano il quadro l'ammoniaca, il metano sintetico e il metanolo, il biodiesel e i biometani. Attualmente, **GNL** e **metanolo** sono sul mercato mentre il **biodiesel** è già stato approvato. Anche il biometano e il

metano sintetico non presenteranno problemi poiché la loro struttura molecolare è identica a quella del gas fossile. Sarebbe dunque riduttivo fermarsi al solo GNL, anche se al momento resta la prima tecnologia per raggiungere la **decarbonizzazione**. Le grandi navi – containers, crude oils, bulk e passeggeri – sono quelle che si stanno convertendo per prime al GNL, passando dal 20% del 2020 al 26% di quest'anno. Fra i lati positivi, c'è il fatto che questo tipo di **combustibile** viene elaborato in impianti facilmente riadattabili a metanolo, ammoniaca o idrogeno, garantendo un grosso risparmio agli armatori.

Ad oggi, quando si parla di **combustibili alternativi**, ci sono ancora alcune falle: manca la logistica per distribuirli e, da un punto di vista assicurativo, non è ancora possibile valutarne i rischi, soprattutto per via del fattore umano, e quindi impostare delle polizze per queste navi. Da ultimo, non è trascurabile il fattore volume: **quanto stoccaggio** è necessario per un certo combustibile? Ovvero, quanto spazio sottrae alle merci? Ad esempio, l'ammoniaca occupa il quadruplo dello spazio di un altro combustibile a parità di energia generata. Ed ancora: di quanto salirà il **prezzo dei nuovi combustibili** nei prossimi anni, primo fra tutti il GNL? C'è il pericolo di un ritorno ai combustibili fossili per ragioni di costi?

Hanno cercato di rispondere a questi interrogativi le riflessioni del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (Bari-Brindisi-Manfredonia-Barletta-Monopoli), **Ugo Patroni Griffi**. Siamo in uno scenario di difficile prevedibilità, in cui non sappiamo se le strutture in cui stiamo investendo oggi saranno effettivamente utilizzate dagli armatori di domani, a causa dei **costi dell'adattamento delle flotte**, primo fra tutti il *cold ironing*.

In generale – sottolinea il presidente – il **Green Port**, per essere veramente tale, deve costituire un *hub* a tutto tondo. Dobbiamo prendere spunto dagli altri Paesi europei ed investire nelle infrastrutture per trasportare l'**energia rinnovabile**, ad esempio con impianti *off-shore* come sta accadendo con il GNL in Germania. Il porto deve essere uno snodo non solo di merci ma anche di **energia ed informazioni**. Abbiamo l'occasione unica, insomma, di diventare un Paese produttore di carburanti e lo possiamo fare nei nostri porti: un'occasione che dobbiamo essere pronti a cogliere.

© Riproduzione vietata di testi e immagini interne