

Italian Maritime Economy

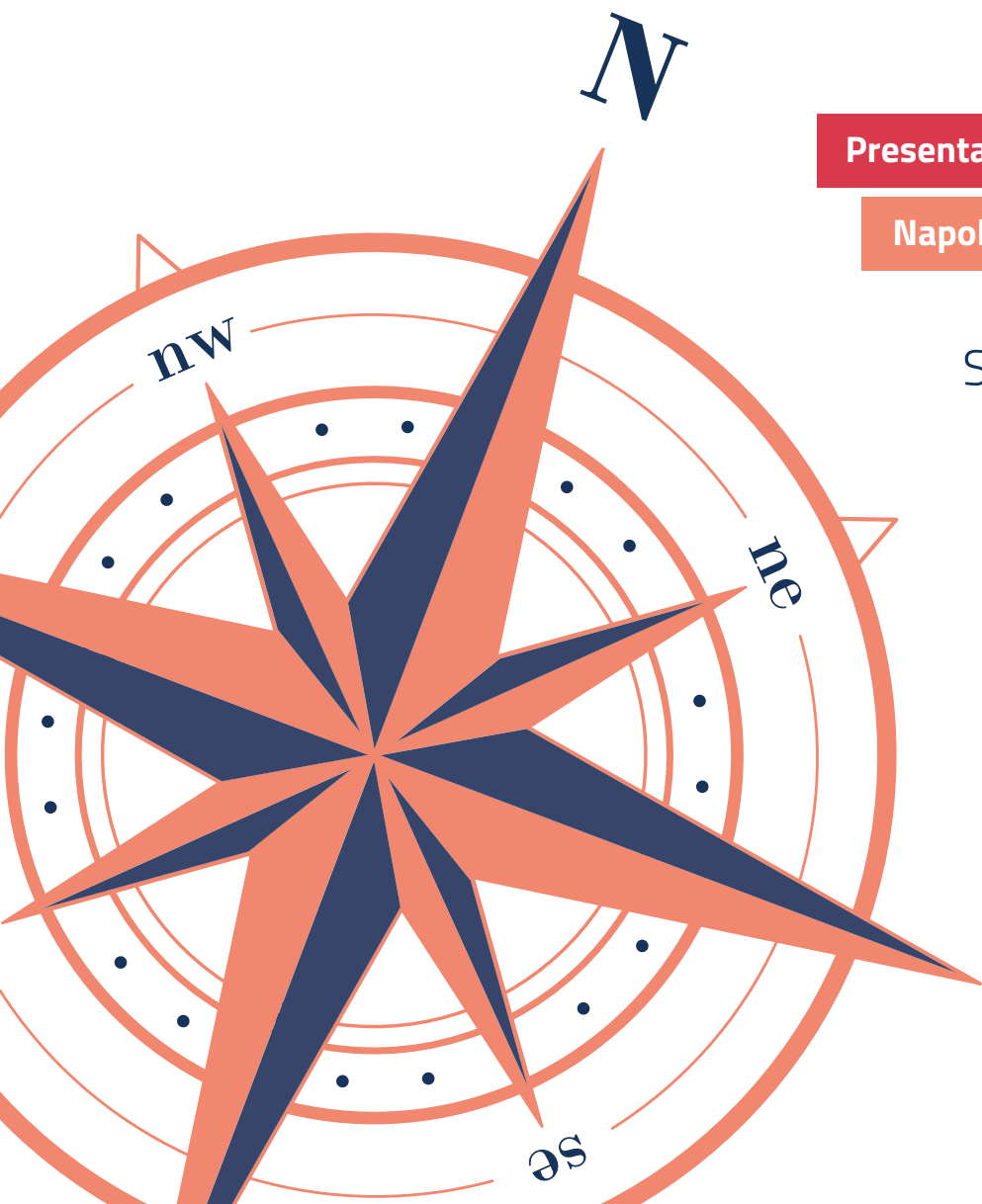
Porti, shipping e logistica
negli scenari marittimi globali.

Impatto di pandemia e guerra
sul Mediterraneo

Presentazione del 9° Rapporto Annuale

Napoli, 29 settembre 2022 – NSW22

SINTESI DEL RAPPORTO



Pandemia e Guerra ridefiniscono gli scenari geopolitici e marittimi, e accelerano i processi di cambiamento in corso.

Il trade via mare resta l'ossatura dei commerci.

- Secondo le ultime previsioni, l'**economia mondiale è ancora in crescita**. Si prevede, infatti, un aumento del prodotto interno lordo del 3,2% nel 2022 e del 2,9% nel 2023 (contro un'ipotesi del 3,6% per entrambi gli anni di Aprile 2022) ed un commercio che vede le sue stime al +2,5% nel 2022 e al +2,6% nel 2023 (Clarksons 2022). L'economia globale, però, è messa a dura prova; l'onda lunga del Covid-19 e le criticità di approvvigionamento, cui si aggiungono le tensioni geopolitiche, fanno impennare i prezzi. Rischi e incertezze si ampliano con l'inflazione.
- Nonostante tutto, le **prospettive** di crescita del commercio marittimo globale **restano positive** a mostrare ancora una volta la resilienza del comparto. Si prevede che il **trade via mare globale aumenterà dell'1,1%** a 12,2 miliardi di tonnellate **nel 2022** per poi crescere del **2,3% al 2023**.
- L'import-export via mare continua a rappresentare l'ossatura del commercio internazionale: **il commercio marittimo mondiale vale il 70% del valore complessivo del trade e il 90% circa in volume**. I trasporti marittimi e la logistica valgono circa il **12% del PIL** globale.
- L'**Asia**, e la Cina in particolare, resta l'**indiscusso attore sia nel segmento container che nel settore dello shipping in generale**. Dei primi 20 porti container mondiali, che nel 2021 hanno movimentato 370 milioni di TEU (il 42% del throughput globale che è stato di 877 milioni di TEU), 8 sono cinesi e altri 5 asiatici. La Cina consolida la sua leadership non solo per le movimentazioni di container; vanta, difatti, anche la seconda flotta mondiale di navi mercantili ed è inoltre il principale produttore di attrezzature navali.
- Notizia disruptive del 2° trimestre 2022 è stata **la chiusura di Shanghai** legata alla politica zero-Covid del governo cinese. La chiusura di Shanghai che copre il 20/30% del traffico del dragone (solo parzialmente compensato dall'attività degli altri porti cinesi) ha inciso sull'operatività del mondo rallentandola e congestionandola.
- **Il rialzo dei noli** -protagonisti del periodo 2019-2021- **va ora attenuandosi**. Lo Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) – uno degli indicatori più usati al mondo per valutare l'andamento dei noli – **dopo aver sfondato il picco storico dei 5.000 punti a gennaio 2022**, è sceso nell'arco dei successivi sette mesi a 4.000 punti a luglio per poi **flettere** repentinamente **sotto i 3.000 a settembre 2022**. La ragione principale del calo dei noli sembra essere l'intervenuta debolezza della domanda di merci legata all'impennarsi dei prezzi per i consumatori.

- **Profitti ancora elevati per i vettori...ma in riduzione.** In questi ultimi 2 anni i global carrier, per effetto del rincaro dei noli, hanno maturato forti guadagni. Nel 2021 hanno raggiunto la cifra di 214 miliardi di dollari e secondo stime di Drewry **nel 2022 raggiungeranno 270 miliardi** (in riduzione sui 300 mld previsti a maggio).
- **La congestione portuale resta** e... nelle previsioni di Drewry durerà per tutto il 2023. Il Port Congestion Index - Containerships di Clarksons **ha toccato a luglio il picco massimo del 37,2%** (livello mai raggiunto a partire dal 2016) per poi **attestarsi al 34,8% a settembre** (dato **ancora superiore alla media pre-Covid**'16-'19 pari a 31,6%). La congestione è attualmente ancora particolarmente elevata lungo le coste degli Usa ... ma non è un fenomeno solo nord-americano ... anche i porti cinesi e nord - europei ne subiscono le pressioni.
- **Migliora gradatamente l'affidabilità dei servizi di linea** e luglio è stato il terzo mese consecutivo in cui la "schedule reliability" è migliorata raggiungendo il **40,5%**. Nonostante ciò, date le lungaggini nelle consegne dei prodotti, **i venditori accumulano scorte** per coprire i tempi di consegna lunghi delle merci.
- I **ritardi** delle navi a causa della congestione portuale in alcuni casi sono leggermente **diminuiti**, ad esempio, nel commercio tra Cina e Nord Europa. **Le navi attualmente arrivano in Cina con un differimento medio di 16 giorni con una riduzione di 4 giorni** rispetto a maggio di quest'anno. Si rende sempre più evidente che **il modo migliore per ridurre gli ostacoli di attracco risiede nel buon accordo vettore-terminalista e dunque nella buona partnership logistica tra gli attori...**
- ...proseguono **i processi di integrazione verticale**. Nel 2021 ci sono stati **24 accordi di integrazione verticale** (grandi vettori marittimi che entrano in attività terminalistiche e logistiche) **relativa alle infrastrutture portuali**, per un valore totale rivelato di **11,7 miliardi di dollari**, rispetto ai 10,9 miliardi di dollari registrati nei 22 accordi del 2020.
- **...ma anche quelli di integrazione orizzontale.** I primi 10 top carrier del mondo realizzano una quota di mercato dell'84%. Le tre grandi alleanze mondiali (2M, Ocean Alliance e The Alliance) realizzano una quota di mercato sulla rotta Asia-Europa del 99% e sulla rotta Asia-Nord-America dell'88%. Una tale quota di controllo sta permettendo di operare un sapiente controllo dell'offerta attraverso le **blank-sailing** (partenze cancellate) che ancora persistono. Ora gli operatori sarebbero in procinto di annunciare una serie di Blank sailing che andrebbero ulteriormente a togliere capacità di stiva (-8,8%) all'Asia Europa.
- **Cresce ancora la flotta mondiale.** Forti delle brillanti performance finanziarie i grandi carrier continuano ad ordinare navi di cui c'è urgente bisogno anche a causa della congestione. Nel 2022 l'orderbook containership, in termini di capacità, è pari al 23,31%

della flotta esistente. Solo a titolo di esempio, Cosco ha ordinato 32 navi ampliando la flotta di 580mila TEU e spendendo circa 5 miliardi di dollari.

- **Nuove interruzioni nei chokepoint** mondiali (es. Suez) mettono ancora una volta in evidenza la vulnerabilità delle supply chain. Il blocco temporaneo della petroliera Affinity V il 1° settembre 2022 che ha ostruito la sezione meridionale del canale di Suez (dopo un anno dal blocco della portacontainer Evergiven) mette ulteriormente in risalto le difficoltà delle catene lunghe.
- Nella seconda metà del 2022, i vettori stanno spostando maggiore capacità operativa verso il Transatlantico (+8,5% rispetto allo scorso anno) e il Medio Oriente/Subcontinente indiano (+8,6% su base annua) perché le rotte **deep sea sono più remunerative**. La rotta, Asia – Nord America resta quella con il maggiore dispiegamento della flotta.

La supply chain disruption è la diretta conseguenza di Pandemia e Guerra e le tendenze del reshoring/friendshoring ridefiniscono le geografie produttive

- **Guerra e pandemia hanno effetto sulle supply chain modificandole e accorciandole: la globalizzazione è ora in fase recessiva**
 - **La Cina prosegue con la policy di Covid zero;** le chiusure a rotazione della Cina hanno interrotto ripetutamente le grandi catene di produzione e rallentato il mondo;
 - **La congestione continua e crea dei colli di bottiglia;**
 - **Il protrarsi del conflitto crea delle frizioni tra paesi e limita alcuni traffici (ad es. da e per la Russia);**
- **Emergono nuove tendenze: tornano scorte-magazzini e il reshoring/ friendshoring.**
- Il **conflitto mette in evidenza** gli attriti fra paesi e acuisce la tendenza al **nearshoring/friendshoring** (rientro delle produzioni in paesi amici). Recenti ricerche segnalano che il **60% delle aziende europee e statunitensi prevede** nei prossimi tre anni di **far rientrare parte delle proprie produzioni** asiatiche in Europa e negli Usa. Del resto, solo per citare alcuni esempi, a settembre 2022 il colosso Apple dichiara di voler ripensare la presenza in Cina, inoltre, 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...così come molte altre aziende tra cui Benetton. Si ritorna a realizzare scorte nei magazzini passando dal just in time al **Just in case**.
- **La guerra, imponendo sanzioni alla Russia e limitando i traffici dall'Ucraina, aumenta la spinta inflazionistica e il prezzo delle materie prime è in aumento.** L'aspetto più evidente

del conflitto, difatti, riguarda l'**impennata dei costi dell'energia**. il prezzo del gas in Europa -dopo la folle corsa del 2021- è aumentato del 334% per cento tra gennaio e agosto del 2022 sfiorando i 340 euro/ per megawatt-ora per poi calare a 181,8 dopo il solo annuncio di un possibile tetto al prezzo del gas (*Price Cap*) imposto dall'Europa (la decisione è per il momento rimandata al 30 settembre).

- L'impennata degli energetici ha portato a livelli record i prezzi del bunker e, inevitabilmente, impatta sui costi di trasporto...che genera una maggiore **pressione inflazionistica** sulle economie chiave e sull'attività industriale. Ad agosto il prezzo medio mensile (\$/metric tonne) del carburante **a basso contenuto di zolfo** (VLSFO- very low sulphur fuel oil) è stato di 821 dollari a tonnellata in riduzione rispetto al picco di luglio (975 dollari a tonnellata) ma ancora in aumento del 53% su agosto scorso. Analogo andamento per i carburanti tradizionali (Agosto 2022: 575 \$/metric tonne) che interessa quel 29,5% della flotta dotata invece di scrubber, e che quindi può fare uso del tradizionale bunker LFO 380.
- **Le tensioni geopolitiche comportano una riduzione nella crescita dei traffici marittimi globali (+1,1% ad Agosto 2022 contro +3,5% previsto a gennaio)**. Il conflitto comporta inoltre una **disparità di andamento nella tipologia delle merci trasportate**; si prevede una **riduzione** in tutte le tipologie di merci (variazioni su tonnellate) **tranne che per il gas** che invece si incrementerà in termini di tonnellate (+4,8% invece di +4,4%). L'andamento delle rinfusiere è condizionato anche della sospensione delle esportazioni di grano ucraine all'inizio di quest'anno. Inoltre, i traffici di grano e carbone proveniente dalla Russia si ridurranno per effetto delle sanzioni.
- **Si sono verificati significativi cambiamenti nei modelli commerciali**, 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 del 10% delle esportazioni di petrolio marittimo (9% greggio, 11% prodotti petroliferi), l'8% delle esportazioni di GNL e il 13% delle spedizioni di carbone.
- **Contrariamente a quanto inizialmente ipotizzato i traffici ferroviari non si sono interrotti con il conflitto nell'area intorno all'Ucraina e prospiciente la Russia**. All'inizio di settembre 2022, la compagnia ferroviaria cinese (China State Railway Group) ha comunicato che nei primi otto mesi dell'anno hanno viaggiato **tra Cina ed Europa oltre 10.000 treni merci**, con un aumento del trenta per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Questi convogli trasportano container e la quantità totale ha toccato quasi 1 milione di TEU, con un aumento annuale del 40%. Oltre al numero dei

treni crescono anche i collegamenti, che finora raggiungono 170 città in 23 Paesi usando 73 rotte. Inoltre, Una nuova rotta è aperta dal convoglio con cinquanta container che il 29 agosto ha lasciato la città cinese di Chongqing per la capitale ucraina Kiev.

Gli effetti del conflitto sull'area del Mediterraneo

- Per quanto riguarda il **Mediterraneo**, ci sarà **un riposizionamento delle navi su rotte diverse da quelle del Mar Nero; le principali compagnie hanno deciso di saltare il porto di Odessa**, principale scalo ucraino insieme allo scalo di Mariupol.
- Ulteriori impatti vi **saranno sulla circolazione delle navi russe** il cui attracco non è permesso in nessun porto europeo, a seguito dell'ultimo pacchetto di sanzioni dell'UE.
- Si assisterà verosimilmente ad un **aumento delle gasiere** nell'area mediterranea perché, a causa dell'embargo e delle sanzioni, il gas non potendo viaggiare via terra viaggerà via nave. Si prevede, inoltre, un impatto maggiormente negativo sulle rinfusiere (grano e carbone), un minor impatto sui container (poco toccati).
- Per quanto riguarda Suez, snodo centrale per il Mediterraneo: **attraverso il canale (via Southbound) la Russia è il primo esportatore di greggio** e con le sanzioni potrebbe verificarsi un effetto di riduzione e/o sostituzione (altri Paesi coinvolti). Dal Mar Nero merci per circa 107 milioni di tonnellate vengono trasportate ogni anno in direzione Sud attraverso il Canale di Suez pari al 19% del totale Southbound.
- **Nel Mediterraneo si gioca la partita del futuro**: il bacino, pur coprendo solo l'1 per cento dei mari del mondo, rappresenta il 20% del traffico marittimo mondiale, è attraversato dal 27% delle linee di transito container e il **30% dei flussi di petrolio e gas** nord-sud ed est-ovest (compresi gli oleodotti). Concentra intorno le sue coste l'attività di 18 porti la cui singola attività supera 1 milione di TEU.
- **I porti del Mediterraneo stanno migliorando la loro competitività e capacità attrattiva**: al 2 trimestre 2022, l'indice dell'UNCTAD, Port Liner Shipping Connectivity Index (PLSCI) dei porti Med è aumentato di circa 20 punti dal 2006. Il divario con i porti del Nord Europa è in costante diminuzione.
- **Il Canale di Suez**, anche durante il conflitto mostra ancora la sua dinamicità: mai così elevato il numero di navi transitate nei primi otto mesi del 2022. L'attività delle 15.329 navi, in un aumento del +15,1% sul periodo precedente, ha generato un nuovo picco storico dei ricavi (5,1 miliardi di dollari). **Le tendenze inflazionistiche però spingono anche il canale a rivedere le tariffe da Gennaio 2023**: +15% per tutte le tipologie di navi ad

esclusione delle rinfusiere e delle navi da crociera per le quali il rincaro sarà del +10%. Gli aumenti dei diritti di transito sono conseguenza anche della strategicità del canale di Suez rispetto alle rotte marittime alternative di più lunga percorrenza e con maggior consumo di carburante. Proprio nel momento economico più complesso a livello globale, Suez si attesta quale snodo strategico per i traffici nel **Mediterraneo continuando a rappresentare il 12% del traffico mondiale ed il 7-8% di quello petrolifero.**

Pandemia e guerra forniscono un'ulteriore spinta alla sostenibilità... mancando taluni flussi energetici... si cercano vie alternative

- **I grandi paesi del mondo stanno modificando le loro strategie passando da una leadership tecnologica ad una leadership green:** la pandemia prima e il conflitto poi impongono una trasformazione radicale nella fruizione dei servizi energetici e dei trasporti. **Il segmento energy (petrolio, gas e chimici) via mare copre il 32% del totale movimentato via mare.** La consistente domanda globale di prodotti energetici spinge su infrastrutture di nuova tipologia e più sostenibili.
- **Il trasporto marittimo produce il 2,4% di CO₂.** Un valore che non sembra particolarmente elevato... 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.
- Gli investimenti sostenibili nello shipping stanno mantenendo un buon ritmo. Dagli ultimi dati di luglio si evidenzia che:
 - **il 61% di tutti gli ordini (in termini di stazza GT) nel primo semestre 2022 è relativo a navi che utilizzano combustibili alternativi.**
 - **Il settore ha fatto sforzi di decarbonizzazione.** Lo testimoniano i contratti per tipo di carburante con GNL in prima linea che per le navi resta un'opportunità. **Le navi in ordine GNL (in termini di GT) rappresentano circa il 40% del portafoglio ordini.**
 - L'adozione di carburanti alternativi ha continuato a progredire, con il 4,7% della **flotta in navigazione** in grado di utilizzare carburanti o propulsioni alternative. Secondo le proiezioni di Clarksons, il 5% della capacità globale della flotta sarà alimentata con carburanti alternativi entro l'inizio del 2023.
 - Attualmente il **24,5% del tonnellaggio globale è dotato** di scrubber.

- L'infrastruttura portuale "verde" continua ad espandersi: attualmente sono 148 i porti attivi per il bunkeraggio di GNL (e 95 le strutture in progetto).
- Nonostante gli attuali venti contrari all'economia, le pressioni inflazionistiche e un mercato dei container in via di ammorbidimento, vi sono opportunità crescenti per i fornitori/cantieri man mano che i requisiti di rinnovo della flotta e la transizione green accelerano. I tempi, però, possono essere lunghi e sono necessari enormi investimenti... **si stima che siano necessari più di 3 trilioni di dollari per ottenere la decarbonizzazione del trasporto marittimo.**
- Nel medio termine si può prevedere **una progressiva sostituzione del GNL con il bio-metano, ammoniaca ed a lungo termine l'idrogeno perché più sostenibili e dal minor impatto ambientale.** A titolo di esempio, l'armatore italiano specializzato nel segmento Ro-Ro **Grimaldi, ha previsto un investimento di 1 miliardo per la realizzazione di 10 navi con alimentazione ad ammoniaca con una capacità di trasporto di 9mila veicoli ciascuna.**

La disruption delle supply chain, la congestione portuale, il conflitto e la spinta alla decarbonizzazione hanno un impatto su nostri porti che ancora una volta si mostrano resilienti ...

Blue economy ricchezza del nostro paese.

Porti italiani in crescita... anche nei numeri del primo semestre 2022 la "rete" italiana mostra la sua resilienza.

Il Ro-Ro per una scelta di sostenibilità

Il **valore** diretto della **Blue economy in Italia**, pari nel 2020 a **52 miliardi di euro**, è una volta e mezzo quello dell'agricoltura e quasi l'80% del valore aggiunto dell'edilizia, con una base imprenditoriale di quasi **225 mila aziende e una occupazione di 921 mila addetti.**

- Con riferimento al **solo trasporto marittimo, il nostro Paese produce il 16% del totale valore aggiunto del settore della UE, al secondo posto dopo la Germania.**
- A **giugno 2022, l'import-export via mare dell'Italia** ha sfiorato i **184 miliardi di euro** con un aumento del 42% su base annua. L'Italia **importa** via mare prevalentemente **dalla Cina** ed **esporta** prevalentemente verso gli **USA.**
- I recenti numeri del I semestre 2022 **confermano la ripresa dei porti italiani che continuano a registrare performance positive nonostante il contesto critico (5,1% sul 2021).** I **nostri porti "non si fermano"**, continuando a sostenere le esigenze del territorio, delle sue imprese e dei suoi consumi.

- I **traffici portuali** che a giugno hanno raggiunto **244 milioni di tonnellate** segnano una **crescita anche rispetto al periodo pre-pandemia (+2,7% sul 2019)**. I risultati mostrano le brillanti performance del segmento container sia sul 2021 (+7%) che sul 2019 (+11,6%) e del Ro-Ro sul 2019 (+8,3%) mentre il calo sul 2021 del segmento (-3,2%) è una momentanea discontinuità in un trend mantenutosi sempre brillante.
- In particolare, il **segmento Ro-Ro è stato durante gli ultimi anni il settore più resiliente e vitale**. A partire dal 2012, il settore è cresciuto di oltre il **60%** (contro una crescita del totale delle merci di circa il 4%). Tale traffico, soprattutto quando si configura come autostrade del mare, ha permesso inoltre di **garantire sostenibilità al paese attraverso il connubio intelligente con la strada e il ferro**.
- Inoltre, il **64% del Ro-Ro proviene da altri porti italiani mentre il restante 36% viaggia verso i porti del Mediterraneo**; si tratta di un **traffico di corto raggio** che asseconda le esigenze di consumo delle famiglie e **favorisce** e asseconda le esigenze di **reshoring**.
- in un'epoca in cui le filiere si accorciano e bisogna evitare strozzature nelle supply chain, diviene essenziale **puntare sull'intermodale**. Da una nostra survey rivolta a 400 imprese soltanto il 23% sceglie l'intermodale. Vi è comunque una tendenza al miglioramento rispetto alla media (18-21).
- **Il futuro scritto nel PNRR: Il PNRR puntando in maniera trasversale sulla sostenibilità considera rilevanti i porti**. I circa **4 miliardi di euro assegnati ai porti** per lo sviluppo dell'accessibilità marittima, della resilienza, dello sviluppo del Cold ironing che consente alle navi di sostare al porto eliminando le emissioni inquinanti, lo sviluppo della digitalizzazione della catena logistica per aumentare la competitività mettono in evidenza che i porti sono anello essenziale della sostenibilità e punti di origine e destinazione di traffici più green.

Il sostegno ai porti si inserisce anche nell'impatto che può aver avuto il conflitto sui nostri scali.

- Nel complesso **33 milioni di tonnellate di Oil&Gas (tra via nave e Pipeline)** che l'Italia importa dalla Russia dovranno essere compensati da altri Paesi.
- **La Russia era il 3° partner in import via mare dell'Italia in particolare di oil**: le sanzioni ridurranno fortemente tali scambi che tuttavia nel complesso rappresentano solo il 2,6% del totale scambiato dall'Italia via mare).
- **Per quanto riguarda l'impatto del conflitto sull'attività portuale italiana, l'area interessata è prevalentemente quella adriatica**.
- **La sicurezza e la diversità dell'approvvigionamento energetico sono ora una priorità per l'Italia**. Il nostro paese, dunque, è stata spinta a trovare nuovi fornitori di Oil&Gas

nell'area del Mediterraneo allargato (dall'Algeria ai Paesi Arabi) e nelle Americhe (Venezuela) e quindi vi sarà un maggior trasporto soprattutto di gas via mare.

- Il Decreto Aiuti del Consiglio dei Ministri di maggio 2022, contenente misure a sostegno di famiglie e imprese per far fronte all'aumento dei costi energetici, ha riconosciuto ai porti italiani lo **status di comunità energetiche**, per favorire anche in queste aree una transizione a sostegno delle energie provenienti da fonti rinnovabili.
- Attribuendo alle **aree portuali italiane** la possibilità di essere definite "comunità energetiche", il Decreto Aiuti facilita in maniera importante il loro passaggio all'utilizzo di forme di energia rinnovabile e riconosce ai porti il compito fondamentale di **sviluppo della sostenibilità e dell'economia del Paese**. In tal modo si sostiene una effettiva promozione delle energie verdi.

I porti del Mezzogiorno leva strategica per la crescita del territorio

- **Con un contributo al traffico merci del 45% anche a giugno 2022, il Mezzogiorno esprime in tutti i comparti del marittimo valori di peso percentuale molto superiori a quelli di PIL (22%), di numero di imprese e di addetti.**
- **Il traffico via mare nel Mezzogiorno ha più valore per il territorio: l'import-export via mare su totale del traffico è pari al 64%** conto una quota del 36% dell'Italia.
- **L'import-export via mare del Mezzogiorno al 1° semestre 2022, ha già superato i 41 miliardi di euro con un balzo del 53% sull'anno precedente; si tratta di una performance anche superiore all'Italia (42%).**
- I recentissimi dati del I semestre 2022, segnano poi **"una rivincita degli scali meridionali"** sempre presenti tra i primi posti in classifica nelle diverse tipologie merceologiche; Cagliari e Augusta rispettivamente 2° e 3° porto in Italia nel segmento energy, Taranto 2° nelle solide, Salerno 4° per il Ro-Ro, e benissimo Gioia Tauro al 1° (per tonnellate) che con le performance del segmento container tiene in alto i numeri dell'Italia.
- **Il peso dei porti del Mezzogiorno gioca un ruolo chiave sul comparto "Energy"** (petrolio greggio e raffinato) **rappresentando il 47% dei rifornimenti e delle esportazioni petrolifere via mare del Paese ed essendo il terminale di importanti pipeline** dal Nord Africa e dall'Asia.
- Il Sud ha una presenza importante **del settore Ro-Ro e delle autostrade del mare** (incide a giugno 2022 per il 49% sul totale Italia), comparto che ha svolto e sta svolgendo un ruolo chiave in fase pandemica e di conflitto in quanto cinghia di trasmissione di un

trade di prossimità e trasporto di veicoli pesanti sottratti alla strada.

- Le 8 **ZES** (Zone Economiche Speciali) del Mezzogiorno per le quali il PNRR ha previsto **630 milioni di investimenti** stanno avendo grande impulso per la nomina dei **Commissari Straordinari** (in corso di finalizzazione quella della ZES Sardegna) anche grazie al **recente procedimento di autorizzazione unica assegnata a tali figure** che sostituisce tutte le precedenti autorizzazioni, concessioni e pareri snellendo le attività. Inoltre, esse stanno definendo le strategie di sviluppo così come sta avvenendo per le ZLS (Zone Logistiche Semplificate) del Centro-Nord. Nell'ambito dei Piani strategici di sviluppo delle ZES sono previste diverse progettualità infrastrutturali le cui principali necessità sulle quali si interverrà sono:
 - **collegamento di "ultimo miglio"**: realizzare efficaci collegamenti tra le aree portuali e industriali e la rete infrastrutturale;
 - **digitalizzazione** e potenziamento della logistica, urbanizzazioni **green** e **efficientamento energetico**;
 - potenziamento della resilienza e della sicurezza dell'infrastruttura connessa all'**accesso ai porti**.
- In chiave di grande rilancio dell'economia del mare nel Mezzogiorno, è strategica la **candidatura di Napoli come sede del Centro Regionale del Mediterraneo dell'EMSA**, l'Agenzia europea per la sicurezza marittima.



sr-m.it

