



Il commercio via mare è aumentato del 2,2 per cento nel 2023

Da Agenzia Nova – Il trasporto marittimo sta mostrando una “notevole resilienza” nonostante le difficoltà del momento storico acuite dalla crisi del Mar Rosso che ha avuto notevoli ricadute sul commercio marittimo. Nel 2023 il commercio via mare globale “è aumentato del 2,2 per cento raggiungendo 12,3 miliardi di tonnellate” e le previsioni per l'immediato futuro sono “positive”. Il commercio via mare, si prevede, “crescerà del 2,4 per cento al 2024 e del 2,6 per cento al 2025”. Nelle sede delle Gallerie Italia in via Toledo a Napoli, l'undicesimo Rapporto Annuale “Italian Maritime Economy”, elaborato da Srm (Centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) e intitolato quest'anno “Le nuove sfide dei porti dell'area euro-mediterranea.

La crisi nel Mar Rosso e le trasformazioni imposte dai modelli green”, analizza l'impatto delle crisi sul commercio marittimo, tra criticità e possibilità. E le possibilità maggiori sembrano destinate ad essere colte dal Mediterraneo e in particolar modo dal Sud Italia. Si parte da un dato fermato nel rapporto: “Nel 2023 i porti italiani hanno tenuto. Alcuni settori sono cresciuti”, ha evidenziato Deandreis. Tra questi Ro-Ro, eccellenza italiana, che nel decennio ha fatto registrare “una crescita del 56 per cento”. “I containers invece hanno avuto dei cali”, ha proseguito Deandreis. “I porti del Sud – ha detto il presidente di Intesa Sanpaolo, Gian Maria Gros-Pietro – svolgono una importante funzione al servizio di tutta l'economia nazionale, assicurandone l'interscambio con il resto del mondo.

I porti del Mezzogiorno – ha aggiunto – consentono inoltre all'Italia di essere ponte tra Nordafrica ed Europa nei flussi energetici, che in futuro arriveranno in misura crescente da fonti rinnovabili. E' infatti dal Nord Africa che l'Europa potrà importare energia di origine solare ed eolica e con cui dovrà sviluppare una cooperazione fruttuosa, anche manifatturiera, su tutta la filiera delle rinnovabili – ha spiegato -. Sempre al Sud sono stanziati oltre 2,8 miliardi di investimenti riferiti ai porti, tra Pnrr e altri fondi, pari al 33 per cento

del totale italiano, una iniziativa senza precedenti. Dalle analisi di Srm, il Mezzogiorno e tutte le sue potenzialità emergono chiaramente come area strategica per l'Italia.

Stringendo l'obiettivo sui porti della Campania, i numeri dicono che "complessivamente il porto di Napoli – ha spiegato Deandreis – sta tenendo, mettendo insieme anche Salerno. I primi mesi dell'anno hanno avuto un segnale molto positivo per le grandi sfide che sono poi anche quelle del PNRR, che destina risorse importanti, miliardi per l'implementazione delle infrastrutture nei porti. E' evidente che quando si parla di successo del PNR si parla anche di vedere il miglioramento di quell'indice della competitività dei porti italiani. Quindi noi quando ci auguriamo che il Pnrr venga implementato, il nostro Paese lo realizzi nei tempi stretti previsti, non lo facciamo solo in termini generali, ma anche perché questo significa misurare l'impatto positivo". E, tuttavia, per far sì che il Mediterraneo diventi l'area di maggiore interesse sul fronte dei porti c'è bisogno di interventi legislativi mirati. Lo ha sottolineato Paolo Scudieri, presidente di Srm (Centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), nel suo intervento: "Il Mediterraneo cresce nel numero di scambi del tre per cento, mentre il resto del mondo si attesta sul 2,5 per cento, ma i porti del Nord Europa e dell'Africa sono molto attrattivi perché e molto veloci nelle operazioni degli scambi e dunque degli sdoganamento degli scambi". Ecco perché, ha aggiunto Scudieri, la sfida è "reagire utilizzando le stesse leve: sburocratizzazione, propensione agli investimenti e abolire quei vincoli e quei laccioli che ci vincolano ai maggiori dragaggi per ospitare navi di tonnellaggio maggiore, che ci stoppano lavori infrastrutturali dei retroporti che invece sono determinante".

"Dobbiamo essere veementi e determinati a rappresentare le necessità di un qualcosa che è ancora conveniente, ancora attrattivo che non può vivere sugli allori ma deve necessariamente evolversi, leggendo numeri e dati che con competenza Srm sa fornire per una giusta traiettoria", ha detto Scudieri.

C'è molto da fare e ci sono molte "sfide strategiche" che, come sottolineato da Gros-Pietro, "logistica e portualità devono affrontare", come quella "della transizione energetica, che significa trovare strade innovative per decarbonizzare tutta la filiera del mare". "L'utilizzo di carburanti alternativi – si legge nel rapporto – ha continuato a progredire, con il 6,5 per cento della flotta in navigazione in grado di utilizzare nuovi propellenti meno inquinanti. Percentuale che raggiungerà il 25 per cento al 2030. Il 50,3 per cento di tutti gli ordini a luglio 2024 è relativo a navi che utilizzano combustibili alternativi (nel 2017 questa quota era solo del 10,7 per cento)".

srm

Deandreis ha avvertito sulla necessità di adeguare i porti per far sì che questa sfida dei carburanti alternativi sia vinta: "I porti devono essere attrezzati, quindi c'è ad esempio il tema del bunkeraggio – ha sottolineato il direttore generale Srm nell'analizzare il rapporto -. I porti oggi non sono più luoghi dove partono e arrivano merci, sono hub energetici potenti. I porti devono essere funzionali a produrre energia rinnovabile". Ha fatto eco sul punto Emanuele Grimaldi, ceo di Grimaldi group e presidente Ics (International chamber of shipping): "Gli aspetti più importanti di cui parliamo nelle associazioni di categoria sono quelli della decarbonizzazione che ci sta a cuore, non è qualcosa che possiamo fare noi da soli. Noi armatori dobbiamo avere dei porti che possano essere totalmente decarbonizzati".

Nel suo intervento Grimaldi ha anche perorato la causa dei marittimi: "Non hanno alcuna considerazione, durante il Covid non hanno avuto alcuna ospedalizzazione, non hanno potuto parlare con le loro famiglie perché spesso le navi non erano connesse. Bisogna intervenire per migliorare le condizioni di vita dei marittimi a bordo delle navi e per portare la connettività a bordo". Ma di lavoro da compiere ce n'è molto.

“Il Mediterraneo nonostante le crisi resta sempre al centro del commercio marittimo mondiale e l'Italia è ben posizionata, però restiamo ancora al 19esimo posto nel Logistic Performance Index – ha avvertito Deandreis -. Significa che abbiamo grandi paesi competitors commerciali davanti e questo ci dà veramente l'indicazione sul fatto che il Paese deve fare uno sforzo in più in termini di investimento nelle infrastrutture”.

[Read More](#)
