



IL 10° RAPPORTO «ITALIAN MARITIME ECONOMY» DI SRM (INTESA-SANPAOLO)

Porti strategici al Sud

*Le analisi sui trend degli ultimi 10 anni di infrastrutture, shipping e logistica
La regionalizzazione favorisce la Sicilia, penalizzata però dal gigantismo navale
Il ruolo chiave ancora giocato da Augusta e Milazzo nel segmento Energy*

DI CARLO LO RE

È stata presentata a Napoli la nuova versione di «Italian Maritime Economy», la ricerca dell'Osservatorio di Srm (Intesa Sanpaolo) sull'economia dei trasporti marittimi e della logistica. Un comparto in veloce espansione e mutazione che vede ancora strategici gli scali del Sud Italia, soprattutto (per quanto riguarda il segmento energetico) alcuni della Sicilia.

Il quadro generale

Lo studio lancia alcune previsioni positive a livello globale: il commercio marittimo mondiale aumenterà dell'1,8% nel 2023, portandosi a 12,2 miliardi di tonnellate, per poi crescere ulteriormente del 3,1% nel 2024. Nel complesso, detto mercato corrisponde circa al 12% del prodotto interno lordo del pianeta, con l'Asia protagonista: dei primi 20 porti container mondiali che nel 2022 hanno movimentato 383 milioni di teu (twenty-foot equivalent unit, misura standard di lunghezza nel trasporto dei container, corrispondente a 20 piedi, circa 6 metri), ossia il 44% del totale mondiale, otto sono cinesi e altri sei comunque asiatici.

Fra i comparti più attivi, in pieno rilancio dopo qualche difficoltà durante gli anni della pandemia, vi è quello delle navi Car Carrier (proxy del mercato automotive): il commercio mondiale di

autoveicoli spostati via mare crescerà dell'8% nel 2023 (+3% sul 2019) con le Car carrier ordinate nel 2022 a quota 90 contro le 38 del 2021. Per quanto riguarda poi il segmento container, i primi dieci top carrier del mondo hanno una quota di mercato dell'84% (nel 2012 tale quota era pari al 64%) e i primi quattro controllano più della metà (il 58%) della capacità di trasporto globale di container.

Trend gigantismo

Una tendenza globale importante che potrebbe avere un brutto impatto per gli scali portuali siciliani è quella del gigantismo navale. Prosegue infatti la corsa a colossi del mare che non tutte le infrastrutture marittime possono accogliere. La flotta di container ship di dimensioni superiori ai 15mila teu, si stima crescerà del 26%, del 22% e del 12% rispettivamente nel 2023, 2024 e 2025. Parimenti (aspetto questo positivo per la Sicilia), cresce la regionalizzazione delle rotte. L'aumento nel primo semestre del 2023 delle rotte intraregionali del 5,6% - a paragone del medesimo periodo del 2022, rispetto alla riduzione delle rotte deep-sea Est-West del 3% - conferma la tendenza alla regionalizzazione dello shipping.

Centralità mediterranea

Dallo studio Srm scaturisce un Mediterraneo sempre più

centrale, con la spinta di Suez, canale da qualche anno rinnovato e allargato. Sono state oltre 23.400 le navi transitate nel 2022 ed entrate per l'Egitto, pari a 8 miliardi di dollari (+25% rispetto al 2021). Suez è anche un importante checkpoint nel commercio alimentare: vi transitano infatti il 14,6% delle importazioni mondiali di cereali e il 14,5% delle importazioni mondiali di fertilizzanti. Avanzano anche gli Alternative Fuels: il 47,7% di tutti gli ordini nei cantieri a luglio 2023 è relativo a navi che utilizzano combustibili alternativi (nel 2017 questa quota era solo del 10,7%).

I porti tricolore guidano il Paese verso i mercati internazionali: in Italia circa il 40% degli scambi di import-export avviene via mare, per 377 miliardi di euro a fine 2022, con un aumento del 66% nel decennio.

Porti del Sud e siciliani

I porti del Mezzogiorno si confermano una leva strategica per la crescita dei territori del Belpaese. Con una percentuale di traffico merci del 46% anche nel 2022 (invariato rispetto al 2013), pari a 226 milioni di tonnellate, il Mezzogiorno esprime in tutti i comparti marittimi 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 69% contro una quota quasi del 40% dell'Italia nel suo complesso. L'import-export via mare del Mezzogiorno nel 2022 ha raggiunto 84,4 miliardi di euro, con un balzo del 41% sull'anno precedente (si tratta di una performance superiore a quelle dell'Italia nel suo complesso, che è del 37,6%).

I dati del 2022 segnano anche una buona conferma della vitalità e del ruolo degli scali meridionali, sempre presenti tra i primi posti in classifica nelle diverse tipologie merceologiche: Cagliari, Augusta e Milazzo sono rispettivamente 2°, 3° e 4° porto in Italia nel segmento Energy (petrolio greggio e raffinato), Taranto è 2° nelle solide e nel general cargo, Brindisi 4° nelle solide, Salerno e Catania 4° e 5° per il Ro-Ro, e benissimo Gioia Tauro, che con le performance del segmento container risulta 1° in Italia e tiene in alto i numeri nazionali.

L'Energy

I porti del Mezzogiorno e segnatamente quelli siciliani di Augusta e Milazzo giocano un ruolo chiave nel segmento Energy, rappresentando il 48% 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 Italia ha una presenza importante del

settore Ro-Ro e delle autostrade del mare (incide nel 2022 per il 51% 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 tolti dalle strade.

Le otto zes (Zone economiche speciali) del Mezzogiorno (in Sicilia, come si sa, sono due, una per lato), per le quali il Pnrr ha previsto 630 milioni di risorse, stanno iniziando ad attrarre i primi investitori. Le recenti stime mostrano al Sud un dato pari a 240 domande di investimento e 55 autorizzazioni uniche rilasciate ai commissari di governo (dati aggiornati allo scorso marzo).

La sfida

La sfida dei prossimi anni per i porti italiani è sempre più chiara: divenire hub della transizione energetica, massimamente integrati con le aree produttive di riferimento. Nonostante la più che decennale crisi dei petrolchimici siciliani (acuita anche dalle recenti incertezze geopolitiche e dalle misure comunitarie tendenti a colpire l'economia russa dopo l'attacco di Mosca a Kiev), il pensiero non può che correre ad Augusta e a Milazzo. E anche se la spinta corrente verso la transizione ecologica e l'utilizzo di fonti alternative contribuirà nei prossimi anni a contrarre la domanda di

prodotti petroliferi tradizionali a vantaggio di alternative verdi, ancora a lungo i due scali siciliani avranno un ruolo importante.

Più in generale, per l'Italia molte delle iniziative portuali prossime dovranno comunque tener conto delle caratteristiche di quegli scali che possono diventare dei veri e propri hub energetici per lo stoccaggio e/o la produzione di gnl (gas naturale liquefatto), biocarburanti, idrogeno. In ogni caso, si stimano ancora in (almeno) cinque anni i tempi realisticamente necessari per rendere l'Italia il ponte Mediterraneo del gas attraverso sette rigassificatori in prossimità dei porti e cinque gasdotti da Sud volti a far transitare circa 50 miliardi di metri cubi di gnl e fino a 90 miliardi di gas (a pieno regime) per un totale di 140 miliardi.

Tra Italia e Algeria sono state siglate intese per dare concreta attuazione al progetto. Tra i due Paesi gli accordi proseguono coinvolgendo anche player terzi. Nel luglio 2022, la compagnia petrolifera italiana Eni, l'americana Occidental e la francese Total hanno firmato un contratto di condivisione della produzione di petrolio e gas da 4 miliardi di dollari con l'algerina Sonatrach (di proprietà statale, radicata nel Siracusa), che fornirà a Paesi come l'Italia volumi significativi di gas naturale. (riproduzione riservata)