

Transizione ecologica, più alti i costi dei trasporti via mare

manda di specifici beni di consumo, in alcuni luoghi la domanda ha iniziato a conoscere una significativa e repentina impennata, che si contrapponeva ad una drastica diminuzione altrove. Questo squilibrio ha comportato, tra la fine del 2020 e l'inizio del 2021 l'insorgenza di due fenomeni: un forte aumento dei prezzi su base parimenti asimmetrica e un'indisponibilità di container sufficienti, essendo tali asset a un certo punto dislocati in gran parte in Cina e negli Usa.

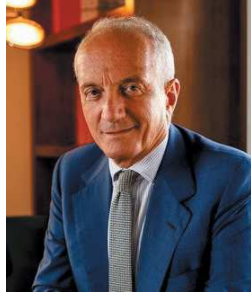
A marzo 2021 si è poi verificato il blocco del canale di Suez a causa dell'incaglio della nave portacontainer Ever Green, che ha comportato la deviazione delle rotte mercantili e un ulteriore riflesso sui ritardi nelle consegne. Questa crisi a indotto le autorità antitrust in Europa e negli Usa ad adottare deroghe alla normativa contro i cartelli, consentendo così alle compagnie marittime di allearsi. In questo quadro i prezzi del trasporto e della logistica sono aumentati di 10-15 volte, con un impatto notevole sul costo complessivo dei beni. Quest'aspetto sta rimettendo in discussione la delocalizzazione della produzione, frutto dell'economia globalizzata, indicando alcune realtà a rilocalizzare gli investimenti, in modo tale da beneficiare in prospettiva non solo di prezzi di trasporto, spedizione e logistica forse inferiori, ma anche e soprattutto per contenere il rischio dell'incertezza sui tempi di consegna delle merci. Su quest'ultimo aspetto la crisi Ucraina ha avuto forse una qualche incidenza, almeno dal punto di vista psicologico.

«È un settore che ha visto la crisi della crocieristica, che solo in parte è stata recuperata, ma anche la crescita dei noli a livelli mai raggiunti prima», dice **Francesco Sciaudone**, managing partner di **Grimaldi Studio Legale**. «Impennata dei costi, forza maggiore, eccessiva onerosità sopravvenuta e ritardi dei tempi di esecuzione sono solo alcune delle patologie che hanno afflitto i contratti in materia».

Secondo **Mascia Cassella**, partner di **Masotti Cassella** «nonostante le difficoltà in cui oggettivamente versa il comparto dei porti, da ultimo aumentate a causa degli eventi straordinari di questo ultimo biennio, sembra ci sia fermento negli investimenti portuali: nuovi investitori si affacciano per recuperare porti malmessi, in disuso o solo parzialmente utilizzati. L'Italia, con la sua ricchezza di terreni costieri e di porti storici, può garantire un'operatività commerciale potenzialmente straordinaria. Se ne stanno accorgendo nuovi investitori stranieri sia dell'est Europa sia del Far East. Sono opportunità importanti in quanto lo sviluppo dei porti comporta un indotto di attività, dalle infrastrutture ai



Fabio Angelini



Gianluca Brancadoro



Francesco Munari

trasporti, dalla movimentazione allo stoccaggio, che potrebbe rilanciare un settore di dimensioni notevoli».

Il comparto della logistica e dei trasporti stava fronteggiando, già prima dell'invasione dell'Ucraina, una serie di problematiche, tra cui reiterate interruzioni del traffico marittimo, disfunzioni nelle catene di distribuzione, carenza o ritardi nell'approvvigionamento di alcuni prodotti e, in generale, un aumento esponenziale dei costi. «Il settore è oggi fortemente destabilizzato e caratterizzato da profonda incertezza», spiega **Davide Magnolia**, partner di **Lca Studio Legale**. «Pur navigando a vista, si intravedono all'orizzonte tre questioni che potrebbero avere degli impatti nel breve-medio periodo».

La prima riguarda la congestione delle infrastrutture portuali, già ampiamente stressate dall'ondata lunga del covid e dall'incidente nel canale di Suez. L'arrivo della peak season, il ritorno alla normalità del porto di Shanghai con il paventato «effetto ketchup» ed il probabile nuovo lockdown cinese potrebbero portare nuovi blocchi e intasamenti nei porti europei ed americani. Questa situazione dovrebbe spingere gli operatori della logistica verso politiche di nearshoring e modelli di gestione del magazzino just in case. Il secondo tema è la ormai atavica mancanza di marittimi europei disponibili all'imbarco su traghetti che svolgono servizi di cabotaggio. Il rischio, qualora non si consenta di imbarcare anche personale extracomunitario, è che l'operatività nella stagione di punta venga fortemente compromessa. Infine, ci sono le sanzioni alla Russia. Qualora il conflitto dovesse durare ancora a lungo, le sanzioni sul petrolio potrebbero far diminuire ulteriormente la disponibilità del carburante incrementandone il costo. Questo scenario, che nell'immediato potrebbe creare ulteriori disagi nei trasporti, potrebbe però spingere gli armatori e gli operatori della logistica ad accelerare il processo di transizione dai fuel convenzionali verso i carburanti alternativi (o vetture energetici) come il gas naturale liquefatto, l'ammoniaca o l'idrogeno. In ogni caso il panorama dello shipping dei prossimi mesi non potrà non essere

influenzato dall'aumento dei tassi di interesse, dall'inflazione globale, dall'incremento generalizzato dei costi e dai sovrapprezzi del carburante».

Poi c'è il Pnrr, che tenta di intervenire sul gap di competitività e attrattività dei porti italiani rispetto quelli nord-europei «facendo emergere una concezione delle infrastrutture logistiche come un unicum di nodi e reti che devono essere adeguatamente interconnesse e dimensionate al fine di garantire una movimentazione dei carichi quanto più possibile fluida e priva di colli di bottiglia». E quanto sostiene **Fabio Angelini**, founder dello studio **Parola Angelini**. «Gli investimenti sulla rete ferroviaria (Missione 3, Componente 1) e lo sviluppo delle Zone Economiche Speciali (Zes) mediante il loro collegamento con la rete nazionale dei trasporti (Missione 5, Componente 3) sono interventi strategici in questa prospettiva in quanto tesi al completamento dei principali assi ferroviari ad alta capacità, alla loro integrazione con la rete ferroviaria regionale, allo sviluppo dei collegamenti di «ultimo miglio» e al potenziamento delle infrastrutture portuali del mezzogiorno».

La digitalizzazione dei sistemi logistici e l'intermodalità e, sotto altro profilo, gli interventi previsti per una maggiore sostenibilità nell'ottica del net zero contribuiscono a questa nuova concezione delle infrastrutture portuali. Lungo la direttrice infrastrutture, energia, digitalizzazione, sostenibilità, su cui muove il nostro studio, sembra essere arrivata finalmente l'ora dei «Green Ports»: un percorso che passa per l'efficientamento energetico, l'utilizzo di energie rinnovabili e lo sviluppo dei sistemi c.d. di cold ironing per ridurre le emissioni climateranti delle navi ormeggiate. I nodi da sciogliere restano tuttavia la natura giuridica delle Autorità portuali, la disciplina delle aree demaniali, non sempre in grado di fornire risposte adeguate alle esigenze di bancabilità dei progetti, e una maggiore flessibilità nel ricorso a forme di partenariato pubblico privato in grado di attrarre maggiori risorse private e competenze manageriali, coinvolgendo tutta la filiera in un importante processo rinnovamento in un'ottica Esg».

Il settore dell'industria marittima internazionale si è mostrato particolarmente resiliente ai distorsivi effetti della crisi economica a fronte di perdite complessive ai minimi storici (nel 2021 risultano perse solo 54 grandi navi a fronte delle 65 del 2020, con un trend di perdite in calo del 57% nell'ultimo decennio). «A ciò è necessario aggiungere la tragica questione ucraina e la «paralisi» del Mar Nero, la vetustà dei mezzi e la carenza di personale, la congestione dei porti, il costo e la carenza del combustibile, il potenziale Cyber Risk», spiega **Gianluca Brancadoro**, Partner di **Firmis**. «Si tratta di un contesto d'allarme che impone interventi strategici e tempestivi. Sia per implementare i servizi e le strutture che per la compatibilità ambientale. Le riforme e gli investimenti contemplati dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr) e dal Piano Nazionale Complementare (Pnc), hanno messo in luce la necessità di potenziamento infrastrutturale, avendo di mira proprio la semplificazione burocratica, il generale rinnovamento tecnologico e la decarbonizzazione. Sul primo versante, come si evince dall'ultimo monitoraggio del ministero delle Infrastrutture, sono già state conseguite le Riforme previste dal Pnrr per il 2022 riguardanti la semplificazione del processo di pianificazione strategica delle Autorità di Sistema portuale (AdSP) e lo snellimento delle procedure di autorizzazione per gli impianti di cold ironing delle banchine portuali».

Maggiori preoccupazioni provengono dagli investimenti sull'ammodernamento della flotta italiana. Ciò per due ordini di motivi. In primo luogo, il Pnc ha destinato 520 milioni al rinnovamento delle imbarcazioni, di cui circa la metà destinati al refitting e, irraggiungibilmente, alcune tipologie (tra cui le navi da crociera), oltre che le unità che non scalano regolarmente i porti nazionali. In secondo luogo, il Mims potrà pubblicare il bando ministeriale di accesso ai contributi solo dopo l'autorizzazione della Commissione Ue. Ebbene, da Bruxelles il placet non è ancora arrivato. I ritardi pare debbano essere imputati al fatto che lo stanziamento di risorse, così come concepito, non

trova puntuale ed esclusivo incoraggio nella transizione energetica, unica finalità per il cui perseguimento il Next Gen Eu autorizza misure di sostegno economico. In definitiva: i finanziamenti restano ancora sospesi e il settore del trasporto marittimo attende risposta».

Tra le questioni «difficili» che stanno caratterizzando l'agenda mondiale senz'altro la transizione ecologica impatta sui traffici via mare. «Le emissioni in atmosfera del trasporto marittimo continuano a crescere, anche a livello europeo», spiega **Francesco Munari**, partner di **Deloitte Legal** - head of Ports, Shipping and Transport: «la conversione «sostenibile» della flotta mondiale richiede comunque tempi lunghi, e pare appena iniziata: solo l'1% delle navi utilizza combustibili diversi dal petrolio e derivati. La Commissione europea non è riuscita a inserire il trasporto marittimo all'interno del nostro sistema di scambio di emissioni (Ets) per l'opposizione degli armatori. Essi tuttavia hanno alcune buone ragioni per chiedere scelte più meditate a livello regionale (Ue) in un settore invece globale: le scelte di transizione energetica vanno assunte considerando i costi, la vita utile e l'impiego geografico di una nave; parimenti, l'adozione di politiche incentivanti combustibili più «green», come Gnl o idrogeno, richiedono un consenso di policy ampio, perché per il loro successo sono necessarie economie di scala e infrastrutture portuali ad hoc a livello globale; quindi, livelli decisionali ben più ampi della scelta del singolo armatore».

Certamente, tuttavia, la transizione ecologica presuppone un aumento dei costi del trasporto marittimo, e richiede di ripensare il modello globalizzato del commercio che ha caratterizzato gli ultimi quarant'anni, nel quale tali costi apparivano «trascurabili» rispetto ai vantaggi della delocalizzazione. Per contro, essendo tuttora il trasporto marittimo quello di gran lunga il meno impattante rispetto agli altri a parità di merci trasportate, restano molto forti le ragioni di puntare a uno shift che ne favorisca l'incremento tutte le volte che esso possa essere alternativo ad altri modi. A livello Imo si sta lavorando per rendere i trasporti marittimi più sostenibili: forse è quella la sede più adatta per imporre indirizzi commisurati alla dimensione geografica del settore, purché si faccia presto e si assumano scelte coraggiose. Per diversi motivi, soprattutto geopolitici, il momento non sembra purtroppo propizio».

— © Riproduzione riservata —

Supplemento a cura di Roberto Miliacca
rmiliacca@italiaoggi.it
e Gianni Macheda
gmacheda@italiaoggi.it