



# Per i porti italiani una difficile transizione ecologica

Infrastrutture e società/2

Marco Percoco

**D**alle pressioni ambientali alle nuove regole comunitarie, dalla crescente instabilità geopolitica ai venti di protezionismo, gli operatori portuali e marittimi si trovano a navigare acque sempre più incerte. Per il

sistema portuale italiano, queste sfide rappresentano un'opportunità di evoluzione, ma richiedono politiche mirate per garantire competitività e sostenibilità.

Dal 2024, il sistema di scambio delle emissioni dell'Unione Europea (Eu Emission Trading System, Ets) ha incluso il settore marittimo, con le navi superiori a 5.000 tonnellate di stazza lorda obbligate a compensare le emissioni di CO<sub>2</sub> acquistando crediti di carbonio. Secondo alcune stime, i costi potrebbero aumentare tra i 90 e i 140 euro per tonnellata di CO<sub>2</sub> emessa.

Considerando che una nave portacontainer di grandi dimensioni emette mediamente circa 100 tonnellate di CO<sub>2</sub> al giorno, il costo addizionale potrebbe aggirarsi sui 9.000-14.000 euro giornalieri, con un effetto a cascata sui prezzi delle merci. Per l'Italia, questo scenario pone due ordini di problemi. Da un lato, c'è il rischio che le compagnie marittime preferiscano porti extraeuropei per aggirare i costi del sistema Ets. Dall'altro, è necessario un impegno congiunto per migliorare l'efficienza energetica delle infrastrutture portuali e facilitare la transizione verso carburanti a basse emissioni, come il Gnl o l'idrogeno.

Il sistema portuale italiano, frammentato e caratterizzato da una molteplicità di concessioni spesso gestite con criteri disomogenei, necessita di un aggiornamento regolamentare per mantenere la propria competitività. Le nuove Linee Guida sulle concessioni portuali, adottate da gran parte, ma non ancora da tutte le Autorità di Sistema Portuale mirano proprio a garantire maggiore trasparenza, efficienza e concorrenza nella gestione degli spazi portuali. Un modello di concessioni basato su criteri chiari e standardizzati, con gare pubbliche ben strutturate, può rappresentare uno strumento efficace per attrarre investimenti privati e

incentivare l'innovazione, valorizzando gli operatori che investono in sostenibilità, digitalizzazione e integrazione logistica con il retroporto.

La Spagna ha recentemente avviato una profonda riforma del proprio sistema portuale, basata su una maggiore autonomia finanziaria delle Autorità Portuali e su una governance orientata alla competitività internazionale. Questo modello potrebbe offrire spunti utili anche per l'Italia. Tra le principali innovazioni spagnole vi è l'introduzione di strumenti per incentivare la sostenibilità ambientale e l'innovazione tecnologica, attraverso agevolazioni fiscali e contributi diretti agli operatori più virtuosi. Inoltre, questo sistema ha favorito una maggiore flessibilità nella gestione delle tariffe portuali, adattandole alle esigenze del mercato e riducendo gli oneri per gli operatori più colpiti dalla crisi economica globale. In Italia, una riforma analoga, che pure parrebbe essere all'orizzonte, potrebbe contribuire a rafforzare la competitività dei porti, soprattutto nei confronti dei competitor del Mediterraneo orientale e settentrionale. Infine, il contesto geopolitico globale è sempre più instabile. Conflitti regionali, tensioni commerciali e una crescente tendenza al protezionismo stanno incidendo significativamente sui flussi di merci e sui costi logistici. Secondo una recente analisi dell'Unctad, i costi di trasporto via mare potrebbero aumentare fino al 15-20% a causa di queste dinamiche.

Di fronte a queste sfide, è evidente che il sistema portuale italiano ha bisogno di una *governance* forte e strategica che possa riequilibrare i rapporti di forza tra pubblico e privati, garantendo al contempo una maggiore trasparenza e una migliore allocazione delle risorse. Altrettanto cruciale è l'investimento in capitale umano perché un sistema portuale competitivo richiede figure professionali altamente qualificate, in grado di affrontare le sfide della digitalizzazione e della transizione ecologica. Quest'ultima, infatti, rappresenta una delle maggiori incognite per il futuro. Se da un lato è necessaria per garantire la sostenibilità del settore, dall'altro rischia di comprimere i margini di profitto e, a tendere, gli investimenti privati. Per evitare questa deriva, è fondamentale migliorare l'efficienza del retroterra portuale, con un focus particolare sugli interporti, così da contenere i costi logistici e aumentare la competitività delle merci italiane sui mercati internazionali.

Università Bocconi

© RIPRODUZIONE RISERVATA