

## Oltre la pandemia

### Specificità del sistema portuale nazionale e Recovery Plan

Rosario Pavia

Gli effetti negativi della pandemia sul traffico commerciale dei porti sono stati rilevanti in tutto il mondo. Gli analisti hanno stimato, per i primi 4 mesi del 2020, una riduzione media, a livello globale del 4,5%, (a Shanghai il traffico container è calato dell'8,5%, a Rotterdam del 4,7%, (Fonte Smr). Il traffico crocieristico è addirittura crollato al 70-80%.

In Italia la riduzione dei traffici si è attestata intorno all'11%, rispetto al 2019 (Genova - 18%, Trieste - 5%; in contro tendenza il porto transhipment di Gioia Tauro + 21%). I settori più colpiti sono stati le rinfuse solide e il general cargo, in relazione al calo delle attività produttive industriali. Una lenta ripresa è prevista nel corso del 2021.

Come si sta riorganizzando il nostro sistema portuale? Cosa abbiamo appreso dalla crisi innescata dalla pandemia? Come si pensa di intervenire con i fondi del Recovery Plan?

Secondo la bozza del documento *Next Generation Italia* predisposto dal Governo sono previsti per le "Infrastrutture per una mobilità sostenibile" 31,98 mld di cui 28,30 per l'alta velocità e manutenzione stradale 4.0 e 3,68 per l'intermodalità e la logistica integrata. Siamo in grado di attuare un programma di investimenti di queste dimensioni, quando l'esperienza passata conferma una consolidata incapacità di spesa (solo il 55% dei fondi del 2014-2020 è stato impegnato e solo il 17% è stato certificato come spesa effettiva, secondo una stima dell'AIRe)?

I documenti governativi riconoscono la centralità del sistema portuale per la ripresa e lo sviluppo del Paese. E non solo dal punto di vista economico (il 40% del nostro import export transita attraverso i porti), ma anche dal punto di vista ambientale, della coesione territoriale e della qualità urbana. Nonostante questo riconoscimento non c'è ancora un progetto d'insieme, una strategia unitaria riconoscibile. Dopo il promettente *Piano Strategico Nazionale della portualità e della logistica* del 2015 e il documento

*Connettere l'Italia* (allegato al DEF 2017), c'è stato solo un aggiornamento di quest'ultimo con *Italia Veloce* (Allegato al DEF 2018-2019-2020).

### **Specificità del sistema portuale nazionale**

Il DL 169/2016 ha istituito 15 Autorità di sistema portuale, cui si è aggiunta L'Autorità dello Stretto di Messina. Realisticamente troppe. Nell'insieme si tratta di 58 porti distribuiti su circa 7456 Km di costa. L'Italia per la sua posizione geografica, al centro del Mediterraneo, dove si concentra circa il 30% del trasporto marittimo (in crescita per il raddoppio del Canale di Suez) si trova in una condizione strategica. Una piattaforma protesa sul mare, vicina alle grandi rotte marittime, ma non in grado valorizzarne pienamente le potenzialità commerciali. L'offerta delle infrastrutture portuali è oggettivamente distribuita e parcellizzata. Una pluralità di scali rispetto alla concentrazione portuale dei paesi del Nord Europa. Amburgo, Rotterdam, Anversa intercettano il 70% del trasporto marittimo dei loro paesi. In Italia il traffico contenitori, il comparto maggiormente significativo per il settore manifatturiero, ammonta negli ultimi anni intorno ai 10 milioni di TEU , tanti quanti vengono movimentati nel solo porto di Rotterdam. La favorevole posizione geografica non è sufficiente, la morfologia del paese, chiuso a Nord dalle Alpi e attraversato longitudinalmente dalla dorsale appenninica, incide fortemente sulla mobilità delle merci. Ma forse, ancora di più, a giocare a sfavore è stato il forte radicamento dei porti nel sistema urbano. Mentre i porti del Northern Range hanno subito consistenti processi di decentramento, distaccandosi dai nuclei urbani (Amburgo, Rotterdam, Anversa sono collocati su grandi estuari che agevolano ampliamenti e delocalizzazioni), i nostri porti sono inglobati all'interno di un territorio fortemente urbanizzato, sia sul versante entroterra che lungo la costa. In queste condizioni è oggettivamente difficile realizzare intorno ai porti piattaforme logistiche in cui integrare, come nel Northern Range, non solo modalità diverse di trasporto, dalla ferrovia alle idrovie, ma anche aree produttive e di servizio. Un confronto con i porti del Northern Range è insostenibile: diverso il contesto geografico, amministrativo, culturale, tecnologico.

**La geografia e la storia contano: l'Italia è il paese dei cento campanili e dei cento porti intimamente intrecciati tra loro in contesti estremamente diversificati. Per**

**poter competere occorrono strategie originali che partono da questi condizionamenti strutturali, trasformando le criticità in valore.**

In questa prospettiva, un segnale positivo viene dalla ricerca di nuovi rapporti tra porti, aree retroportuali, interporti e le previste zone logistiche e produttive (ZES e ZLS).

Da una sommaria analisi dei dati del traffico merci nei nostri porti negli ultimi anni (2019-2016), emerge con chiarezza che il volume complessivo resta stabile (intorno ai 480 milioni di tonnellate, mentre i contenitori si attestano poco al disopra dei 10 milioni di unità. Analisi più approfondite potranno attestare che una parte del movimento ha origine e destinazione nei paesi di oltrealpe (Genova e Trieste operano in questa direzione), ma il grosso del traffico portuale è legato ancora al mercato interno, ai rifornimenti energetici, ai processi produttivi, all'import-export, ai consumi.

Se andiamo ad analizzare l'articolazione merceologica delle merci imbarcate e sbarcate nei porti italiani rileviamo alcuni caratteri strutturali: le rinfuse liquide incidono del 37% sul totale, le tonnellate dei contenitori sono di poco superiori a quelle del comparto Ro-Ro (23% e 22%). Per cui non solo contenitori e grandi navi, ma anche navi traghetto e autostrade del mare. Questo è un dato molto importante, da valutare con attenzione nel rilancio della nostra portualità nel bacino del Mediterraneo. Il versante Adriatico Ionico assorbe un traffico merci nettamente inferiore rispetto al Tirrenico, ma i rapporti potrebbero variare se si affermasse maggiormente il ruolo dei porti adriatici nel sistema BRI (la *Belt Road Initiative* che connette l'Europa alle regioni del Far East) e nell'interscambio con i paesi balcanici (in prospettiva potrebbe avere senso promuovere un corridoio trasversale Tirreno- Adriatico)

Nella valutazione del traffico contenitori vanno distinti i flussi relativi al trasbordo da quelli rivolti all'hinterland). Mentre i primi attengono ai porti transhipment, i secondi sono legati alle esigenze dei territori. L'analisi dei dati, rivela la stretta relazione dei porti con un vasto entroterra, verso destinazioni produttive e di consumo e nodi di scambio come gli interporti. **Emerge con evidenza una realtà territoriale su cui si sa poco e che incredibilmente è poco approfondita nei documenti governativi.**

I contenitori movimentati per il territorio rappresentano il 70% del totale, A Gioia Tauro per converso il transshipment assorbe per intero il traffico portuale. Nello spazio di un decennio il quadro funzionale che assegnava ai porti di Gioia Tauro, di Taranto e di Cagliari il ruolo di porti transshipment è completamente mutato: Gioia Tauro ha perso il suo primato nel Mediterraneo (dove si affermano sempre di più i porti della sponda meridionale come Tanger Med e Porto Said), ma resiste in Italia (dopo l'ingresso del terminalista MSC, la Mediterranean Shipping Company di Aponte, ha avuto una forte ripresa); Cagliari e Taranto sono in crisi da tempo (a Cagliari è stata revocata la concessione a Contship, mentre a Taranto dopo l'uscita di Evergreen è subentrata da poco la società turca Ylport). Il transshipment è oggi distribuito su una pluralità di porti da Genova a La Spezia, a Trieste (ma mentre nei primi 2 il transshipment incide intorno al 12% del totale, a Trieste sale al 40%).

### **Tra Europa, mercato interno e Mediterraneo**

Intercettare parte del traffico marittimo che transita nel Mediterraneo per trasferirlo in Europa non sarà facile, ma è un obiettivo da perseguire. I nostri porti non sono ancora competitivi sul piano dell'efficienza, della rapidità delle procedure doganali e di controllo, dei costi di trasporto, sui tempi di consegna (secondo il Global Competitiveness Index l'Italia risulta al 49° posto). Le criticità infrastrutturali sono diffuse (bassi fondali, accosti insufficienti per le nuove dimensioni delle navi, insufficienti spazi per la movimentazione e lo stoccaggio dei contenitori, inadeguata accessibilità marittima, ultimo miglio). Manca un sistema logistico avanzato, imperniato sulla intermodalità, sulle connessioni tra porto e le reti stradali e ferroviarie, tra porto e corridoi TEN-T. A tutto questo si aggiunge la scarsa qualità ambientale delle aree portuali (la UE ha posto la questione dei green ports come uno degli obiettivi da perseguire attraverso il Recovery Plan).

Relativamente al trasporto contenitori via treno solo pochi porti hanno quote modali significative. Secondo uno studio dell'Isfort del 2019 Trieste e La Spezia, con circa il 30%, raggiungono livelli di rilievo, seguono, con quote minori, Genova e Livorno. Per realizzare con efficienza il trasferimento su treno dei contenitori occorrono piazzali di grandi dimensioni in grado di consentire la formazione di convogli almeno di 600-750 metri (ma l'orientamento internazionale è utilizzare convogli ancora più lunghi). Al

gigantismo delle navi si aggiunge ora quello dei treni. Questo appare lo scenario che incombe sui porti italiani maggiori. Trieste è il porto che ha investito con più successo nella logistica intermodale, non solo relativamente ai contenitori, ma anche per il trasferimento su treno di semirimorchi, casse mobili e camion. Se Trieste si propone come porto di riferimento per l'Europa Centro Orientale, Genova si prepara a interagire con il versante europeo occidentale (l'apertura del Terzo Valico, attesa nel 2023 e la ultimazione del tunnel del Ceneri in Svizzera, conetteranno Genova direttamente Rotterdam).

Dal quadro prima esposto due linee d'intervento sembrano delinearsi: investire in infrastrutture portuali e tecnologia nei porti e nel territorio per aprirsi al mercato europeo e nello stesso tempo razionalizzare e modernizzare l'esistente che già ora rappresenta un patrimonio infrastrutturale di base di notevole consistenza.

Per la maggioranza dei porti si tratta di intervenire sulle connessioni con la rete autostradale e ferroviaria, superando le difficoltà di un "ultimo miglio" che inevitabilmente attraversa un contesto densamente urbanizzato. Altri interventi attengono invece alla riorganizzazione e ampliamento degli spazi esistenti, alla escavazione dei fondali e allo smaltimento dei fanghi, alla rifunzionalizzazione, in una prospettiva di coordinamento, dei porti ricadenti nelle competenze delle Autorità di sistema portuale.

La distribuzione dei porti lungo le coste a una distanza l'uno dall'altro relativamente breve, se da un lato porta a una disarticolazione dell'offerta, dall'altro consente di servire in modo puntuale una pluralità di contesti locali. Anche questo è un aspetto caratterizzante il sistema portuale nazionale che va considerato con attenzione. Esso mette in rilievo lo stretto rapporto tra portualità e territorio. **In fondo, per i porti potremmo parlare di territorializzazione del mare e territorializzazione dell'entroterra.**

Molto verosimilmente dovremmo introdurre criteri di gerarchizzazione e specializzazione, individuando i porti realmente funzionali allo sviluppo dei nostri rapporti commerciali, quelli più vocati allo scambio con l'Europa, quelli di sostegno della nostra economia industriale, quelli legati sviluppo turistico. Per i porti di piccola dimensione forse è ragionevole restituirne la competenza alle Regioni e ai Comuni.

Il Mediterraneo è lo scenario da non perdere di vista, fa parte della nostra storia e della nostra identità. I porti hanno reso il Mediterraneo un intreccio di “vie marittime e terrestri collegate tra loro e quindi di città che si tengono per mano”. La bella immagine di Braudel ha ancora senso, soprattutto per il nostro Paese. Nell’area mediterranea e nel medio oriente si concentra una buona parte del nostro interscambio marittimo, nel suo insieme pari a quello con la Cina. Solo questo è sufficiente a confermare la centralità del Mediterraneo per la tenuta della portualità nazionale, che va ricordato, è fortemente caratterizzata dal traffico Ro-Ro, Ro-Pax, ovvero da una rete di autostrade del mare sostenuta da una flotta traghetti d’eccellenza. Il Mediterraneo è al centro di interessi geopolitici ed economici, dall’energia, al commercio, alla pesca. Ma c’è di più: è previsto uno forte sviluppo, non solo demografico, ma anche economico del continente africano e in particolare della sua costa settentrionale. La Cina non solo sta portando avanti una strategia di posizionamento commerciale-infrastrutturale in Africa, ma ha rivolto la sua attenzione sul sistema portuale mediterraneo come nodo di smistamento e ramificazione in Europa delle supply chain che corrono lungo la *via della seta*) che altri non è se non una filiera di porti connessi ad aree ZES di elaborazione delle merci.

Tutto questo fa del Mediterraneo uno spazio di rilevanza strategica, dove la dimensione globale si confronta con le specificità nazionali e regionali. E’ proprio in questo difficile contesto che il nostro sistema portuale e in particolare quello meridionale troverà un ambito operativo primario.

### **L’allegato Infrastrutture al DEF 2020 e il Recovery Plan**

La lettura dell’Allegato Infrastrutture consente di avere un quadro articolato degli interventi infrastrutturali in corso (strade e autostrade, ferrovie e nodi urbani, trasporto rapido di massa nelle città metropolitane, porti, aeroporti). Il costo degli investimenti ammonta a circa 196 mld di euro di cui il 65% finanziato. Il fabbisogno residuo è di circa 70 mld di euro. Gli investimenti nei porti raggiungono 4,8 miliardi, una quota marginale rispetto al totale. Anche questo dà la misura della scarsa considerazione, finora, delle politiche di governo nei confronti del sistema portuale e più in generale dell’economia del mare, come ha ben rilevato la rivista *Limes* con il suo numero monografico *L’Italia è*

*il mare* (2020). Non conosciamo lo stato di attuazione degli interventi, né la loro correlazione con le infrastrutture territoriali. Molto verosimilmente per la lunghezza dei tempi di autorizzazione, approvazione ed esecuzione ci troviamo di fronte a una pluralità di opere incomplete e in via di ultimazione. Ogni Autorità Portuale è intervenuta per proprio conto, in base a vecchi piani, spesso antecedenti alla L.84/94. Manca, per gli investimenti nei porti, un quadro di riferimento sia di livello nazionale (l'ultimo Piano Nazionale Generale dei Trasporti è del 2001, e, dal suo canto, la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale è inoperante), sia di livello regionale e locale (non c'è sufficiente attenzione da parte dei Piani regionali dei trasporti e perdura una profonda scissione tra piani urbanistici e quelli portuali). Solo di recente con il DL 169/2016 le Autorità portuali sono divenute di sistema, assumendo una dimensione territoriale di area vasta rispetto alla quale è ora possibile programmare gli investimenti attraverso il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (uno strumento ancora in fase di avvio e non ancora apprezzato sul piano operativo).

L'allegato Infrastrutture elenca anche gli interventi ritenuti prioritari sottoposti o da sottoporre a progetti di fattibilità. Si tratta di una pluralità di opere il cui costo non è stimato ma verosimilmente è pari ai programmi già appaltati

Il Recovery Plan si inserisce in un contesto in cui la pandemia ha fatto emergere drammaticamente le insufficienze e i ritardi pregressi. Correttamente le linee guida messe a punto dalla Commissione europea hanno imposto di legare i fondi per la ripresa (economica e sociale) e la resilienza (stabilità e adattamento ai cambiamenti climatici) a concreti processi di riforma. Per il settore delle infrastrutture si tratta di porre mano alla semplificazione del farraginoso apparato legislativo e burocratico degli appalti pubblici (il DL 76/2020 Semplificazione è ritenuto del tutto insufficiente) e alla revisione dei dispositivi di pianificazione (a partire dalla L84/94 e modificazioni). Il fattore tempo diventa decisivo: i fondi sono legati al raggiungimento degli obiettivi secondo un cronoprogramma per cui gli impegni di spesa vanno assunti entro i primi 2 anni (2021-23) e i pagamenti vanno rendicontati entro il 2026. C'è da chiedersi se siamo in grado di sostenere un tale impegno? A differenza del Piano Marchal il Recovery Plan è un programma incentrato sul breve periodo, che va inteso come strategia d'urto, finalizzata

a innescare processi di cambiamento e di innovazione. In questo senso il Recovery Plan è una sfida che richiede una trasformazione radicale nel modo di programmare e attuare gli investimenti e nel modo di intendere i piani. Non più un processo decisionale a cascata, ma piani transcalari e transtemporali. Investire nel presente, ma proiettarsi nel futuro; realizzare gli interventi in tempi stabiliti, ma situarli entro quadri territoriali di medio e lungo periodo definiti da masterplan flessibili e adattativi.

Il Recovery Plan va visto in una strategia più ampia le cui tappe sono già state individuate dalle direttive europee. Limitandoci agli obiettivi di maggiore impatto sul territorio e l'ambiente: per il 2030 è previsto il completamento della rete TEN-T centrale e la sua connessione con i porti "core", nonché la riduzione del 40% delle emissioni clima alteranti rispetto al 1990; per il 2050, il completamento della rete globale TEN-T e la riduzione delle emissioni gas serra dell'80%.

Questa dimensione temporale non è stata sufficientemente compresa, sfugge la complessità del processo e la necessità di dovere avanzare con metodo, innovando i dispositivi normativi e strutturando in modo mirato un quadro territoriale ambientale in evoluzione (solo in questo senso assume significato il processo di pianificazione proposto dal Ministero delle Infrastrutture trasporti nell'Allegato Infrastrutture 2020)

Nei documenti preparatori del Recovery Plan la questione ambientale e il tema della connettività prospettano scenari e processi in cui da politiche settoriali si dovrebbe passare a politiche più organiche e integrate. Integrazione tra le diverse reti infrastrutturali, tra queste e il territorio e l'ambiente; intermodalità alle diverse scale; digitalizzazione, integrazione tra le reti ambientali (le reti verdi e blu) e le reti della connettività; non ultimo integrazione dei diversi canali di finanziamento. Mai come ora, con la scelta di destinare alla transizione ecologica ingenti risorse, risulta decisivo di integrare la componente ambientale in tutte le reti e nodi infrastrutturali (si pensi per esemplificare al tema dei green ports). Come attuare questa integrazione? Come trasformare, ad esempio, un'opera colossale come la nuova diga foranea di Genova, in una infrastruttura utile all'ambiente, alla riqualificazione urbana e del paesaggio? E' questo un tema su cui riportare l'attenzione per la definizione dei progetti da sostenere con le risorse del Recovery Fund. Nell'Allegato al DEF 2020 ci si spinge a parlare della



“rete infrastrutturale come sistema portante del paesaggio Italia” e della necessità di un “approccio aggiornato”. Saremmo capaci di andare in questa direzione?

Nella versione approvata dal Consiglio di Ministri il 12 Gennaio 2021 il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Recovery Plan) destina 222,9 mld di euro a 6 missioni (Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura; Rivoluzione verde e transizione ecologica; Infrastrutture per una mobilità sostenibile; Istruzione e ricerca; Inclusione e coesione; Salute). Rispetto alle versioni precedenti, oltre alle risorse previste dal programma Next Generation EU, sono stati aggiunti fondi provenienti da altri canali di finanziamento europei (React EU, Just Transition Fund e parte dei finanziamenti ordinari europei destinati alla coesione e sviluppo). Il Piano subirà probabilmente aggiustamenti sia a livello nazionale che europeo, ma già ora fa capire che i settori su cui si concentrano le risorse sono l'ambiente (68,9 mld), e la digitalizzazione e innovazione e cultura (46,16 mld).

Come abbiamo già ricordato per l'intermodalità, la logistica integrata e il sistema portuale sono destinati 3,68 mld. Le risorse messe in gioco si articolano su 3 linee di intervento: Porti e intermodalità collegati alle grandi linee di comunicazione europee e nazionali e sviluppo dei porti del Sud (2,10 mld); Green Ports e Cold Ironing (1,22 mld); Digitalizzazione sistemi logistici (0,36 mld).

Una quota pari a 0,48 mld delle risorse destinate alle infrastrutture portuali è destinata a programmi in essere, per i nuovi progetti restano poco più di 2 mld. Assolutamente insufficienti, come si evince dalla lunga lista dei programmi ancora privi di copertura finanziaria contenuta nell'allegato Infrastrutture al DEF 2020.

Non è facile comprendere a quale modello di sistema portuale e a quale quadro territoriale si faccia riferimento. Risulta chiaro che le risorse maggiori andranno riservate ai porti di Genova e Trieste per rafforzare il loro ruolo di terminali dei corridoi europei Nord-Sud e aprirsi così all'interscambio con i paesi d'oltralpe. A questi due porti si riserva la funzione di sviluppare i traffici “oceanici” e agli altri porti quelli mediterranei. Si tratta di una semplificazione non realistica come abbiamo messo in evidenza. La maggioranza dei porti italiani sono scali multi purpose, incentrati sul traffico Ro-Ro, ma

con quote a volte consistenti di movimento container (da La Spezia, a Venezia a Napoli).

Nonostante i numerosi richiami alla questione meridionale, non viene colto il ruolo dei porti del Sud nei confronti del sistema produttivo (manifatturiero e agroalimentare), da cui deriva la forte componente dell'import-export marittimo. Non si tiene conto della ripresa del traffico transhipment in un porto importante come quello di Gioia Tauro che attende ancora di radicarsi all'economia del entroterra; né della particolare condizione del porto di Taranto che partendo da una consistente dotazione infrastrutturale, potrebbe con opportuni investimenti sostenere la transizione ecologica del polo industriale dell'Ilva; né al ruolo strategico che potrebbe avere la linea ferroviaria AV/AC Napoli Bari per i loro rispettivi porti. Neppure la questione dello stretto legame tra porti e sviluppo delle ZES sembra essere presa in seria considerazione.

Per tutta una serie di nodi critici della portualità nazionale dall'ultimo miglio stradale e ferroviario, all'accessibilità marittima, all'aumento della capacità portuale si fa riferimento ad *Italia Veloce*, ovvero all'Allegato al Def 2020. Non emerge, nel documento Recovery Plan, un disegno complessivo che leghi gli investimenti infrastrutturali portuali alle reti ferroviarie, stradali e ai nodi logistici del territorio. Si fa tuttavia riferimento a un "progetto integrato porti" che purtroppo ancora non esiste.

Più consistenti appaiono le risorse destinate alla sostenibilità ambientale e all'elettrificazione delle banchine (1,22 mld). Il tema dei green ports è indubbiamente importante ed è la via obbligata per una transizione ecologica verso la decarbonizzazione e il contenimento degli effetti del cambiamento climatico. Le aree portuali costituiscono un sistema ambientale tra terra e mare che incide direttamente sul microclima delle città e l'equilibrio idrogeologico del territorio. I finanziamenti previsti colgono soltanto alcuni aspetti della questione, in particolare l'efficienza energetica degli edifici e l'elettrificazione delle banchine, per consentire alle navi in sosta di spegnere i motori, abbattendo in tal modo l'inquinamento atmosferico e acustico. Il trasferimento dell'energia dalle linee ad alta tensione alle banchine portuali e da qui alle navi, richiede forniture consistenti e specifiche infrastrutture (cabine di trasformazione e conversione, cavi,), ma anche navi appositamente predisposte all'alimentazione elettrica (anche se

temporanea). Su questo versante c'è una forte resistenza da parte degli armatori sia per i maggiori costi dell'energia, sia per gli investimenti necessari per l'adeguamento delle navi. Lo scenario diventa ancora più complesso se l'obiettivo è quello di utilizzare energia rinnovabile che va prodotta e stoccata in particolari sistemi di accumulo.

Investire sull'elettrificazione delle banchine è importante, ma le risorse a disposizione se distribuite in misura diffusa ("il progetto green Port si concentra sulle nove Autorità di sistema portuale del Centro Nord") sono alla fine modeste e possono avviare soltanto iniziative sperimentali.

Per i porti dell'Italia meridionale il Recovery Plan mette in evidenza il loro ruolo per il turismo, ma questo, va detto, vale per tutto il sistema portuale nazionale, non solo per il traffico passeggeri e crocieristico, ma anche per la possibilità di riqualificare urbanisticamente le aree di waterfront. A differenza di quanto è accaduto in altre città europee, da Barcellona a Marsiglia, dove il decentramento ha consentito il recupero delle aree dismesse e la realizzazione di progetti strategici per lo sviluppo urbano, in Italia, dove i porti convivono con le città, i programmi di waterfront, tranne a Genova, non sono ancora decollati. Forse è giunto il momento di avviare un grande progetto di riqualificazione urbana integrato alla trasformazione green dei porti.

La previsione di 0,36 mld per la digitalizzazione è un orientamento positivo che va ulteriormente declinato per fare dei porti dei nodi avanzati sul piano tecnologico, dell'efficienza e della qualità dell'ambiente. **In questa direzione il porto come nodo strategico di una filiera logistica, con i suoi servizi, le sue tecnologie, le sue relazioni può divenire parte integrante di un progetto di riqualificazione del territorio. La qualità ambientale delle aree portuali (green port) potrà consentire di superare la separazione tra porto e città, di rendere compatibile lo loro vicinanza in un sistema integrato che ottimizza i loro servizi e le loro risorse. Soprattutto in Italia la loro prossimità è un valore aggiunto su cui puntare.**

Riferimenti bibliografici

- AISRe, EyesReg, Monia Barca, Aurelio Bruzzo, *Politica di coesione 2014-2020 e capacità di spesa delle amministrazioni italiane nel 2018*, [www.eyesreg.it](http://www.eyesreg.it)

- Assoport, Autorità di Sistema Portuale. Movimenti portuali, anno 2019, [www.assoport.it](http://www.assoport.it)
- Confetra, Statistiche, [www.confetra.it/it/centrostudi/statistiche.htm](http://www.confetra.it/it/centrostudi/statistiche.htm);
- Isfort, *Un treno che viene dal mare. Il futuro del trasporto intermodale, tra innovazione tecnologica, nuovi modelli di business e impatti sul territorio*, Ottobre 2019, [www.isfort.it](http://www.isfort.it)
- Srm, (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno) *L'impatto del Covid-19 sui trasporti marittimi: rotte strategiche e scenari globali. Intermodalità e sostenibilità chiavi del rilancio italiano*, [www.srm-maritimeconomy.com](http://www.srm-maritimeconomy.com)
- Mef, Ufficio di gabinetto, Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. NEXTGENERATION ITALIA, presentato al Consiglio dei ministri il 12-01-2021
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *Piano strategico nazionale della portualità e della logistica*, Roma 2015
- Ministero dell'Economia e delle Finanze. Documento di Economia e Finanza 2020. Allegato *Italiaveloce*, Roma 2020
- AA.VV., *Connettere l'Italia. Trasporti e logistica per un paese che cambia*, Franco Angeli, Milano 2018
- Pietro Spirito, *Il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e via della seta*, Rubettino, Soveria Mannelli, 2018
- Srm (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno) *Trasporto marittimo e sviluppo economico*, Giannini Editore, Napoli 2012

