

## Comunicato Stampa

### Brief | La globalizzazione rallenta, un'opportunità da cogliere per i porti italiani



- *A causa della deglobalizzazione diminuisce il peso del commercio internazionale sul PIL mondiale e si sta riducendo la frammentazione delle catene globali di fornitura, con segnali di un ritorno ad una maggiore concentrazione della produzione all'interno dei confini nazionali*
- *Queste dinamiche potrebbero alimentare una progressiva regionalizzazione della produzione e degli scambi, che in ambito europeo permetterebbero di rafforzare la cooperazione economica nel Mediterraneo*
- *L'Italia potrebbe diventare il principale hub logistico portuale tra Nord Africa ed Europa continentale ma è importante rafforzare la competitività degli scali, puntando su: efficientamento dei servizi portuali, potenziamento delle infrastrutture per l'intermodalità, sviluppo di aree retroportuali e trasformazione green*

Roma, 14 aprile 2023 – Da più di 15 anni il processo di **globalizzazione sta gradualmente rallentando**, gli **scambi commerciali si stanno sempre più “regionalizzando”**, mentre si sviluppa la **cooperazione economica nel Mediterraneo**. **Tutto questo, si traduce in un'importante opportunità per la portualità italiana** che potrebbe fare del nostro Paese **il principale hub logistico-portuale** tra Nord Africa ed Europa continentale. Questi i temi al centro dell'ultimo brief degli analisti di CDP dal titolo *“Deglobalizzazione e Mar Mediterraneo: quale ruolo per l'Italia?”*.

Il documento mostra una progressiva riduzione del **peso del commercio internazionale** sul PIL mondiale, riconducibile in misura significativa all'**esaurimento del processo di frammentazione** delle catene globali del valore: la produzione mondiale non continua cioè ad essere sempre più divisa fra imprese localizzate in Paesi diversi, ma, al contrario, ci sono segnali di un ritorno a una maggiore concentrazione all'interno dei confini nazionali. Come conseguenza, alcuni nodi di scambio nel lungo percorso delle catene di fornitura si sono progressivamente sciolti nel corso degli ultimi anni, determinando una riduzione del numero

di operazioni transnazionali e, quindi, una contrazione del grado di interdipendenze tra Paesi.

Due le ragioni principali alla base di queste dinamiche: da un lato, l'ambizione della **Cina** di affermarsi come **potenza industriale** sempre meno dipendente da tecnologie importate e dall'export, dall'altro, il più recente **ripensamento da parte dell'Occidente delle dipendenze estere** in filiere strategiche per la sicurezza nazionale.

In questa prospettiva, le politiche intraprese dagli Stati Uniti e dall'Unione europea mirano a favorire processi selettivi sia di **re-industrializzazione** (il cosiddetto *reshoring*), sia di **ri-localizzazione delle filiere produttive**, puntando su partner geopoliticamente affidabili (*friendshoring*).

Queste dinamiche, prosegue il brief degli analisti CDP, potrebbero alimentare una progressiva **regionalizzazione della produzione e degli scambi**, che in ambito europeo permetterebbero di rafforzare la **cooperazione economica nel Mediterraneo**. Oltre che per la vicinanza geografica, i **Paesi extra-europei affacciati sulle sponde mediterranee** possono rappresentare una valida soluzione per ridefinire la configurazione delle filiere produttive della UE, facendo leva su:

- una **buona specializzazione in ambiti industriali di particolare interesse** per le imprese europee a valle;
- **costi di produzione ancora contenuti**,
- una dotazione di **infrastrutture logistico-portuali in deciso rafforzamento**.

Le opportunità offerte da questi fattori competitivi non possono prescindere, tuttavia, da un attento monitoraggio dell'**instabilità economica e sociale** che caratterizza molti di questi Paesi, soprattutto in Nord-Africa e Medio-Oriente.

Il riassetto degli equilibri commerciali in **ottica mediterranea** rappresenta un'opportunità per la **portualità italiana**, che può fare leva sulla sua leadership indiscussa nel **traffico marittimo a corto raggio, ossia una modalità di trasporto pienamente in linea con le esigenze del commercio regionale**. Si tratta, infatti, di un settore in cui l'Italia può far valere una posizione di eccellenza, essendo il primo Paese in Europa per volume di merci movimentate, con una quota di mercato pari al 14% del totale, davanti a Paesi Bassi 13,5%, Spagna 10% e Francia 7% (dati Eurostat).

Per valorizzare pienamente la collocazione strategica dell'Italia è importante superare alcuni possibili limiti alla competitività del sistema portuale. In particolare, agendo su **quattro fronti, indirizzati in parte anche dal PNRR**:

- **Migliorare l'efficienza dei servizi portuali**, riducendo i tempi di stazionamento delle navi che risultano decisamente elevati rispetto ai principali concorrenti (il tempo medio di attesa nei porti italiani si attesta a 1,34 giorni contro 0,62 nei Paesi Bassi e 0,9 in Spagna).

- **Potenziare servizi e infrastrutture per l'intermodalità**, cruciali per il rilancio e lo smistamento dei carichi portuali. Ad oggi, tra i principali porti italiani solo due su cinque sono collegati direttamente alla rete ferroviaria nazionale.
- **Sviluppare le aree retroportuali, attraverso la piena implementazione delle Zone Economiche Speciali (ZES) e delle Zone Logistiche Speciali (ZLS)**, due strumenti cruciali per incoraggiare gli investimenti e l'insediamento di nuove imprese.
- **Promuovere l'efficientamento degli scali in ottica green**, puntando in particolare sul *cold ironing*<sup>1</sup> (a fine 2021, in Italia c'erano solo due banchine dotate di servizi di alimentazione onshore contro le 145 dei Paesi Bassi), sullo sviluppo di infrastrutture per l'accosto di navi GNL/dualfuel o alimentate da combustibili alternativi (ammoniaca, metanolo, idrogeno) e sull'abilitazione all'uso di energie rinnovabili in porto.

Per approfondire il tema è possibile accedere alla versione integrale del brief al seguente [link](#).

#### CDP Relazioni con i Media

Contatti:

Mail: [ufficio.stampa@cdp.it](mailto:ufficio.stampa@cdp.it)

Tel: 06 42213990

[www.cdp.it](http://www.cdp.it)

Seguici anche su:



CDP adotta sistemi di consumo responsabili.  
Pensa prima di stampare questa e-mail.

---

<sup>1</sup> Il cold ironing si riferisce all'elettificazione delle banchine per consentire l'alimentazione elettrica delle navi durante la permanenza in porto con conseguente spegnimento dei motori.