

Gas, idrogeno e Guerra Fredda: diversificazione e transizione tra Mediterraneo e Nord Africa

Andrea Vento, Chiara Brasca

Le numerose congiunture critiche, che caratterizzano l'attuale periodo storico, hanno provocato un riassetto nello scacchiere internazionale, obbligando i decisori politici ad attuare nuove strategie nella fondamentale partita della sicurezza energetica. In particolare gli Stati europei si sono mossi su due direttrici. In primo luogo, per rispettare gli obiettivi di de-carbonizzazione e zero emissioni, si è ribadita la necessità di una transizione verso la mobilità elettrica con un dibattito serrato e dalle posizioni variegate, in particolare per quanto concerne i temi della sostenibilità sociale nell'industria automobilistica. In secondo luogo, al fine di evitare la dipendenza da una singola fonte di energia, è risultato imprescindibile diversificare, ovvero utilizzare un mix di soluzioni energetiche, anche di importazione – principalmente gas e idrogeno verde – sfruttando condizioni vantaggiose e a basso costo e stringendo accordi con nuovi player del mercato delle fonti energetiche – rilanciando partenariati storici con Libia e Algeria e sviluppandone di nuovi, ad esempio con Israele ed Egitto. Particolare attenzione è stata rivolta ai bacini del Levante, che si preparano a giocare un ruolo cruciale nei nuovi equilibri geopolitici e nel settore energetico mondiale.

Un quadrante ideale per gasdotti "punto a punto" e impianti di rigassificazione

La prospettiva prevede una transizione lunga in equilibrio tra gas e rinnovabili. Il futuro è delle rinnovabili, ma il gas continuerà ad avere un ruolo. Inoltre il ricorso al gas mantiene la necessità di un

approccio regionale, ovvero di un consumo sostenibile regolato da una rete sovranazionale di tipo, appunto, regionale. Dal proprio canto le rinnovabili possono non gravare sulle grandi infrastrutture, essendo invece propedeutiche alla costituzione di comunità energetiche con l'incontro tra domanda e offerta in una logica "glocal". Infine, per l'acquisto di gas l'Europa ha dimostrato in questi ultimi mesi di far pesare il proprio ruolo solo muovendosi in maniera unitaria. Studiando gli obiettivi europei si apprende che nel 2050 dovremmo arrivare al "Net Zero" (quindi essere neutrali sulle emissioni) e le rinnovabili dovrebbero costituire oltre il 50% del totale della generazione elettrica. Ma, con una visione più realistica, del gas ce ne sarà bisogno per i prossimi cinquanta anni. Il vantaggio di avere le rinnovabili rispetto ai combustibili fossili non è solo ecologico, ma è anche economico e strategico: non si deve più importare da Paesi che presentano problematiche di carattere strategico o geopolitico.

Il Mediterraneo offre oggi la possibilità di costruire, più del passato, una rete di gasdotti "punto a punto": l'Italia ha collegamenti con Libia, Algeria, Azerbaigian tramite Turchia e, come vedremo, verranno stabiliti collegamenti con Israele, Cipro ed Egitto. Le connessioni punto a punto, però, hanno un difetto: creano una dipendenza biunivoca tra chi riceve e chi fornisce, creando possibili ripercussioni sull'intera fornitura in caso di crisi. Dal punto di vista finanziario, secondo gli esperti, i capitali per sostenere la svolta non mancano: "Gli investitori internazionali sono pronti a immettere liquidità e a puntare sull'Italia, posto che sia ponderata la *execution risk*"¹, ha recentemente spiegato Claudia Fornaro, managing director e Co-head Energy di Mediobanca. Oltre ai collegamenti punto a punto, l'Italia ha la fortuna di avere una posizione geografica che permette di diversificare le fonti anche con

¹ Max Rigano, "Cercando l'invisibile nel visibile, nuove sfide nella transizione energetica", *Gli Stati Generali*, 27 novembre 2022, https://www.glistatigenerali.com/acqua_clima/cercando-linvisibile-nel-visibile-nuove-sfide-nella-transizione-energetica/; si veda anche Federica De Vincentis, "Intelligence Week, un bilancio geopolitico", *Formiche*, 13 dicembre 2022, <https://formiche.net/2022/12/intelligence-week-bilancio-geopolitico/>

la realizzazione di impianti di rigassificazione, che rappresentano un’interessante opzione a medio termine. Per alcune zone geografiche non esiste altra strada che approvvigionarsi di LNG (Gas Naturale Liquefatto).

L’utilizzo spinto dell’LNG può portare, a medio termine, ad avere finalmente un mercato mondiale del gas, simile a quello del petrolio. In seguito al conflitto russo-ucraino si è rafforzato un asse transatlantico in materia energetica, evidenziando due importanti effetti: innanzitutto, l’eccezionale accelerazione che la guerra ha dato alla transizione verde, rimasta fin troppo sul piano ideologico negli anni passati e rivista oggi anche alla luce delle vere priorità strategiche e di sicurezza di ogni singolo Stato; in secondo luogo, il prorompente avvicinamento dal punto di vista commerciale, ma anche in campo strategico-militare, tra il blocco europeo e il blocco americano, che si è tradotto in una task force congiunta, creata recentemente a Bruxelles per fare un punto sui piani di investimento, sulla costruzione di rigassificatori, sul *decoupling* dalla Russia e su una politica commerciale per portare in Europa l’LNG americano.

Altri Paesi europei, come la Germania, hanno moltiplicato le azioni verso ulteriori produttori di LNG, come Qatar, EAU ed Oman. Ma alcuni esperti si interrogano su come l’LNG possa aiutare l’Europa a ridurre la dipendenza dal gas russo: secondo Leonardo Bellodi, autore del libro *Gas e potere. Geopolitica dell’energia dalla Guerra fredda a oggi*, “il gas americano per quanto economico non potrà mai essere ai livelli del gas russo, algerino e libico: sarà sempre più caro e non sufficiente a rimpiazzare le vecchie forniture”².

² Federica De Vincentis, “Intelligence Week, un bilancio geopolitico”, *Formiche*, 13 dicembre 2022, <https://formiche.net/2022/12/intelligence-week-bilancio-geopolitico/>; Leonardo Bellodi, *Gas e potere. Geopolitica dell’energia dalla Guerra fredda a oggi*, Luiss University Press, Roma 2022.



Fonte: Corriere della Sera

Il gas: fattore di dialogo nel Mediterraneo Orientale

Un'infrastruttura strategica è certamente quella a cui punta Edison, con la realizzazione del gasdotto East-Med Poseidon che, partendo da Israele e passando per Cipro e la Grecia, potrebbe portare in Italia fino a 20 miliardi di metri cubi di materia prima l'anno. Un progetto potenzialmente rivoluzionario per il Mediterraneo che ha però incontrato l'opposizione della Turchia. A confermare questa prospettiva, i contenuti della recente visita a Roma del premier israeliano Bibi Netanyahu. Tuttavia, questo progetto presenta delle complicazioni geopolitiche: il nodo di Cipro comporta una "luce rossa" da parte di Ankara, anche per l'ambizione della Turchia di rimanere un *hub* del gas nel Mediterraneo – avendo già flussi importanti da Azerbaijan, Iran e Russia e nuove interessanti prospezioni e scoperte in Mar Nero. Tornando ad Israele, esso è recentemente diventato un nuovo player del gas. Le recenti scoperte di gas nel Mediterraneo orientale hanno determinato un riassetto degli equilibri geopolitici e strategici del tutto inaspettati.

Due sono i giacimenti su cui conta Gerusalemme: uno è il sito di Tamar, operativo dal 2013; l'altro è il Leviathan, operativo dal 2019. A questi ultimi si aggiunge una nuova fonte di gas, il bacino di Ka-

rish, operativo dal 2021, frutto di un recente accordo con il Libano. Tali scoperte hanno permesso ad Israele di diventare il fornitore dei propri vicini, siglando accordi con l'Egitto e la Giordania. L'attuale riserva offshore di gas di Israele si stima essere pari a circa 900 miliardi di metri cubi, rendendo il Paese autosufficiente ed esportatore nella regione del Mediterraneo orientale. Malgrado le condizioni politiche e socioeconomiche di alcuni Paesi che si affacciano sul Mediterraneo allargato rappresentino un campanello d'allarme per la comunità internazionale, tale abbondanza di risorse energetiche potrebbe divenire subitaneamente fattore di dialogo e di pacificazione.

In questo scenario, un altro Paese sul quale si è concentrata l'attenzione italiana è certamente l'Egitto, pur scontando un quadro di tensioni nelle relazioni diplomatiche, complici le ombre che ancora permangono sulla tragica fine del giovane Giulio Regeni e sulle relative responsabilità della polizia politica egiziana. La *realpolitik* ha comunque imposto al Governo e ad ENI di esaminare il recente protagonismo egiziano nella produzione ed esportazione netta di gas. Occorre ricordare il ruolo dell'ENI nella prospezione e scoperta del gigantesco giacimento di Zohr, al largo di Port Said, la più grande riserva di gas naturale del Mediterraneo, con riserve stimate di 850 miliardi di mc (o Gmc). Nonostante la domanda interna che assorbe il 90% della produzione egiziana, dal 2019 l'Egitto è tornato ad esportare.

Nel giugno 2022 l'Unione Europea ha siglato un memorandum d'intesa con Egitto e Israele, nel quale i due Paesi si impegnano a fornire stabilmente quantitativi di gas all'Unione. Fino ad ora, ed in attesa delle necessarie infrastrutture, il gas egiziano viene fornito tramite i terminal di liquefazione di Idku e Damietta. Anche dal punto di vista strettamente bilaterale, nei mesi immediatamente successivi allo scoppio delle ostilità in Ucraina, ENI aveva sottoscritto con la EGAS egiziana un accordo per la massimizzazione della produzione ed esportazione verso l'Italia. Ma il dossier egiziano permane carico di numerose incertezze, dalla instabilità politica, alle dinamiche socioeconomiche del Paese, ai gap tecnologici e produttivi della stessa utility nazionale EGAS che necessiterebbero di ingenti investimenti.

Il rilancio dei rapporti con il Nord Africa

La guerra ha imposto alla diplomazia italiana, unitamente all'ENI e al tessuto imprenditoriale, di ridurre la dipendenza dalla Russia, riprendendo e moltiplicando le relazioni energetiche con due “vecchie conoscenze”: Libia e Algeria. Ma si tratta di clienti invero difficili, nonostante la pluridecennale frequentazione. L'Algeria è collegata all'Europa con tre gasdotti, di cui uno, Transmed, da Hassi R'Mel a Mazara del Vallo. Già prima del conflitto, l'Algeria era il terzo fornitore dell'UE con circa 55 Gmc. Con il Governo Draghi si è moltiplicata l'offensiva diplomatica di Farnesina ed ENI, scomodando il 60° anniversario dell'indipendenza algerina e lo spirito del gran patron del Cane a sei zampe, mediante il varo di un fantasioso “Piano Mattei” per l'Africa. Anche Giorgia Meloni ha inserito Algeri tra le sue prime missioni all'estero, il 23 gennaio 2023. Tanto si è fatto che Sonatrach, il gruppo energetico algerino, si è impegnato ad aumentare le esportazioni verso l'Italia fino a 25 Gmc all'anno, tornando ai livelli del 2010.

La Farnesina ha potuto approfittare di una crisi diplomatica tra Algeri e Madrid, più propensa ad un'apertura nei confronti del Marocco, divenuto nuovo player grazie al gas che arriverà dal Sahara occidentale. Ciò detto, permangono, a livello europeo, problemi con Sonatrach prevalentemente dovuti ai limiti di produzione che l'Algeria presenta e a numerose fragilità strutturali e di manutenzione. Lo stesso Transmed storicamente opera ben al di sotto della sua piena capacità. Interessante osservare come Sonatrach preferisca utilizzare il proprio gas per mantenere in pressione i giacimenti e l'estrazione di petrolio. Nel corso delle varie missioni degli ultimi dodici mesi è stato anche annunciato il raddoppio dei gasdotti che uniscono i due Paesi, forse con la ripresa dell'esistente progetto Galsi che dovrebbe collegarsi alla Sardegna e a Piombino.

A pochi giorni dalla sua missione ad Algeri, la premier Giorgia Meloni si è anche recata a Tripoli, il 28 gennaio, per incontrare Abdel Hamid al-Dabaiba, primo ministro del Governo di unità nazionale, ancora una volta accompagnata da Claudio De Scalzi. La Libia rimane in possesso delle quinte riserve di gas naturale dell'Africa, ed ENI ha siglato un accordo con la National Oil Corporation (NOC) per avvia-

re dal 2026 lo sfruttamento dei due giacimenti denominati *Struttura A* e *Struttura E*. L'accordo prevede 8 miliardi di investimento in un Paese che ci aveva visti perdere la “relazione speciale”, a causa di più di dieci anni di guerra civile e di numerose intromissioni di altri player.

In seguito alla grave instabilità, il trasporto sull'esistente gasdotto Greenstream, che collega Mellitah in Tripolitania con Gela, e che fu inaugurato il 7 ottobre 2004 alla presenza di Silvio Berlusconi e di Mu'ammarr Gheddafi, è estremamente ridotto, non superando i 2,6 Gmc, rispetto alla capacità di 11 Gmc. La strategia italiana verso il Nord Africa è promettente, ma non è priva di numerose incognite, in fatto di tecnologia, ma anche di stabilità politica. Si tratta, inoltre, di investimenti di medio periodo, in un momento in cui il fattore tempo, a ragione della già menzionata transizione energetica, rimane fondamentale.

Idrogeno verde e metano sintetico,
fattori di stabilizzazione nel Sahara

Se il ricorso agli idrocarburi tradizionali comporta le menzionate incertezze, al netto di annunci propagandistici, ci sono altre potenziali collaborazioni con l'Africa settentrionale che meritano un accurato esame, in particolare in materia di nuove tecnologie. È innanzitutto il caso dell'idrogeno verde, oggetto di discussione nelle analisi di esperti fin dagli anni '70, ma oggi finalmente con riscontri concreti in fatto di investimenti, essendo definita come la fonte di energia più pulita, più affidabile e più economica del mondo, con un potenziale mercato dal valore di circa 11 trilioni di dollari. Secondo il CEO di TES-H2, Marco Alverà, tra i massimi esperti nel campo dell'idrogeno verde, “l'Italia può svolgere un ruolo chiave nella transizione energetica, creando un possibile ponte verso il Nord Africa, grazie ad un enorme potenziale di energia rinnovabile sia per il consumo locale che per l'esportazione”³.

³ Federica De Vincentis, “Intelligence Week, un bilancio geopolitico”, *Formiche*, 13 dicembre 2022, <https://formiche.net/2022/12/intelligence-week-bilancio-geopolitico/>.

L'Europa da anni guarda al Nord Africa e ad alcuni paesi dell'Africa sub-sahariana come possibili alleati e fornitori di energie rinnovabili. L'idrogeno potrebbe quindi rappresentare un ponte tra l'Europa e il Nord Africa in una logica di reciproco beneficio, poiché per convertire l'idrogeno in metano sintetico (ENG-Electric Natural Gas) occorre comprare i pannelli, metterli dove c'è il sole – e non ne manca nel deserto del Sahara – portando tale energia in Europa, inizialmente utilizzando anche i gasdotti esistenti. La conversione di idrogeno in metano sintetico è già all'esame in Paesi come Egitto, Marocco ed Algeria. Una transizione energetica che ha anche il pregio di abbassare il costo dell'energia, di creare nuovi posti di lavoro e di aiutare lo sviluppo degli stessi Paesi africani, contenendo anche i drammatici fenomeni migratori.

L'Africa subsahariana, che avrà più di un miliardo e mezzo di abitanti da qui a fine secolo, non ha abbastanza energia e quindi il Sahara potrà servire per l'Europa, ma potrà servire anche all'Africa, alimentando infrastrutture, case e aree metropolitane. ENI anche in questo caso è all'avanguardia e va senz'altro menzionato il recentissimo progetto in Tunisia, volto alla costruzione di un impianto fotovoltaico con una capacità installata di 10 MW, che fornirà alla rete elettrica nazionale oltre 20 GWh all'anno di energia. Si tratta di una delle tante iniziative che vedono ENI fortemente impegnata nelle aree nordafricane e nell'offshore mediterraneo, in particolare per la gestione del già menzionato gasdotto Transmed. L'Africa subsahariana, in particolare la regione saheliana, è però anche nota per i macroscopici problemi di sicurezza legati alla presenza di organizzazioni terroristiche di matrice jihadista.

L'eventuale realizzazione nel Sahara di un'area dotata di pannelli solari potrebbe diventare un obiettivo sensibile per gruppi non statali armati e ciò non costituirebbe una novità, dato che nel gennaio 2013 un gruppo di miliziani jihadisti ha attaccato e sequestrato un impianto di estrazione di gas naturale di In Amenas, Algeria. Il deserto è anche una rotta migratoria, e non è ancora chiaro se sia possibile prevedere un allentamento dei flussi grazie agli ingenti investimenti previsti in campo energetico. Le analisi predittive si dovranno concentrare sul *trade off* tra presenza di pannelli solari nel deserto, tensioni tra una va-

sta gamma di attori non statali, presenza di storiche rotte carovaniere utilizzate, ancora oggi, per spostare illecitamente merci, armi, droga e persone.

Anche nell'idrogeno verde, Israele risulta essere un player, in quanto, come ha spiegato Barbara Pontecorvo, Partner Deloitte Legal e Responsabile Desk Israele, “il Paese ha assunto un ruolo strategico non solo in relazione al mercato del gas, ma anche per quanto riguarda quello dell'idrogeno verde. Israele – continua Pontecorvo –, conosciuto come la *Start up Nation*, si è già affermato per le importanti startup nel campo dell'idrogeno verde”⁴. A tal proposito, vanno menzionate due importanti scoperte innovative che hanno dato vita a due aziende di questo tipo: Electriq Global e H2Pro. La prima utilizza una tecnologia che permette di trasformare dapprima l'idrogeno in una polvere, ovviando i problemi di trasporto e di stoccaggio, e poi in elettricità, grazie a un catalizzatore e a un sistema di riciclaggio brevettati.

Viene così garantita sicurezza, abbassamento dei costi di produzione e la realizzazione di un'economia circolare, dunque sostenibile. Viene prodotto, quindi, idrogeno “on-demand”, utilizzabile per una vasta gamma di veicoli ed è già in circolazione il primo prototipo di bicicletta elettrica a motore idrogeno. H2Pro, startup finanziata da Bill Gates e con la quale Snam ha firmato un accordo di collaborazione e ricerca, ha sviluppato un'innovativa tecnologia (E-TAC – *Electrochemical, Thermal Activated Chemical*) in grado di produrre un elettrolizzatore che consente di ridurre il consumo di energia elettrica, sostituendola con calore termico. Questa scoperta permette di abbattere il costo di produzione dell'idrogeno verde, portandolo a circa un dollaro al chilogrammo.

La chiave logistica

La partita della transizione e della diversificazione riguarda le grandi infrastrutture come i gasdotti, ma è accompagnata da altre sfide, ad esempio di natura logistica, che hanno riportato negli ultimi anni il

⁴ Federica De Vincentis, *ibidem*.

Mediterraneo, e quindi l'Italia, ad una centralità che sembrava essere venuta meno negli ultimi decenni. La logistica è un settore riscoperto in seguito della pandemia, avendo continuato a lavorare incessantemente e senza riduzioni. Se si parla di logistica oggi, non si può prescindere dalla considerazione che il commercio marittimo vale il 70-80 per cento delle merci trasportate e pesa per il 12 per cento del Pil mondiale.

L'Asia, ed in particolare la Cina, sono leader mondiali ed esercitano uno strapotere, con dieci operatori marittimi associatisi in tre distinte alleanze che trasportano l'85% dei container di tutto il mondo. Un grande potere e profitti incredibili, 270 miliardi di dollari in previsione nel 2022, nonostante una sensibile riduzione negli ultimi mesi. “Ma ormai le grandi compagnie hanno già iniziato a reinvestire gli ingenti capitali guadagnati comprando i porti, le banchine, le aziende di autotrasporto in modo da dominare sull'intera catena logistica – ha spiegato Fuochi –. Non è tutto: queste realtà si sono affacciate anche sull'autotrasporto e sul settore aereo della logistica”⁵. Per l'Italia potrebbero prefigurarsi scenari interessanti poiché il nostro Paese ha un ruolo commerciale centrale nel Mediterraneo, con gli armatori italiani che potrebbero prendersi la fetta maggiore del traffico delle future nuove produzioni dall'Africa, secondo alcuni esperti destinata a diventare la “nuova Cina”.

L'importanza del commercio marittimo è stata due anni fa evidenziata dall'incagliamento della mega nave portacontainer Evergreen con l'ostruzione del canale di Suez e la paralisi del 7 per cento dei traffici internazionali. Secondo Tiziana Vallone, vicepresidente di ManagerItalia ed esperta di infrastrutture logistiche, “oggi si va verso una gestione asimmetrica della *supply chain*, in cui tutto sarà mobile e volatile a causa di scenari internazionali geopolitici e delle crisi climatiche. Forniture strategiche possono saltare sempre da un momento all'altro”⁶. Occorrono contromisure come le *supply chain* resilienti ed

⁵ *Ibidem* “iWeek: diversificazione e transizione energetica tra rinnovabili e logistica”, *Affari Italiani*, 24 novembre 2022, https://www.affaritaliani.it/milano/iweek-diversificazione-transizione-energetica-tra-rinnovabili-logistica-827231.html?refresh_ce.

⁶ Federico Ughi, *ibidem*.

una maggiore digitalizzazione di tutta la filiera. L'anno scorso è stato celebrato l'ottantesimo anniversario del Codice della navigazione italiano, redatto da Antonio Scialoja ed approvato con Regio decreto del 30 marzo 1942, cogliendo un timido ma interessante riaccendersi dell'interesse italiano verso quel bacino marittimo.

La recente istituzione, ad opera del Governo Meloni, di un dicastero che doveva occuparsi delle “politiche del mare”, affidato all'ex presidente della Regione Sicilia Nello Musumeci, appariva senz'altro quale buon segno della ripresa di interesse verso quella che più modernamente dovrebbe essere definita “Blue economy”, ma che nelle settimane successive ha subito un ridimensionamento delle deleghe attribuite. Sul piano teorico va però intesa come una prima tappa, o “boa”, della ripresa di protagonismo italiano nel Mediterraneo, assumendo anzitutto i tratti della battaglia “culturale”, da intendersi come recupero di quella “cultura del mare” che un tempo apparteneva a strati assai vasti della nostra società, ne permeava i gangli decisionali e ne informava le direttrici strategiche. Cultura che fu certamente sviluppata e diffusa ben prima del Ventennio, ovvero negli anni dell'Italia liberale (e garibaldina) pensando in particolare a personaggi come Raffaele Rubattino, ma anche Erasmo Piaggio, Emanuele Accame e Cesare Della Vida.

Superando tentazioni nostalgiche, se l'azione politica si muoverà in parallelo su tutti i diversi piani coinvolti si potrà, in un tempo ragionevole, imboccare la strada che condurrà a colmare il gap tra l'Italia e gli altri attori che insistono nello spazio del Mediterraneo allargato. Tralasciando per ora gli attori “esterni” di portata globale, quali Stati Uniti, Russia, Cina e Regno Unito, e limitandoci a due player mediterranei comparabili con la nostra “taglia” geopolitica, nell'ambito dello scenario indicato, quali Turchia e Francia, possiamo senza dubbio osservare che il divario strategico con il nostro Paese appare immediatamente evidente.

Nello specifico, la Turchia, oltre a contare sulla proiezione di una Marina militare quanto mai potenziata e finanziata negli ultimi anni, ha fatto della “territorializzazione” del mare una leva strategica, anche grazie all'incorporazione, nelle strutture politico-militari oltre che nelle sue Accademie, della dottrina marittima che prende il suggestivo nome di “Patria blu”. Dal canto suo l'*hexagone* può invece contare

su un Segretariato Generale per il Mare (SGMer) presso Palais Matisson che, fin dal 1995, ha accentrato in questa struttura unitaria molte competenze di settore.

Soltanto due anni prima invece, con una legge emanata nel 1993, l'Italia, in inspiegabile controtendenza riconducibile solo alle umilianti rinunce riflesse di Tangentopoli, decideva di sopprimere il Ministero della Marina mercantile che fin dalla sua costituzione, nel lontano 1946, si era occupato di regolare numerosi aspetti afferenti alla sfera dei nostri interessi marittimi: dalla portualità alla pesca, dalla sicurezza delle zone costiere e del mare territoriale alla navigazione commerciale, dalla protezione dell'ambiente marino all'acquacoltura, dalle infrastrutture al coordinamento delle Capitanerie di porto, per non parlare del demanio marittimo, delle risorse sui fondali e di molte altre non secondarie attribuzioni. Insomma uno speculum amministrativo del menzionato Codice della navigazione.

Le varie competenze sono poi state distribuite tra vari dicasteri, ed in particolare presso Infrastrutture e Trasporti, e Ambiente. Negli ultimi anni si sono levate, sempre più alte, le voci di chi auspica il ritorno ad una struttura centralizzata che abbracci di nuovo, con visione globale e prospettica, le competenze un tempo appartenute allo scomparso dicastero della Marina mercantile. Segnali positivi quindi, ma mitigati da una limitata serie di investimenti da parte del Governo in materia di PNRR destinato all'ammodernamento delle infrastrutture portuali, retro portuali e interportuali che rappresentano un vero e proprio *asset* del Paese in questa competizione. In conclusione, la rotta che si staglia all'orizzonte rimane incerta, ma ricca di sfide.