

DOSSIER UE

STUDI E RICERCHE

**POLITICHE EUROPEE
ED IMPATTO SUL TERRITORIO:**
riflessioni ed analisi

Anno 19

Giugno 2021

Dossier Unione Europea Studi e Ricerche
Politiche europee ed impatto sul territorio: riflessioni ed analisi

ISSN 2035-3391

Pubblicazione online di SRM
Reg. Trib. Napoli n. 84 del 16 settembre 2003

Direttore Responsabile:
Massimo Deandreis.

Coordinamento editoriale:
Salvio Capasso, Agnese Casolaro.

Segreteria di redazione:
Raffaella Quaglietta.

SRM - www.sr-m.it

Segreteria di Redazione
Dossier UE
dossier@sr-m.it
comunicazione@sr-m.it

Via Toledo 177
80134 Napoli

Pubblicazione fuori commercio, aggiornata a giugno 2021

Dossier UE è disponibile in versione digitale sul sito SRM: **sr-m.it**

La riproduzione del testo, anche parziale, è autorizzata con citazione della fonte.

Tutti gli articoli e le interviste, se non indicato diversamente, sono curati da SRM.
SRM non è in alcun modo responsabile dei fatti, delle opinioni e dei dati contenuti in articoli non elaborati direttamente.

Progetto grafico: Raffaella Quaglietta, Servizio Comunicazione SRM.

Il Dossier UE è una rivista iscritta all'USPI
(Unione Stampa Periodica italiana)



Editoriale - Il Dossier in linea con le nuove sfide UE 5

Risorse Europee e Mezzogiorno: obiettivi ed impatti

PNRR e Mezzogiorno: risorse e progetti per il rilancio dell'area	10
Le opportunità della politica di coesione e di sviluppo del Mezzogiorno 2021-2027: il PNRR e oltre	17
Il sistema delle risorse proprie dell'Unione europea, la vera chiave di volta per la ripresa dalla crisi indotta dal Covid-19	27
La valutazione degli interventi della politica di coesione 2014-2020: cenni sullo stato dell'arte	35

Le policy europee: novità e tendenze

(a cura di Intesa Sanpaolo - Ufficio European Regulatory & Public Affairs)

Strategia Industriale europea, cos'è cambiato con l'arrivo della pandemia	44
NextGeneration EU, il piano europeo per la ripresa	49
Quadro Finanziario Pluriennale (QFP) 2021 – 2027, cos'è e come funzionerà il bilancio europeo per i prossimi 7 anni	54

Europa e Mediterraneo: flussi, dinamiche e connettività

Le grandi infrastrutture marittime del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza: la nuova Diga Foranea del porto di Genova	60
Lo sviluppo delle rotte ferroviarie Europa-Cina, il Dossier Unione Europea intervista Eleonora Buganè Pedretti, Direttore Generale FURLOG	68
La Turchia investe nel Mezzogiorno, il Dossier Unione Europea intervista Gaetano Colato, Italy Country Manager di AKKON LINES	74
Il mare in autostrada: verso un trasporto marittimo sostenibile	79

Il futuro dell'Europa: sfide e opportunità

ELEC supports EU's and Italian recovery plans	88
---	----

Il mare in autostrada: verso un trasporto marittimo sostenibile.

Il Report di SeaforChange sulle Autostrade del Mare

a cura di SeaforChange



Nel corso dell'ultimo semestre la testata SeaforChange ha istituito un osservatorio giornalistico sulle Autostrade del Mare (AdM). Come evidenziato all'avvio dell'iniziativa nel mese di ottobre 2020, questo segmento di traffico è indispensabile per una crescita sostenibile del nostro Paese. Infatti, è in grado di aumentare l'attrattività dei porti, rendendo più efficiente il sistema dei trasporti. Le Autostrade del Mare sono anche considerate dall'Unione Europea un importante motore di sviluppo.

Attualmente in Italia ci sono oltre 120 linee di AdM, tutte per lo più promosse e sviluppate grazie agli armatori italiani, particolarmente interessati a questi traffici. Ma il potenziale di sviluppo di questo segmento va ben oltre questi numeri.

Uno studio dimostra che una parte delle aziende che operano nel settore sono state in grado di sottrarre 1,5 milioni di camion all'anno dalle autostrade. Ciò sfruttando l'intermodalità su direttrici superiori ai 600 km e linee di cabotaggio, in grado di ridurre di 1,2 tons l'emissione di CO₂. Di conseguenza, potrebbero ridursi anche i costi connessi all'incidentalità stradale, nonché quelli per le patologie connesse all'inquinamento. In questo senso, le AdM si possono candidare come valide ed efficaci alternative su determinate tratte stradali. Esistono, inoltre, delle misure incentivanti come il Mare Bonus e i Ferro Bonus (anche se la percentuale di merci che viaggia su ferrovia non si può considerare significativa in Italia). Queste mirano a sviluppare questo traffico, così come altre forme di sostegno per le imprese virtuose.

Più volte è stato dichiarato che l'obiettivo è quello di rendere il

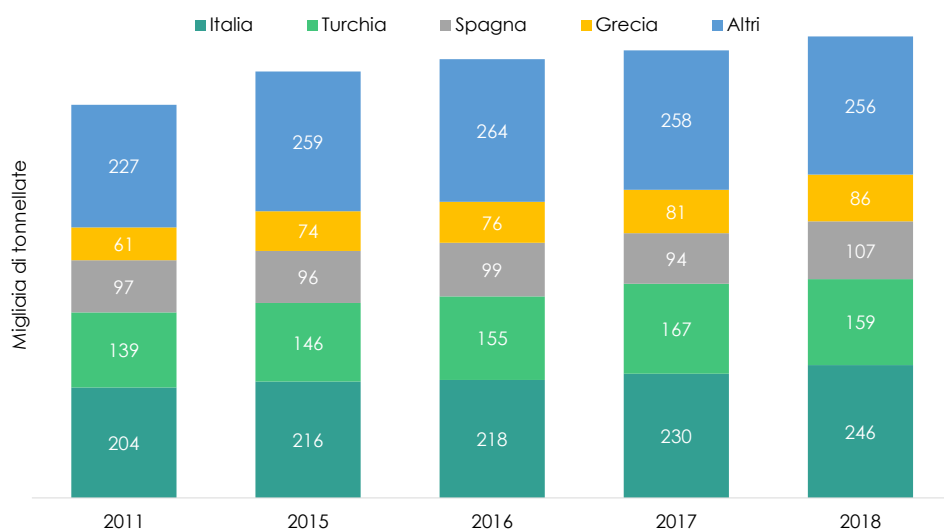
trasporto delle merci completamente sostenibile dal punto di vista ambientale e sociale. Ma, per raggiungerlo, ci dovrebbe essere un cambiamento del disegno generale dei trasporti del Paese.

Cosa ci dicono i dati

Secondo i dati a disposizione, il traffico Ro-Ro ha raggiunto 246 milioni di tonnellate movimentate nel 2018, rappresentando il 22% della movimentazione complessiva dell'Italia. Ciò rappresenta il 41% del totale del Mediterraneo. Le previsioni di crescita di questo tipo di traffico in Europa e nel Mediterraneo si attestano tra il 2% e il 3%.

A seguire un grafico che illustra chiaramente la posizione di leader dell'Italia nel Mediterraneo su questa tipologia di traffico.

Merci trasportate in Short Sea Shipping nel Mediterraneo. L'Italia è leader



Fonte: elaborazione SRM su dati EUROSTAT 2019

- Nel 2018 sono state trasportate in Short Sea Shipping nel Mediterraneo 853 milioni di tonnellate di merci. Nel 2011 erano 728 milioni.
- L'Italia è leader nel Mediterraneo per questa tipologia di trasporto con 246 milioni di tonnellate.

Come evidenziato dai dati sopra illustrati, **le Autostrade del Mare sono oggi presenti in Italia e funzionano.**

Tra i pionieri di questo sviluppo marittimo c'è il Gruppo italiano Grimaldi, che oggi gestisce una vasta flotta creando un ponte tra il Mar Mediterraneo, il Nord Europa e il Mar Baltico. Si tratta di un gruppo in costante crescita che crede fortemente nella necessità di ampliare ulteriormente questo segmento di traffico, a garanzia di un futuro sostenibile. I diversi player di questo settore hanno più volte fatto presente che le principali criticità che influiscono sull'ulteriore sviluppo riguardano i cosiddetti "colli di bottiglia" che, diminuendo l'accessibilità portuale e retro-portuale degli scali, frenano l'utilizzo dei servizi marittimi.

Ma è anche sull'Europa che ci siamo concentrati per fornire dati certi, esaminando uno studio sulla pianificazione dello spazio marittimo dell'UE.

Il sistema di trasporto nell'UE

Il trasporto è un **sistema multimodale** che coinvolge diverse categorie e attività come quella del policy-making, della pianificazione, della programmazione, dell'infrastrutturazione e dello **sviluppo**.

Da una parte, il trasporto è uno dei principali fattori di crescita economica e qualità della vita. Dall'altra è una delle principali cause dell'inquinamento ambientale globale. Il trasporto su gomma causa un impatto negativo sia all'ambiente che alle società. Questo impatto è soprattutto visibile nella congestione del traffico e nell'alto rischio di incidenti, come nell'alto livello del rumore e dei gas esausti, direttamente emanati dai veicoli. Inoltre, ci sono impatti negativi secondari, come la quantità di gas emessi nella produzione di carburanti per i motori. E, ancora, l'aumento del livello di stress per tutti coloro che utilizzano veicoli a motore, nonché per i pedoni.

Per tale motivo, nel quadro delle politiche di trasporto dell'Unione Europea, è centrale l'integrazione e la coesione efficiente del concetto di "Autostrade del Mare sostenibili". Ciò anche come elemento di mitigazione della congestione del traffico stradale, introducendo una nuova logistica intermodale, focalizzata sul trasporto marittimo. Infatti, per assicurare la competitività del sistema intermodale, rispetto al convenzionale trasporto su gomma, un porto dovrebbe essere molto fluido.

Perché rafforzare il viaggio in mare

Il porti marittimi sono i principali nodi di trasporto che uniscono il mare alla terra e sono un essenziale supporto delle attività economiche nelle aree circostanti. Per tale motivo la sostenibilità deve essere considerata un requisito di base in tutte le attività portuali.

I porti marittimi sono, inoltre, localizzati in posizioni uniche, lungo la catena dei trasporti. Infine, le attività sostenibili sono inevitabili per i porti, considerato che i loro clienti necessitano di avvalersi di iniziative verdi lungo tutte le supply chain. Con la pianificazione e la programmazione adatta, la gestione sostenibile è raggiungibile bilanciando interessi sociali, economici, turistici e ambientali. A questo fine, commentiamo brevemente un piano dettagliato riguardante le Autostrade del Mare, che l'UE ha pubblicato nello scorso mese di giugno.

Il programma in sintesi

Il programma relativo alle **Autostrade del Mare**, con il suo focus sulle rotte di traffico dello *short sea shipping*, le connessioni marittime e le infrastrutture marittime associate come quelle con l'hinterland, le attrezzature, i servizi e le conseguenti procedure amministrative, costituisce il pilastro marittimo delle Reti Transeuropee (**TEN-T network**) nonché dello strumento finanziario correlato **Connecting Europe Facility (CEF)**. Per questo, le AdM sono molto adatte per supportare l'industria marittima e i porti, dando priorità alla piena integrazione delle operazioni marittime lungo la catena logistica, incrementando i flussi di merce e turistici lungo le rotte basate sul mare e aumentando la connettività tra gli Stati Membri.

Il settore dei trasporti marittimi

Il settore dei trasporti marittimi è di grande importanza per l'Europa. Nel 2018, i 335 porti della rete TEN-T hanno movimentato 3,8 miliardi di tonnellate di merce in totale. Quasi 3/4 di questo volume di merce sono stati movimentati all'interno di un corridoio del network dei porti core, mostrando la forte interconnessione dei porti marittimi lungo la TEN-T. Da rilevare inoltre che, della merce globale movimentata dai porti TEN-T dell'UE, 2/3 (oppure 2,5 miliardi di tonnellate) erano riferibili allo **short-sea-shipping, mostrando chiaramente la sua importanza in Europa.**

Il Piano dettagliato di implementazione mira, quindi, a proseguire nello sviluppo funzionante e sostenibile di questo settore in Europa. Sono due gli obiettivi principali: assicurare una migliore integrazione delle AdM all'interno di una politica delle reti TEN-T allargata, e ampliare le possibilità di finanziamento per i progetti sulle AdM. L'analisi messa in atto si basa su alcuni pilastri operativi, indicati dallo studio in questione.

Sintesi dei pilastri

I pilastri di partenza nel piano di implementazione delle AdM sono: Ambiente, Integrazione con la catena logistica, Sicurezza, Gestione dei traffici e l'Elemento umano. Tale modello è stato ritenuto il più efficace per la valorizzazione di questo segmento di traffico. In altre parole, **le AdM sono ritenute essenziali nella pianificazione dei trasporti marittimi europei.**

L'implementazione di questo piano, con il modello rivisto delle Autostrade del Mare, viene in un momento molto proficuo. Specialmente se consideriamo che la Rete TEN-T e le connesse politiche sono attualmente sottoposte a revisione. Invece di essere soltanto **una connessione marittima funzionale tra i porti della Rete Core** (Core network), le AdM possono avere un ruolo maggiore nelle politiche stesse delle TEN-T. In particolare, le stesse possono diventare uno strumento per stabilire realmente uno "Spazio marittimo europeo dei trasporti senza barriere".

I pilastri sono stati, quindi, rimodellati per riflettere gli obiettivi della revisione della Rete TEN-T. Ovvero, garantire un sistema dei trasporti sostenibile, sicuro, smart ed efficiente. Allo stesso modo, le priorità delle AdM sono state allineate con quelle dei corridoi core.

Il nuovo modello

Sulla base delle analisi effettuate, i pilastri sono stati re-orientati verso la sostenibilità e l'efficacia dello Spazio Marittimo Europeo. Pertanto, il nuovo modello può essere riassunto come segue.

Sostenibile: mettendo l'enfasi sulla riduzione dei gas serra e l'inquinamento dell'aria e dell'acqua.

Senza soluzione di continuità: migliorando la connettività con l'intera Rete Ten-T, con le altre modalità di trasporto, con e tra le regioni e le isole, nonché con paesi limitrofi all'UE.

Smart: allineando le agende digitali del settore marittimo e dell'UE,

ponendo particolare attenzione alla sicurezza della navigazione e all'automazione. Ciò sempre mantenendo la necessità di **proteggere e promuovere il potenziale del capitale umano**.

Per l'UE, l'obiettivo è implementare quanto più possibile questa tipologia di trasporto marittimo.

Da qui al 2030

Nella visione illustrata, si prevede che la navigazione a corto raggio sia un fondamentale segmento di trasporto pulito, pienamente integrato nel network multi-modale dei trasporti. Ciò non può essere raggiunto senza una sinergia tra tutti gli stakeholder dell'industria marittima. Ovvero, cantieri navali, armatori, porti e operatori logistici, imprese e terminal oltre agli altri attori della filiera, tra cui il turismo, che debbono fare la loro parte nella catena delle responsabilità.

Questa visione dipenderà anche dalle previsioni legislative e dai trend di mercato emergenti. È necessaria, pertanto, la valutazione del livello di adeguatezza della navigazione di corto raggio in Unione Europea, oltre ad un'analisi di eventuali gap nella visione da sviluppare con esperti e stakeholder.

Basandosi sulla visione a lungo termine della navigazione a corto raggio dell'Unione Europea, come modalità di trasporto senza emissioni di carbonio pienamente integrato nella Rete TEN-T, occorre migliorare la **digitalizzazione dei trasporti**. In effetti, in sede dell'Unione Europea, c'è un consenso politico sul fatto che il settore dei trasporti deve aumentare gli sforzi per **diminuire le emissioni di gas serra**. L'International Maritime Organization (IMO) ha per prima adottato strategie e misure per la riduzione delle emissioni entro il 2030. Successivamente, la New Green Deal Europea ha delineato come e quando le emissioni dovranno essere ridotte con una massiccia **decarbonizzazione**.

Sono due le linee d'azione da perseguire secondo la Commissione Europea. Innanzitutto, per una rapida riduzione delle emissioni, occorre adottare **soluzioni di efficientamento energetico su tutte quelle navi dove è possibile**. Armatori e cantieri navali dovrebbero assicurarsi che le propulsioni delle nuove navi siano compatibili con le ultime tecnologie in termini di **riduzione delle emissioni e dell'inquinamento in generale**. La questione del Gas Naturale Liquido (GNL) dovrebbe essere approfondito con studi e ricerche analitiche per la verifica effettiva dei benefici all'ambiente. Così come vanno approfondite le proposte che riguardano l'idrogeno.

Infatti, la seconda linea d'azione riguarda proprio l'intensificazione della ricerca e l'innovazione sul tema della navigazione ambientalmente sostenibile. Considerato che la vita media di una nave è di circa 20 anni (con alcune navi che hanno una vita ancora più lunga) occorre essere consapevoli che le navi costruite nel 2025, navigheranno ancora nel 2050. Per giungere, quindi, agli obiettivi ambiziosi oltre il 2030, una nuova concezione e ulteriori innovazioni e investimenti sono necessari nel breve periodo.

La funzione degli scali portuali

In questo contesto molto complesso, **i porti dovrebbero facilitare i cambiamenti** necessari per giungere agli obiettivi di sostenibilità ambientale. Ad esempio, fornendo le infrastrutture per il bunkeraggio con i carburanti alternativi, oppure le colonnine per l'approvvigionamento di energia a basso contenuto di carbonio.

I porti e i terminal portuali dovrebbero, inoltre, contribuire direttamente anche con l'efficientamento energetico nelle aree portuali, nonché l'uso di attrezzature a basso consumo energetico. Un'altra necessità per migliorare la sostenibilità in ambito portuale riguarda le infrastrutture per lo smaltimento dei rifiuti. Convenzioni internazionali e Direttive dell'UE ne disciplinano le modalità per garantire il rispetto delle normative ambientali.

La materia ambientale relativa alla navigazione è molto complessa e nonostante i numerosi sforzi fatti negli anni da parte degli operatori del settore, **nessita di ulteriori interventi**. Ciò al fine di garantire la salvaguardia dei nostri mari, mantenendo la necessaria attività economica costituita dal flusso delle merci.

www.seaforchange.it



srM 



ISSN 2035-3391

sr-m.it