

DOSSIER UE

STUDI E RICERCHE

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

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 dicembre 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)



Indice

Editoriale	6
-------------------	---

Risorse Europee e Mezzogiorno: obiettivi ed impatti

Una analisi dei fondi del PNRR destinati al Mezzogiorno (Riccardo Achilli)	10
L'industria farmaceutica: partner strategico del Paese e dell'Europa nel processo di attrazione degli investimenti (Farminindustria)	20
Brevi riflessioni sugli effetti dell'istituzione di "Zone economiche esclusive" sulle politiche dell'Unione europea (Maurizio Di Pietro)	28
Transizione ecologica: misurarla a livello territoriale? Il posizionamento della Puglia nel contesto nazionale ed europeo (Elisa Calò e Roberta Garganese)	35

Le policy europee: novità e tendenze

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

Green Deal Europeo, la nuova bandiera dell'Europa nel mondo	45
Progetti Spaziali Europei	52
L'evoluzione dell'approccio europeo alla finanza sostenibile: la nuova strategia per finanziare la transizione ad una economia sostenibile	60

Europa e Mediterraneo: flussi, dinamiche e connettività

PORTI...amoli a competere: l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto (intervista al Presidente Mario Mega)	68
Sostenibilità non solo ambientale (Massimo Marciani)	73
Sostenibilità ambientale del trasporto marittimo. Il punto di vista dell'Armamento (Fabio Faraone)	79
I terminal container in Italia: un'analisi economico-finanziaria (Sergio Curi)	83

La transizione circolare dei settori della Blue Economy per uno sviluppo sostenibile e inclusivo (Ilaria Giannoccaro)	87
Scelte strategiche ambientali sui temi marittimi. Il caso di MedCruise (Valeria Mangiarotti)	93

Il futuro dell'Europa: sfide e opportunità

Le analisi del Dossier: la sfida dell'Europa nel nuovo contesto globale

Pietro Benassi Ambasciatore, Rappresentante permanente dell'Italia presso l'UE	102
Ferdinando Nelli Feroci Presidente dell'Istituto Affari Internazionali, già Commissario UE	106
Francesco Profumo Presidente ACRI e Presidente Fondazione Compagnia di San Paolo	109

Hanno collaborato a questo numero:

Riccardo Achilli. Pietro Benassi. Marco Boscolo. Sergio Curi. Fabio Faraone. Carlo Ferdinando Brenner Sgarbi. Elisa Calò. Salvio Capasso. Agnese Casolaro. Maurizio Di Pietro. Roberta Garganese. Ilaria Giannocarò. Valeria Mangiarotti. Massimo Marciani. Mario Mega. Ferdinando Nelli Feroci. Erica Pagliaroli. Alessandro Panaro. Riccardo Pareschi. Francesca Passamonti. Francesco Profumo. Carlo Riccini.

Si ringraziano per la collaborazione:

ACRI. Autorità di Sistema Portuale dello Stretto. Confitarma. Farmindustria. Fedespedi. Fondazione Compagnia di San Paolo. Fondazione IPRES. Freight Leaders Council. IAI - Istituto Affari Internazionali. Intesa Sanpaolo - Ufficio European Regulatory & Public Affairs. MedCruise.

Editoriale - Il Dossier in linea con le nuove sfide UE

Anche se gli effetti della pandemia sono ancora ben presenti nella nostra quotidianità, le varie misure attuate hanno permesso di poter guardare al futuro con maggiori speranze, nel segno di una nuova normalità e di una nuova crescita per i nostri territori.

Il sostegno dell'Unione Europea è stato fondamentale, non solo per le politiche intraprese e per le risorse messe in campo, ma anche per il ritrovato senso di unità che, in alcuni momenti passati, è sembrato quasi venir meno.

Per meglio seguire le nuove dinamiche, il Dossier, già a partire dal primo numero del 2021, si è posto l'obiettivo di riconsiderare i suoi obiettivi storici per essere, in modo ancor più incisivo, uno strumento di approfondimento della nuova realtà comunitaria, un «contenitore» di temi e riflessioni sulle nuove linee programmatiche e sul percorso di integrazione in essere.

Ecco, quindi, che l'attenzione si concentra sulle nuove sfide che si configurano per il nostro Paese e su tutte quelle tematiche oggi sempre più centrali nel dibattito comunitario per la costruzione di nuovi percorsi di crescita e per il raggiungimento di obiettivi comuni.

Nella prima parte della pubblicazione, **“Risorse Europee e Mezzogiorno: obiettivi ed impatti”**, ci si sofferma sull'impatto delle risorse per la crescita rese disponibili dai nuovi programmi di rilancio. In tale ambito una particolare attenzione è dedicata al PNRR, una grande opportunità per l'Italia per aumentare l'attrattività del Sistema Paese e per far confluire quante più risorse possibili per gli investimenti, favorendo il necessario rilancio dell'economia.



In questo numero della pubblicazione, quindi, da un lato si riportano due approfondimenti sul PNRR (rispettivamente indirizzati alla centralità del Mezzogiorno e alla rilevanza del settore farmaceutico per l'attuazione del Piano) e, dall'altro, si apre a due riflessioni su tematiche altrettanto centrali nell'attuale dibattito comunitario: le Zone Economiche Esclusive e la transizione ecologica.

Nella seconda parte, dedicata a **“Le policy europee: novità e tendenze”** e curata dall'Ufficio European Regulatory & Public Affairs di Intesa Sanpaolo, si vuole poi fare

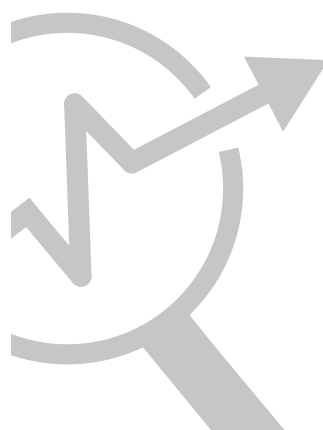
il punto sulle nuove politiche comunitarie, soprattutto quelle che più concretamente avranno un effetto sul nostro territorio. In questo numero, in particolare, si guarda, da un lato, alla strategia europea per il raggiungimento della neutralità climatica entro il 2050 (Green Deal Europeo) e, dall'altro, alla politica spaziale, nella consapevolezza che essa è sempre più centrale sul piano politico e strategico, e

alla finanza sostenibile, quale strumento per promuovere uno sviluppo sostenibile sotto il profilo economico, sociale e ambientale, contribuendo ad attuare gli obiettivi che l'Unione si è data con l'Accordo di Parigi e l'Agenda 2030 delle Nazioni Unite.

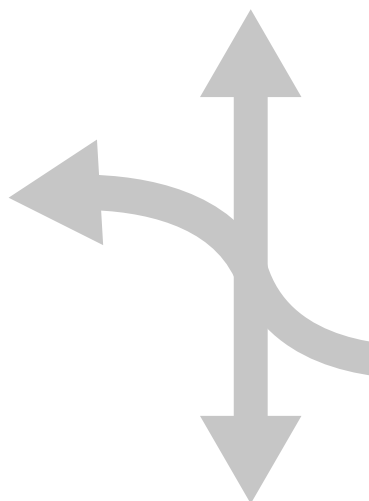
La terza parte del Dossier, **“Europa e Mediterraneo: flussi, dinamiche e connettività”**, è invece dedicata ai temi dello sviluppo del Mediterraneo e alle relazioni/opportunità che esso può offrire

all'Europa in chiave di sviluppo di imprese, settori produttivi, infrastrutture logistiche. In questo numero, l'attenzione è dedicata al mondo marittimo e alle relative politiche di sostenibilità. Si parte con un'intervista al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto indirizzata a cogliere

le nuove iniziative intraprese nell'ambito di un contesto sempre più competitivo, per proseguire con numerosi approfondimenti sulla sostenibilità, ambientale ma non solo.



Nella quarta ed ultima parte, **“Il futuro dell'Europa: sfide e opportunità”**, si riportano, infine, gli atti di alcune delle relazioni tenute durante il webinar “La sfida dell'Europa nel nuovo contesto globale” tenutosi lo scorso 30 giugno proprio per presentare il primo numero annuale della rivista. In particolare, si ospitano, in questa sede, gli elaborati degli interventi tenuti da S.E. Pietro Benassi - Rappresentante permanente d'Italia presso l'Unione Europea, da Ferdinando Nelli Feroci - Presidente dell'Istituto Affari Internazionali e già Commissario UE e da Francesco Profumo - Presidente ACRI e Presidente della Fondazione Compagnia di San Paolo.



Tali testimonianze sono sicuramente un'autorevole e utile interpretazione del mondo che ci circonda, per guardare al futuro con nuove speranze e un senso di unità.

A tutti coloro che hanno contribuito alla stesura di questo Dossier UE va, quindi, un sentito ringraziamento, non solo per l'interesse mostrato, ma anche per l'impegno profuso nel contribuire allo sviluppo della rivista che punta ad essere una vetrina sempre aggiornata dei principali temi connessi alla crescita del nostro Paese e dell'Europa.

Salvio Capasso

Risorse europee e Mezzogiorno: obiettivi ed impatti



Una analisi dei fondi del PNRR destinati al Mezzogiorno

a cura di **Riccardo Achilli**,
esperto in programmazione
ed audit dei fondi pubblici
ed analisi socio economiche
e statistiche



Introduzione

La rilevanza del PNRR coinvolge anche l'obiettivo della riduzione del gap di sviluppo del Mezzogiorno. Secondo la Svimez, gli investimenti del PNRR e della manovra finanziaria influirebbero per il 58,1% nella ripresa del Mezzogiorno per il 2022-2024. Balassone (2021) evidenzia che gli investimenti pubblici destinati al Meridione nel periodo 2008-2018 passano da 1.000 euro pro capite a 500. Conta anche la qualità della spesa: mentre al Centro-Nord la proporzione fra investimenti aggiuntivi ed ordinari rimane costante, essa diminuisce nel Sud (da 2 euro di spesa in c/capitale aggiuntiva per ogni euro di spesa in c/capitale ordinaria nel 2008 ad 1,4 euro nel 2018).

Quindi, il tema della quantità di risorse per il Mezzogiorno, insieme alla loro settorializzazione ed alla capacità di spendere, è fondamentale per riassorbire gli effetti generati dalla pandemia. Senza le risorse del PNRR e delle leggi di bilancio, ci vorranno più di 5 anni per ritrovare i livelli di crescita del 2019.

Nel complesso, per il periodo 2021-2027 le risorse finanziarie disponibili per il Meridione dovrebbero più che raddoppiare rispetto al ciclo 2014-2020.

Quadro delle risorse finanziarie disponibili per le regioni meno sviluppate per ciclo di programmazione e fonte finanziaria, valori in miliardi di euro

	2014-2020	2021-2027	Delta %
Fondi SIE + programm. complementare	46,0	54,2	17,8
Just Transition Fund	0	1,2	
PNRR + Fondo Complementare	0	82,0	
AV Salerno-Reggio Calabria	0	9,4	
React Eu	0	8,4	
Fondo Sviluppo e Coesione	44,9	58,0	29,2
Totale	90,9	213,2	134,5

Tabella 1 - Fonte: Svimez, Ministero per il Sud

La metodologia della stima delle risorse finanziarie del PNRR per il Sud

In questo contesto, occorre comprendere se, in primo luogo, la stima governativa delle risorse destinate da PNRR e Fondo Complementare al Sud è verosimile e, in secondo luogo, analizzare in dettaglio la destinazione di tali fondi, al fine di avere una idea del potenziale impatto che essi avranno.

Sotto il primo aspetto, Viesti evidenzia che le risorse "sicuramente" attribuibili al Sud, costituite dai progetti con una univoca destinazione di spesa su territori meridionali, sono pari a 35 miliardi. Gli altri 47 miliardi necessari per arrivare agli 82 indicati dal PNRR devono essere stimati. Tuttavia, non esiste una nota metodologica allegata al PNRR che specifichi i criteri usati dal Governo.

Al fine di supplire, è stata condotta una stima autonoma delle risorse del PNRR che il Mezzogiorno ha la possibilità di intercettare a livello di singola Misura. I progetti del PNRR possono suddividersi come segue:

1. Interventi con specifica descrizione della localizzazione;
2. Interventi pluriregionali nei quali il PNRR indica la quota di risorse dedicate al Meridione;
3. Interventi pluriregionali senza una indicazione programmatica della quota per il Sud.

La stima delle risorse assegnate al Mezzogiorno ha riguardato gli 85 interventi sub-3¹, assumendo, per gli altri, le indicazioni già presenti nel PNRR. Inoltre, sono stati presi in considerazione 23 interventi previsti dal Decreto attuativo del Fondo Complementare².

Per ciascuno di tali interventi, è stato calcolato un indicatore-chiave di riparto territoriale derivante da dati statistici, programmatici o finanziari ufficiali, con i seguenti criteri di costruzione:

- per i trasferimenti diretti alle imprese o alle famiglie sono stati utilizzati dati storici di assorbimento da parte di beneficiari ubicati nelle regioni meridionali a valere su tematismi analoghi;
- per gli interventi sui servizi sono stati calcolati indicatori basati sulle quote percentuali del potenziale bacino di domanda per tali servizi esistente nelle regioni del Sud;
- per gli interventi di carattere strutturale, laddove disponibili, sono stati calcolati indicatori compositi basati su dati di fabbisogno e di dotazione. Qualora l'investimento era già stato determinato prima del PNRR, si sono recuperati i dati finanziari del progetto da Delibere CIPE, studi di fattibilità, ecc.;
- per interventi in cui l'obiettivo dichiarato del PNRR è il recupero di un gap fra Mezzogiorno e Centro-Nord, sono stati calcolati indicatori di distanza nella dotazione del bene/servizio fra le due ripartizioni territoriali. Il gap così calcolato è stato considerato proporzionale alla quota di finanziamento destinata al Sud;
- in casi residuali, l'indicatore-chiave è stato calcolato mediante la quota storica della spesa pubblica di investimento realizzata nel Mezzogiorno rispetto al Centro-Nord nell'area oggetto dell'intervento.

Tale esercizio sui singoli interventi territorializzabili è stato riaggregato per le 16 componenti del PNRR.

¹ Il Ministro per il Mezzogiorno ha dichiarato i Sud riceverà almeno il 40% delle risorse su tutte le misure pluriregionali, il che accrescerebbe l'importo di 82 miliardi. Si tratta di una previsione politica non inclusa ufficialmente nel documento approvato e che dipenderà, in fase attuativa, dalla capacità delle regioni meridionali di assicurare un tiraggio di risorse adeguato.

² DL n. 59 del 6 maggio 2021.

I risultati dell'esercizio di stima

L'esercizio ha condotto a risultati finanziari aggregati molto simili a quelli elaborati dal Governo: le risorse destinate al Mezzogiorno risulterebbero infatti pari a 79,9 miliardi, 1,65 in meno rispetto agli 81,55 previsti dal PNRR, uno scarto del 2% circa da ritenersi fisiologico, tenuto conto delle diversità metodologiche insite nelle due stime. La quota di risorse territorializzabili destinate al Mezzogiorno non differisce, quindi, dal 40% governativo, attestandosi sul 38,8%. Le stime ex-ante governative sui fondi del PNRR al Mezzogiorno sono, quindi, realistiche.

La missione 1 (Digitalizzazione, Innovazione, Competitività, Cultura e Turismo) evidenzia un surplus di risorse destinabili al Sud rispetto alle stime governative pari al 2,7%, come effetto di una valutazione della partecipazione "storica" delle PMI meridionali ad agevolazioni per l'innovazione tecnologica, basata sui dati dei rapporti Mise sulle incentivazioni. La missione 5 (Coesione Sociale e Territoriale) ha anch'essa un piccolo surplus (50 milioni).

Le altre missioni scontano un differenziale negativo rispetto alle previsioni ufficiali, il più rilevante dei quali è sulla missione 6 ("Salute") per la quale lo scostamento negativo è di 610 milioni di euro, a causa delle difficoltà storiche per i sistemi sanitari meridionali nell'investire in ammodernamento del proprio parco tecnologico, andando a penalizzarne la potenziale partecipazione all'omonimo progetto, che vale da solo poco meno di un quarto dell'intera missione 6.

Le missioni 3 e 4, poi, evidenziano scostamenti rispetto alla previsione governativa leggermente inferiori al 4%, nel primo caso come effetto di un prevedibile ritardo del Mezzogiorno sull'ammodernamento delle linee ferroviarie tramite sistemi Ertms, che presumibilmente saranno installati prioritariamente sulle tratte del Nord Italia che si connettono con ferrovie di altri Paesi europei. Nel caso della missione 4, a pesare negativamente potrebbe essere la tradizionale difficoltà dei sistemi meridionali della ricerca nell'agganciare le priorità del PNR e dei PRIN, nell'investire sul potenziamento delle strutture di ricerca, la creazione di campioni nazionali, ecosistemi per l'innovazione e la partecipazione ad IPCEI, progetti per i quali sono disponibili complessivamente più di 14 miliardi.

Scostamento assoluto e percentuale fra stime finanziarie di risorse per il Sud presentate dal PNRR e stime effettuate nel presente paper per missione del PNRR

Missioni	Scostamento assoluto fra stime ufficiali e del presente paper (mln euro)	Scostamento percentuale fra stime ufficiali e del presente paper
1	400	2,7
2	-370	-1,6
3	-570	-3,9
4	-550	-3,8
5	50	0,6
6	-610	-10,2
Totale	-1650	-2,0

Tabella 1 – Fonte: elaborazione dell'autore

Il secondo aspetto analitico è costituito dalla distribuzione finanziaria delle risorse destinabili al Mezzogiorno, ovvero la ricostruzione della "teoria programmatica" del PNRR rispetto al Mezzogiorno. Il Governo si è limitato a presentare una macro ripartizione dei Fondi destinati al Mezzogiorno per Missione del PNRR. Si è quindi scesi fino alla stima del valore per progetto.

È evidente il peso degli investimenti materiali (che rappresentano i tre quarti del totale): emerge una strategia per il Sud da "prima Cassa per il Mezzogiorno", focalizzata, cioè, sull'attrezzaggio del territorio: ferrovie, ristrutturazione degli edifici, asili, strutture socio-sanitarie, case popolari, riqualificazione urbana, reti elettriche ed idriche costituiscono gran parte dell'investimento del PNRR al Sud.

Eccettuando la riforma della giustizia, poca attenzione è data al miglioramento della P.A. meridionale, il che rischia di incidere negativamente sul raggiungimento degli obiettivi di spesa assegnati del PNRR a Sud. La qualità delle Amministrazioni locali meridionali è infatti fondamentale. La quota di risorse del PNRR dedicate alla digitalizzazione della P.A. al Sud è stimabile attorno al 22,8% del totale della relativa componente, ovvero circa 2,2 miliardi, cui si aggiungono circa 900 milioni destinati alla giustizia meridionale. Si tratta di risorse evidentemente insufficienti.

Rispetto ai settori di intervento, le infrastrutture costituiscono il grosso degli investimenti, coerentemente con la prevalenza degli investimenti "hard", assorbendo il 23% della spesa.

Percentuale degli investimenti del PNRR destinati al Mezzogiorno fra componenti “hard” e “soft”

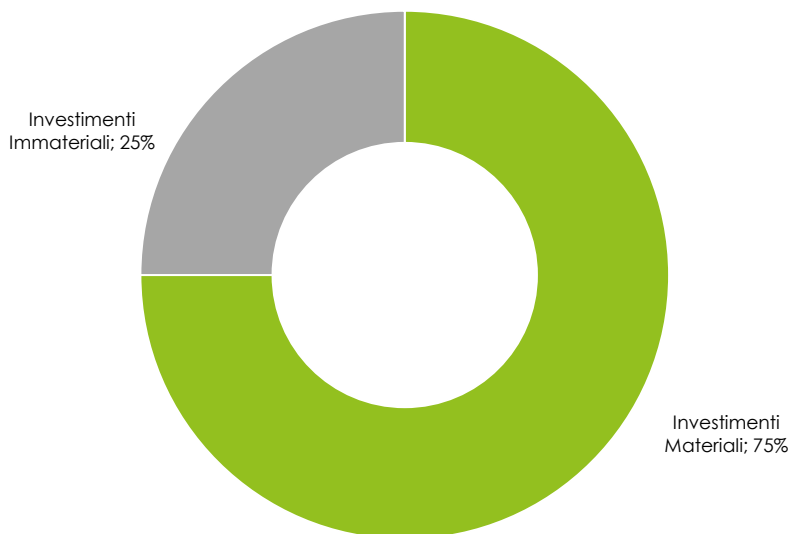


Grafico 1 – Fonte: elaborazione dell'autore

Un altro 22% è rappresentato dalla transizione ecologica, che, per il Sud, si concentra nella riqualificazione energetica degli edifici, nelle reti idriche e fognarie e nelle smart grid, mentre le risorse sono più ridotte nell'economia circolare, nell'idrogeno, nei parchi naturali, nella forestazione. L'intervento del PNRR nella transizione ecologica al Sud è quindi molto specializzato su pochi temi rilevanti, ma affrontati dai programmi operativi SIE e dal FEASR, trascurando altre importanti opzioni.

Il 19% è costituito da investimenti in ricerca ed innovazione, che assorbono anche le spese in digitalizzazione, ricerca ambientale e medica.

Seguono, con il 12%, gli investimenti in inclusione socio-lavorativa e sanitaria, con il 10% quelli in istruzione e formazione e con l'8% le spese urbanistiche.

Nel restante 6% ci sono investimenti marginali, come i servizi logistici o gli interventi a supporto dell'operatività della P.A. Ciò pone interrogativi: in primis, come supportare l'attuazione del PNRR senza una P.A. adeguata. In secundis, come valorizzare l'imponente investimento in infrastrutture senza un parallelo investimento nei servizi di logistica e trasporto. Infine, solo 2 miliardi circa, ovvero il 2,5% della spesa per il PNRR per il Sud, vanno a cultura e turismo, pur essendo tale comparto strategico.

Percentuale degli investimenti del PNRR destinati al Mezzogiorno per settore

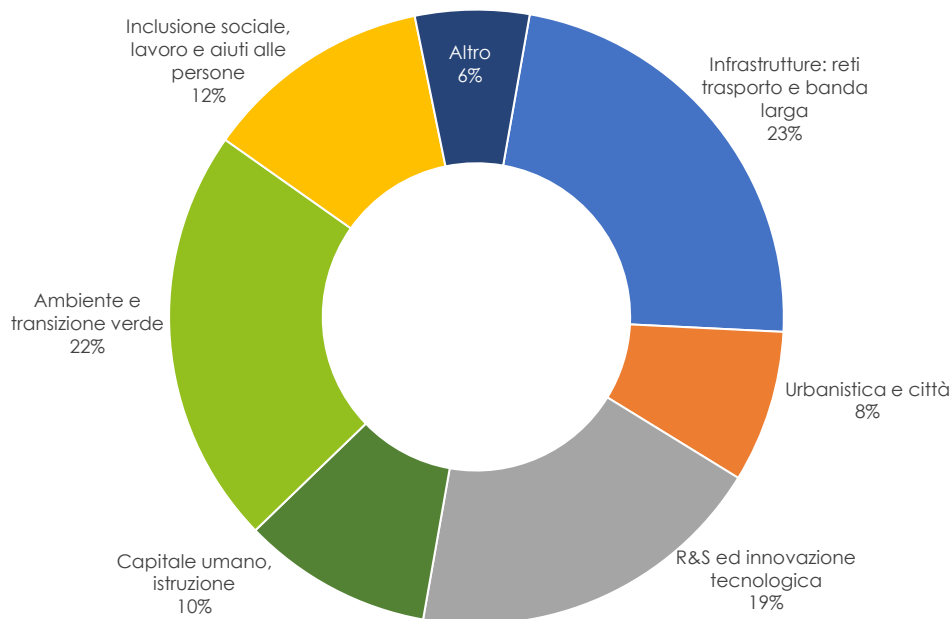


Grafico 2 – Fonte: elaborazione dell'autore

I progetti che, in valore assoluto, evidenziano le maggiori risorse "ex ante" per il Sud sono Transizione 4.0 (6,09 miliardi)³, il superbonus del 110% (5,63 miliardi), le reti ferroviarie ad alta velocità (4,64 miliardi), i servizi per l'infanzia (3,30 miliardi) e le politiche attive del lavoro (progetto GOL, 2,67 miliardi).

Infine, è possibile analizzare la spesa del PNRR al Sud rispetto alla sua capacità di coinvolgere capitale privato, sia sotto forma di public-private partnership o project financing, sia sotto forma di compartecipazione agli investimenti o di venture capital o anche di collaborazione progettuale ed operativa all'attuazione dei progetti. Sotto questo profilo, la quota di spesa per il Sud su progetti compartecipati, in qualche forma, dai privati, è di un terzo circa, evidenziando, da un lato, la predominante natura pubblica degli interventi, ma, dall'altro,

³ Il programma Transizione 4.0 contenuto nel PNRR, che vale complessivamente 17,86 miliardi fra PNRR e Fondo Complementare e per il quale, quindi, il Mezzogiorno, nella stima condotta, peserebbe per il 34%, ha solo una somiglianza di massima con vecchi programmi, cui le imprese meridionali hanno avuto difficoltà ad accedere, come Industria 4.0, perché estende la sua operatività anche ad altre tipologie di investimenti agevolabili e perché modifica la misura di agevolazione principale, l'iperammortamento, trasformandola in credito d'imposta, tendenzialmente utilizzabile da una platea di imprese più vasta.

spazi interessanti per i privati intenzionati ad entrare nel programma, che si concentrano soprattutto nell'area di Transizione 4.0, in quella della ricerca e sviluppo, innovazione e trasferimento tecnologico (in particolare per quanto riguarda i campioni nazionali di R&S, il fondo per infrastrutture tecnologiche e la R&S cooperativa) e riguardo ad alcuni progetti di transizione ambientale (in particolare nel superbonus del 110%, che mobilita attività progettuali da parte di studi privati, nell'idrogeno e biometano), ma anche nella riqualificazione urbana o la telemedicina/assistenza sanitaria domiciliare.

Percentuale degli investimenti del PNRR destinati al Mezzogiorno fra componente interamente pubblica e compartecipata dai privati

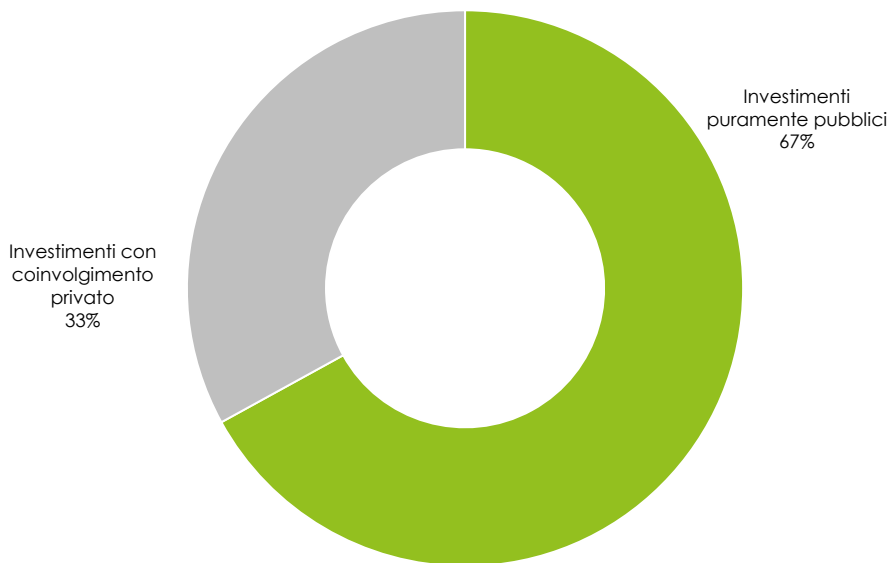


Grafico 3 – Fonte: elaborazione dell'autore

Conclusioni

Il presente articolo illustra una stima finanziaria volta a ricostruire il quadro analitico delle risorse che il PNRR assegna, ex-ante, al Mezzogiorno. Il quadro complessivo delle risorse assegnabili al Mezzogiorno delineato dal PNRR appare, ovviamente ex-ante, verosimile, poiché la differenza rilevata è di soli 1,65 miliardi in meno

rispetto al dato del Governo.

Tale stima ha consentito di ricostruire la teoria di sviluppo del programma. L'approccio del PNRR è basato su investimenti di carattere infrastrutturale: ferrovie, reti idriche, elettriche e telematiche, programmi di ristrutturazione urbana o immobiliare e strutture fisiche socio-sanitarie o educative, e si può considerare simile alla Cassa per il Mezzogiorno delle origini. Ciò spiega il perché del peso predominante delle costruzioni e del settore immobiliare nella valutazione ex ante dei comparti beneficiari del PNRR condotta dal programma stesso.

Segue, con circa un quinto delle risorse attribuibili al Sud, l'investimento in ricerca ed innovazione tecnologica, che include la digitalizzazione.

Gli interventi sulle persone (politiche attive del lavoro, sociali e sanitarie) incidono per un ulteriore quinto. Pesano in particolar modo la riforma delle politiche attive del lavoro nonché i progetti di sanità territoriale e domiciliare, ivi compresa la telemedicina.

I progetti di riqualificazione urbana coprono meno del 10% delle risorse, mentre quote marginali di risorse vengono assegnate ai progetti di potenziamento delle PPAA meridionali. Se è vero che una attenzione particolare, nelle riforme incluse nel PNRR, viene data alla giustizia ed alla semplificazione amministrativa e che il maxi-concorso selezionerà funzionari che dovranno assistere le PPAA meridionali nell'attuazione dei progetti, il non elevatissimo sforzo finanziario per la digitalizzazione degli uffici pubblici del Sud rischia di comprometterne i tentativi di recupero di efficienza.

Scarse risorse sono destinate altresì a turismo e beni culturali ed ambientali, all'economia circolare ed ai servizi di logistica. Anche alcuni progetti di passaggio all'idrogeno sottofinanziano il Sud, benché queste componenti costituiscano motori di sviluppo (si pensi al tema dell'idrogeno connesso agli stabilimenti Stellantis, alla dotazione diffusa di risorse culturali ed ambientali).

Con riferimento al tema della logistica, è da apprezzare l'attenzione che il PNRR pone al tema delle ZES, affrontato tramite la riforma della governance e gli interventi di connessione infrastrutturale fra porti e reti TEN, di potenziamento degli interporti, di digitalizzazione delle attività portuali e sul GNL. Sembra mancare, tuttavia, una attenzione ai servizi di trasporto locale su gomma che in molte aree del Sud, specie in quelle interne, costituiscono l'unica connessione, nonché al miglioramento della viabilità secondaria, che per il Mezzogiorno il PNRR affronta con una dotazione finanziaria modesta, nell'ambito della prossima SNAI.

L'economia circolare, dal canto suo, è una sfida ambientale con rilevanti effetti sociali (si pensi alla terra dei fuochi), ma dalle stime del presente lavoro, il tema, insieme all'agricoltura sostenibile vale, per il Mezzogiorno, meno di 2 miliardi sui 5,27 disponibili nella relativa componente, cioè poco meno del 37%, sotto la soglia del 40%.

Tali questioni dovranno trovare una risposta nei fondi SIE ed FSC per il 2021-2027, il che implica una programmazione unitaria ed una cabina di regia nazionale di tutti i fondi per il Sud.

La preannunciata riserva dei fondi a favore del Mezzogiorno, per il 40%, su tutti i bandi, potrebbe incrementare i valori finanziari disponibili, a patto che vi sia una parallela capacità di tiraggio da parte dei beneficiari meridionali e che l'eventuale carenza di tiraggio generi economie da riutilizzare, in sede di riprogrammazione, con lo stesso vincolo territoriale.

Bibliografia

Associazione per lo Sviluppo dell'industria nel Mezzogiorno (2021), *Rapporto 2021 sull'economia del Mezzogiorno*, Il Mulino.

Fabrizio Balassone (2021), *Il Mezzogiorno: una questione nazionale*, Consultazione pubblica SUD - Progetti per ripartire, 23 marzo, su https://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/interventi-vari/int-var-2021/Balassone_consultazione_pubblica_Sud_230321.pdf

Adriano Giannola, S. Prezioso (2017), *“La clausola del “34%” delle risorse ordinarie a favore del Sud: una valutazione relativa al periodo 2009/2015”*, Nota SVIMEZ, marzo.

Governo Italiano (2021), *“Piano nazionale di ripresa e resilienza”*, su <https://www.governo.it/sites/governo.it/files/PNRR.pdf>

Ministro per il Sud e la Coesione Territoriale (2021), *“Una norma per vincolare al Sud il 40% delle risorse nei bandi PNRR”*, su <https://www.ministroperilsud.gov.it/it/comunicazione/notizie/una-norma-per-vincolare-al-sud-il-40-delle-risorse-nei-bandi-PNRR/>

SRM (2021), *Mezzogiorno: panorama economico di mezz'estate* (su sr-m.it)

Gianfranco Viesti (2009), *Mezzogiorno a tradimento*, Laterza.

Gianfranco Viesti (2021), *Recovery per il Sud, la grande beffa: 80 miliardi annunciati, ma nel testo non c'è traccia*, Il Mattino, 6 luglio.

L'industria farmaceutica: partner strategico del Paese e dell'Europa nel processo di attrazione degli investimenti

a cura di  FARMINDUSTRIA

La pandemia da Covid19 è stata un punto di forte discontinuità e ha aperto una fase di transizione nella quale le Società e le Imprese sono impegnate a ripensare i loro modelli organizzativi, non solo per superare l'emergenza pandemica, ma anche per uscirne più forti, più resilienti, più competitive. Questo è l'obiettivo che si è data l'Unione europea con il Next Generation EU e con il dispositivo di Ripresa e Resilienza, che coinvolge anche l'Italia, con un programma di investimenti e riforme centrato sui tre pilastri delineati a livello europeo, ovvero transizione digitale e *green*, resilienza economica e sociale (inclusa la salute) e la coesione con il mercato unico. L'industria farmaceutica è fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi del PNRR, come settore strategico per la salute e la sicurezza nazionale, in partnership con le istituzioni e gli altri stakeholder. L'Italia è un giacimento di risorse ed eccellenze nella farmaceutica, nelle Life Sciences e nell'indotto: un patrimonio industriale, di produzione, R&S e competenze da valorizzare, per la competitività e l'attrazione degli investimenti ad alto valore aggiunto.

Il contributo delle imprese del farmaco al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

L'industria farmaceutica è una filiera strategica per la salute e per gli investimenti che è in grado di attivare, sia direttamente sia indirettamente. L'Italia è riconosciuta a livello internazionale come principale hub europeo per la produzione farmaceutica, con più di 200 imprese, la cui attività genera un indotto che conta – includendo

anche la farmaceutica – 150 mila persone¹, 65 miliardi di euro di valore della produzione e 17 miliardi di euro di valore aggiunto. Con un ruolo importante anche nella R&S, svolta principalmente in rete con l'ecosistema della ricerca: ospedali e altre strutture del Servizio Sanitario Nazionale (SSN), centri clinici, sistema educativo di istruzione e formazione (scuole, università, formazione post-laurea), IRCCS, start-up, parchi scientifici e tecnologici, enti no-profit. La farmaceutica è il più grande investimento in ricerca al mondo e lo sarà ancora di più nei prossimi anni: tra il 2021 e il 2026 le aziende investiranno a livello internazionale oltre 1.400 miliardi di dollari, aggiuntivi ai 200 miliardi già investiti nel 2020. L'80% di questi investimenti riguarderà progetti svolti in network con gli attori della filiera di ricerca, secondo il modello di *Open Innovation*.

Il PNRR è una grande opportunità per l'Italia, per aumentare l'attrattività del Sistema Paese e per far confluire quante più risorse possibili per gli investimenti, favorendo così il necessario rilancio dell'economia.

In vista della presentazione del Piano, a inizio 2021 l'industria farmaceutica, attraverso Farindustria, ha elaborato una serie di proposte e sta continuando nell'interlocuzione con le Istituzioni anche nella fase attuativa. Una quantificazione sui programmi di investimento delle imprese ha mostrato che il settore, in un quadro di regole attrattivo e competitivo, è pronto a promuovere investimenti aggiuntivi in Italia per circa 4,7 miliardi di euro in tre anni, il 40% in più rispetto ai 3 miliardi già effettuati ogni anno, di cui 2,5 in ricerca e innovazione dei percorsi di cura e 2 in produzione, incluse le attività di logistica e *supply chain*. Investimenti quantitativamente significativi e con caratteristiche qualitative importanti: il potenziale occupazionale generato da tali investimenti è di 8 mila addetti diretti in più (+15% nello stesso periodo, rispetto agli attuali 67.000) e fino a 25.000 considerando l'indotto – ovvero sommando ai posti di lavoro delle imprese del farmaco quelli generati nei settori fornitori e in tutto il sistema economico. Gli investimenti riguardano progetti localizzati su tutto il territorio nazionale, al Nord, al Centro e al Sud; i progetti sono “rapidamente cantierabili”, ovvero le imprese sono in grado di renderli operativi in tempi brevi, rispondendo a un requisito fondamentale del Recovery Plan; inoltre, sono partnership pubblico-private e prevedono la formazione di nuovi profili professionali e lo sviluppo di tecnologie digitali; infine, sono in linea con gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile, quali salute, occupazione, ambiente: gli investimenti nelle attività industriali, infatti, servirebbero oltre che per potenziare la produzione,

¹ Considerando anche i consumi generati dagli addetti di imprese del farmaco e relativo indotto, l'occupazione totale ammonta a più di 290 mila persone.

e quindi creare nuovi posti di lavoro, anche per ottimizzare i processi produttivi e ridurre l'impatto ambientale – migliorando l'efficienza energetica e il controllo delle emissioni – contribuendo quindi ad una crescita sostenibile.

Nel seguito vengono sintetizzati i commenti, non esaustivi, su alcuni ambiti che possono vedere un ruolo attivo da parte dell'industria farmaceutica. I progetti delle imprese del farmaco sono trasversali e coinvolgono diverse Missioni e Componenti, in particolare: la Missione 6, "Salute" (M6), la Missione 1, "Digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo" (M1) e la Missione 4, "Istruzione e ricerca" (M4). L'emergenza da Covid19 ha mostrato chiaramente che senza salute non c'è crescita economica, evidenziando la centralità dei temi delle Scienze della Vita per tutto il paese.

La Missione 6 coinvolge diversi temi di grande importanza per la costruzione di un sistema sanitario più efficace ed efficiente. Una maggiore diffusione dell'assistenza di prossimità e da remoto può consentire, grazie ai progressi di tecnologia (es. telemedicina, telemonitoraggio) e scienza (es. farmaci dispensati a casa, anche in aree tipicamente specialistiche), di ridurre il ricorso ai ricoveri ospedalieri – ove possibile – e di migliorare i percorsi di cura in tutte le patologie, ad esempio quelle croniche, quelle tipiche dell'invecchiamento, ad alta complessità o quelle rare. Nell'ambito della sanità digitale il PNRR prevede investimenti per oltre 4 miliardi di euro su quattro grandi linee di azione:

1. Fascicolo Sanitario Elettronico – 1,38 miliardi di euro. Per superare il modello del *repository* attualmente implementato dalle Regioni e creare un primo nucleo di una piattaforma dati nazionale di salute.
2. Servizi di telemedicina, forniti da soggetti accreditati – 1 miliardo di euro. Per passare dalla fase di sperimentazione attuale, caratterizzata da buone pratiche, ma temporanee e occasionali, ad una fase strategica in cui la telemedicina diventa un asset della sanità pubblica, soprattutto per affrontare le sfide della cronicità, dell'invecchiamento e dell'assistenza domiciliare.
3. Potenziamento dell'infrastruttura tecnologica e applicativa del Ministero della Salute – 290 milioni di euro. Per il miglioramento della raccolta, del processo e della produzione di dati NSIS (Nuovo Sistema Informativo Sanitario) a livello locale; lo sviluppo di strumenti di analisi avanzata per studiare fenomeni complessi e scenari predittivi al fine di migliorare la capacità di programmare i servizi sanitari e rilevare malattie emergenti.
4. Digitalizzazione dei DEA di I e II livello – 1,45 miliardi di euro.

Sono iniziative importanti, ma occorre passare da una somma di *best practice* a una visione strategica di un ecosistema digitale integrato della salute organizzato intorno a quattro grandi aree di partnership pubblico-privato:

- **Piattaforme e nuovi servizi digitali.** Si tratta di un tema organizzativo, non tecnologico: il digitale può aiutare a costruire un “ponte” di collegamento tra la medicina ospedaliera di eccellenza e quella territoriale, per rendere la casa il primo luogo di cura per anziani e cronici, obiettivo indicato dal Presidente del Consiglio Draghi nel suo primo intervento in Parlamento.
- **Nuove modalità di interazione digitale per snellire i processi burocratici,** per velocizzare le comunicazioni con le authority. Ad esempio, alcune delle indicazioni fornite da AIFA sul tema degli studi clinici già dal marzo 2020 offrono interessanti spunti per ripensare l'attuale disciplina della sperimentazione clinica in chiave digitale anche al di là del contesto emergenziale. Questo, però, richiede uno sforzo significativo in termini di gestione digitale dello studio clinico e di implementazione di piattaforme in grado di raccogliere, trasmettere e analizzare i dati in modo accurato e sicuro.
- **Big Data e Intelligenza Artificiale.** L'Italia è il Paese della gestione a silos delle informazioni generate da tutti gli attori che concorrono al *patient journey*, con dati sia amministrativi sia provenienti dal mondo reale (RWE) non standardizzati e non integrati tra di loro, perciò poco affidabili. Serve una strategia nazionale condivisa, basata sull'interoperabilità di sistemi e dati, e sulle infrastrutture di calcolo e di IA in PPP per poter raccogliere, analizzare e gestire in modo unitario grandi quantità di dati provenienti dall'intero ecosistema sanitario ed abilitare il paradigma della Value Based Healthcare.
- **Nuove competenze digitali.** Affinché i professionisti della salute rimangano al centro del sistema: occorre aumentare gli investimenti in competenze digitali per l'aggiornamento professionale nelle imprese, nel SSN, caregiver e pazienti esperti. La salute è una straordinaria opportunità per migliorare l'alfabetizzazione del paese, in particolare delle fasce più deboli della popolazione (come ad esempio gli anziani).

Le imprese hanno già in corso diversi progetti e Farmindustria ha tavoli di confronto permanenti con le associazioni di medici e pazienti per proporre soluzioni concrete al fine di migliorare l'accesso alle cure e la semplificazione dei percorsi terapeutici. Le priorità, emerse anche

dal confronto fra le imprese e il Ministero della Salute, comprendono ad esempio: soluzioni innovative per analisi, sviluppo e monitoraggio delle terapie per pazienti cronici; assistenza domiciliare per pazienti particolarmente fragili, tra i quali i malati rari; iniziative a supporto della prevenzione primaria e secondaria, con percorsi di cura più efficaci per la gestione delle patologie e la riduzione delle complicanze, oltre che programmi di formazione per professionisti sanitari, pazienti e caregiver; azioni concrete per migliorare i percorsi di cura, migliorare il *patient journey* (ad esempio per anziani non autosufficienti, quali quelli affetti da demenze senili); *Patient Support Programs*, con assistenza fornita da team specializzati, con la presenza di medici e infermieri. Fondamentale è il ruolo dei dati e la creazione di database a cui attingere: ad esempio, nell'ambito del progetto di potenziamento del Fascicolo Sanitario Elettronico, si propone la creazione di uno spazio nazionale dei dati di salute attraverso un "*Federated Data Network*", integrabile con lo *European Health Data Space*, per uscire dalla logica dei silos e usare, anche ai fini della ricerca scientifica, tutto il potenziale dei *Real World Data*; nell'ambito della sperimentazione clinica, si propone la standardizzazione e l'interoperabilità dei dati attraverso un *Common Data Model*.

Le iniziative prospettate nel PNRR quali "Casa della Comunità e presa in carico della persona", "Casa come primo luogo di cura e telemedicina", "Rafforzamento dell'assistenza sanitaria intermedia e delle sue strutture" possono portare importanti innovazioni. È necessario, però, che si tratti non solo di strutture "fisiche", ma che prevedano l'uso virtuoso delle tecnologie digitali (in quest'ottica si segnala l'importanza di investire in soluzioni per la *cybersecurity*), a supporto del lavoro dei professionisti sanitari, per semplificare il percorso terapeutico, aumentare aderenza e appropriatezza delle cure, qualità della vita per i Pazienti e i caregiver.

Per una efficace riorganizzazione del territorio dovrà prevalere la logica dei servizi rispetto alla centralizzazione fisica in strutture, integrando e valorizzando al meglio le eccellenze dei presidi di salute presenti sul territorio, medicina generale, dipartimenti di prevenzione, assistenza domiciliare, medici del lavoro, farmacie, imprese.

La ricerca si sta specializzando su terapie innovative sempre più efficaci, facendo leva su nuovi approcci che necessitano di supporto logistico e infrastrutturale, di formazione del personale, di potenziamento delle capacità diagnostiche anche sul territorio, di particolari tecnologie e macchinari a livello ospedaliero. I programmi di potenziamento

della ricerca biomedica rappresentando una grande opportunità che può essere rafforzata con capitali privati. L'allineamento tra la capacità di programmazione degli investimenti del SSN e le nuove frontiere della ricerca e della medicina personalizzata è essenziale per dare rapido accesso all'innovazione diagnostica e terapeutica e per avere strutture attrattive per gli investimenti in studi clinici. Alla luce delle pipeline di sviluppo delle imprese del farmaco, è emersa l'importanza di investire in alcune infrastrutture materiali, quali: frigoriferi per la conservazione di particolari prodotti, risonanze magnetiche, PET, poltrone infusionali, *housing* per pazienti e caregiver, posti letto di terapia intensiva; ammodernamento e ampliamento della rete ospedaliera; rete di primo soccorso; spazi per infusioni per la somministrazione dei trattamenti in ambienti non ospedalieri. È pertanto rilevante che il capitolo di investimento relativo all'ammodernamento del parco tecnologico e digitale ospedaliero non preveda soltanto la sostituzione delle apparecchiature vetuste, ma consideri anche il fabbisogno addizionale di apparecchiature sanitarie e di infrastrutture che saranno necessarie per approntare tempestivamente i migliori percorsi di presa in carico dei pazienti.

A queste si aggiungono infrastrutture organizzative quali ad esempio reti di "referral" verso centri di eccellenza; registri tra centri per ottimizzare la gestione del paziente; servizi di counseling genetico; test rapidi per la diagnosi precoce; potenziamento della struttura di farmaco/vaccino-vigilanza; reti di accesso a strumenti di analisi di genotipizzazione del tessuto tumorale per appropriatezza e rapidità delle terapie.

Sono fondamentali le Missioni su competitività e investimenti in produzione e ricerca, Per le imprese del farmaco è necessario che il PNRR rafforzi una struttura adeguata di incentivi per gli investimenti, quali IPCEI, Accordi per l'innovazione, Transizione 4.0, Crediti di imposta, Trasferimento Tecnologico, Fondo programma nazionale della ricerca, Nuovi PRIN - Ricerche su temi di rilevante interesse nazionale, Finanziamento per giovani ricercatori, Contratti di Sviluppo, Patent box, uno strumento – quest'ultimo – molto importante per le imprese, che non deve essere depotenziato.

In questi mesi sono state introdotte o implementate misure concrete di incentivo per la ricerca – come il credito di imposta – e per la produzione, aprendo una fase nuova di sostegno agli investimenti che deve consolidarsi, con strumenti nuovi e più flessibili per rafforzare strutturalmente la filiera delle Scienze della Vita, non solo in risposta al Covid, superando le limitazioni previste dall'attuale regime europeo degli aiuti di stato. È un'azione in linea con quanto sta accadendo in

alcuni paesi europei, come la Francia, e negli USA, dove il Presidente Biden nei primi 100 giorni del suo mandato ha lanciato un piano di rafforzamento delle filiere strategiche, tra le quali la farmaceutica, sia nelle produzioni più avanzate sia nei principi attivi e nei prodotti di uso consolidato. Un piano strettamente legato alle politiche per la difesa, a testimonianza di quanto il settore sia ritenuto chiave per la sicurezza nazionale. E di quanto stia crescendo la competizione tra paesi per avere una presenza farmaceutica rilevante sul proprio territorio.

Un risultato importante è stato il riconoscimento della farmaceutica tra le aree tematiche prioritarie della Missione Ricerca per progetti in partnership pubblico-privato, sia a livello nazionale sia europeo, considerando l'importanza degli investimenti potenziali e le ricadute su tutto l'ecosistema di ricerca. Per la piena realizzazione dei progetti è fondamentale che gli strumenti siano fruibili a pieno e applicati con regole semplici, per avere il massimo effetto negli investimenti delle imprese a capitale sia italiano sia estero. È inoltre necessario che non ci siano limitazioni territoriali o di dimensione di azienda per l'ammissibilità agli incentivi, al fine di agevolare il più possibile le iniziative industriali e dare maggiore impulso alla crescita e al rilancio del Sistema Paese. A tal fine sarà essenziale ripensare il quadro europeo degli aiuti di stato e i limiti previsti dal patto di stabilità, per aprire anche in Europa una nuova stagione più adatta all'attuale contesto nel quale si gioca la competizione internazionale; positiva è l'estensione della deroga al regime di aiuti di stato fino a Giugno 2022, ma se tutta Europa vuole cambiare passo, non può fare proroghe semestrali e relative solo ad alcune tipologie di prodotti: serve un'azione decisa e strutturale con regole chiare in un orizzonte di lungo periodo.

Queste azioni si rendono necessarie anche al fine di accompagnare le iniziative per la creazione di una rete nazionale per il trasferimento tecnologico e per il potenziamento degli IRCCS, promosse dal Ministero della Salute e che l'industria farmaceutica ritiene molto importanti.

È fondamentale inoltre rafforzare la struttura industriale in Italia, già di prim'ordine a livello Ue, per aumentare l'indipendenza strategica del nostro Paese e di tutta la piattaforma europea. L'Italia dispone di competenze e capacità produttiva tali da poter attrarre investimenti in produzione, sia di farmaci innovativi sia di uso consolidato, e l'emergenza Covid ha dimostrato l'importanza di assicurare la continuità della produzione e l'efficienza delle attività di Logistica e Supply Chain.

Necessaria una nuova governance

L'industria farmaceutica è un grande patrimonio del paese per salute dei pazienti, ricerca, occupazione qualificata, attrazione di investimenti, produzione, export. Le imprese vogliono continuare ad investire in Italia, rafforzando gli investimenti pubblici previsti dal Recovery Plan. La competizione per portare risorse nel paese si svolge però a livello globale e la farmaceutica in Italia può crescere solo perseguendo simultaneamente gli obiettivi alla base delle scelte di localizzazione degli investitori: con un quadro coerente di politiche per la salute, per l'economia e per il lavoro; con processi decisionali della Pubblica Amministrazione più rapidi, con regole e approcci non a silos, sui singoli argomenti o provvedimenti, ma con una valutazione dell'impatto di tutte le decisioni sulla competitività e sulla struttura industriale.

L'impegno, in Italia e in Europa, deve essere volto al rafforzamento della presenza nelle catene di approvvigionamento globali, all'aumento della capacità produttiva e all'indipendenza in filiere strategiche. In primo luogo, quella della Salute. Un tema oggetto anche dei lavori del recente G20, che è ulteriormente evidenziato dai rischi di *shortage* di materie prime e beni intermedi, tenendo conto che la filiera farmaceutica è molto complessa, richiede elevata specializzazione e deve assicurare la continuità operativa come esigenza di sicurezza nazionale.

La contingenza del PNRR e le riflessioni su una nuova politica di bilancio dell'Ue offrono una grande opportunità per aumentare la crescita strutturale dell'industria farmaceutica. Il Sistema Italia ha le carte in regola e con azioni tempestive rivolte a favorire la competitività possiamo continuare a generare crescita e occupazione, in una partnership strategica pubblico-privato capace di migliorare salute, economia, società, ambiente.

Brevi riflessioni sugli effetti dell'istituzione di “Zone economiche esclusive” sulle politiche dell'Unione europea

a cura di **Maurizio Di Pietro**
Funzionario della
Regione Campania
AdG POR-FESR



Alcuni eventi recenti (le iniziative unilaterali dell'Algeria, la Brexit, le attività illegali della Turchia in acque cipriote, l'accordo tra Italia e Croazia, che ha accelerato l'iter legislativo del nostro Parlamento) hanno riportato l'attenzione su un istituto del diritto internazionale del mare, la zona economica esclusiva, la cui istituzione esula dalle competenze dell'Ue, ma ha impatto sulle politiche di Bruxelles.

La Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare: la zona economica esclusiva

Con la Convenzione sul diritto del mare (UNCLOS) stipulata a Montego Bay il 10 dicembre 1982 (ratificata e resa esecutiva in Italia con Legge 2 dicembre 1994, n. 689) l'Onu ha codificato varie norme del diritto internazionale consuetudinario del mare.

La UNCLOS ha portato al riconoscimento degli interessi degli Stati costieri, disciplinando due istituti giuridici, la zona economica esclusiva e la piattaforma continentale (in seguito “Zee” e “Pc”), che consentono a tali Stati di incrementare enormemente il proprio potere sui mari adiacenti.

Secondo la UNCLOS (parte V) la Zee è un'area del mare, adiacente alle acque territoriali, che tassativamente non può estendersi oltre le 200 miglia dalle linee di base da cui è misurata l'ampiezza del mare territoriale (188 miglia dal mare territoriale).

La Pc (parte VI della UNCLOS) è l'area sottomarina che si estende al di là delle acque territoriali, attraverso il naturale prolungamento del territorio emerso, fino al limite esterno del margine continentale (comunque non oltre le 350 miglia nautiche) o fino alla distanza di 200 miglia dalle linee di base, qualora il margine continentale non arrivi a tale distanza.

Nella Zee lo Stato costiero è titolare di diritti sovrani di esplorazione, sfruttamento, conservazione e gestione delle risorse naturali, biologiche e minerali, che si trovano nelle acque sovrastanti il fondo del mare, sul fondo del mare e nel relativo sottosuolo.

A tutela di questi diritti, in cui si concretizza una parte importante della sovranità dello Stato costiero, ad esso spetta anche il diritto di esercitare la propria giurisdizione (e quindi la potestà autorizzatoria o concessoria) in materia di: a) installazione ed utilizzazione di isole artificiali, impianti e strutture; b) ricerca scientifica; c) preservazione e protezione dell'ambiente marino, nonché il diritto di esercitare poteri coercitivi ai sensi dell'art. 73 della UNCLOS (abbordaggio, ispezione, fermo alla sottoposizione a procedimento giudiziario).

I diritti che una Zee riconosce allo Stato costiero sono più ampi di quelli che derivano dall'istituzione di una Pc: mentre il diritto sulla Pc ha natura funzionale, in quanto lo Stato può esercitare il potere di governo non in maniera generica ma solo nella misura strettamente necessaria per controllare e sfruttare le risorse della piattaforma, nella Zee lo Stato ha *il controllo esclusivo su tutte le risorse economiche della zona, sia del suolo e del sottosuolo sia delle acque sovrastanti*.

Pertanto, a differenza della Pc, l'istituzione della Zee deve essere oggetto di una proclamazione ufficiale da parte dello Stato costiero che va necessariamente notificata alla comunità internazionale.

Il regime di delimitazione delle Zee tra Stati con coste adiacenti od opposte (Stati "frontisti"), così come avviene per la Pc, deve essere stabilito con uno specifico accordo¹.

Anche in assenza di un accordo, resta fermo il principio per cui a tutti gli Stati, siano essi costieri o privi di litorale, sono assicurati i diritti di

¹ Per la delimitazione della Zee e della Pc tra Stati frontisti o adiacenti si ricorreva alla Convenzione di Ginevra che, all'art. 6, stabiliva, sia nel caso di delimitazione frontale che in quello di delimitazione laterale, di utilizzare il criterio dell'equidistanza. Tuttavia, secondo la Corte internazionale di Giustizia, il criterio dell'equidistanza non rientra tra le norme imposte dal diritto consuetudinario: la delimitazione può derivare soltanto da un accordo tra gli Stati interessati, ispirato a principi di equità. Pertanto, prima della conclusione dell'accordo, nessuno Stato può pretendere l'uso esclusivo delle zone di piattaforma controverse, così come delle Zee.

navigazione e di sorvolo, tanto con unità militari che con mezzi civili, così come è garantito pure il diritto di posa in opera di condotte e cavi sottomarini.

Aree del mare nel diritto internazionale



Figura 1 - Fonte: elaborazione SRM su Ansa.it

La situazione in Europa, nel Mediterraneo e in Italia

Nel mondo molti Stati hanno istituito Zee. La Francia ha la Zee più estesa, il che non stupisce, se si considerano la natura "atlantica" dello Stato transalpino e la lunghezza delle coste oceaniche francesi, oltre al fatto che essa ha dipartimenti e territori d'oltremare. Tra i primi

venti Stati al mondo per estensione delle Zee figurano altri due Stati Ue, Danimarca e Portogallo (oltre al Regno Unito, che non fa più parte dell'Unione).

La previsione dell'estensione massima delle Zee (non oltre le 188 miglia dal limite delle acque territoriali) non porta a conflitti laddove la Zee si sviluppa nell'oceano, dal momento che, entro tale distanza, nell'oceano di norma non si sovrappongono zone di diversi Stati.

Non così si può dire per le acque del Mediterraneo, che è un mare chiuso e caratterizzato dalla presenza di numerosi Stati costieri. Ne discendono, nel Mediterraneo:

1. la scarsa numerosità delle Zee formalmente istituite e pacificamente riconosciute;
2. la limitata estensione delle Zee;
3. il ritardo con il quale le Zee vengono istituite, essendo non agevole o comunque non rapido giungere a un accordo tra Stati frontisti/adiacenti.

La conflittualità per lo sfruttamento delle acque e delle risorse in esse contenute è tradizionalmente riferita al settore della pesca, normalmente ritenuto il più rilevante oggetto della sovranità economica di uno Stato costiero.

Lo Stato titolare di una Zee può consentire agli altri di esercitare la pesca qualora la propria capacità di sfruttamento sia inferiore al volume massimo di risorse ittiche sfruttabili (*Total Allowable Catch*) fissato dallo stesso Stato costiero ed in virtù di accordi bilaterali conclusi con gli altri Stati, tenuto conto, in particolare, della necessità dei Paesi che non hanno sbocco sul mare (*land-locked countries*) o geograficamente svantaggiati.

Tuttavia, nel Mediterraneo esistono aree di conflitto regionale, oltre che per la pesca, pure in relazione all'accaparramento delle risorse energetiche, in considerazione degli interessi economici legati allo sfruttamento di esse, tra le quali il gas ha un posto di rilievo.

La delimitazione dei confini marittimi esula dalle attribuzioni dell'Ue, essendo competenza esclusiva degli Stati interessati: eppure l'istituzione di una Zee da parte di uno Stato membro o che riguardi uno Stato membro (in quanto adiacente o frontista) non è scevra di conseguenze, potendo determinare azioni o reazioni contingenti dell'Ue o orientarne le politiche nei settori di competenza concorrente, quali pesca e tutela dell'ambiente marino e costiero.

Va precisato subito, infatti, che per l'Ue la Zee di uno Stato membro è

anche Zee dell'Unione e, quindi, territorio comunitario a tutti gli effetti².

Nel settore della pesca l'Ue ha un ruolo importante in materia di cooperazione internazionale, a tutela degli interessi commerciali, dal momento che l'Ue è il più ampio mercato mondiale dei prodotti ittici. Per tale motivo, da quando esistono le Zee (da metà anni Settanta, ben prima della regolamentazione UNCLOS), a livello comunitario è stato necessario, a tutela delle flotte oceaniche, concludere accordi internazionali, bilaterali e multilaterali, nelle forme delle organizzazioni regionali di gestione della pesca (Orgp), degli accordi di reciprocità³ e, da quando la sostenibilità è divenuta centrale nelle politiche europee, degli accordi di partenariato per una pesca sostenibile (Apps)⁴.

L'incremento numerico delle Zee ed il fatto che esse, pur occupando solo il 35% della superficie totale del mare, ospitano il 90% degli stock ittici mondiali, hanno fatto integrare la dimensione esterna della pesca quale pilastro della Politica comune per la pesca (Pcp)⁵: pertanto si è rafforzata l'attività negoziale volta alla conclusione di accordi che, in base agli articoli da 38 a 43 del Trattato sul funzionamento dell'Ue, sono approvati dal Parlamento e poi ratificati dal Consiglio.

Di particolare rilievo è l'accordo sugli scambi commerciali e la cooperazione raggiunto nell'ambito della Brexit tra Ue e Regno Unito ed in vigore, anche nel settore della pesca, dal 1° gennaio 2021, in virtù del quale entrambe le parti eserciteranno i diritti degli Stati costieri al fine di esplorare, sfruttare, conservare e gestire le risorse biologiche marine nelle loro acque; sinora l'applicazione dell'accordo non è stata pacifica, per le tensioni sorte tra Regno Unito e Francia.

L'istituzione della Zee britannica, a seguito della Brexit, che ha fatto del Regno Unito uno Stato costiero indipendente, non tocca solo la Francia: anche Danimarca, Paesi Bassi, Irlanda e Belgio hanno fortissimi interessi economici legati alla pesca, che sarebbero a rischio se Londra assumesse una posizione rigida sulla gestione delle proprie acque.

² Nella XVII ed ultima parte della UNCLOS si prevedeva la possibilità per la Comunità europea di ratificare in proprio la Convenzione, dopo la ratifica da parte della maggioranza degli Stati membri.

³ Detti anche "accordi nordici", perché stretti dall'Ue con Norvegia, Isole Far Oer ed Islanda per la gestione comune delle acque e degli stock di pesca del Mare del Nord e dell'Atlantico nordorientale.

⁴ Accordi conclusi dall'Ue con Paesi terzi per poter accedere alle Zee, al fine di catturare in modo sostenibile le eccedenze di catture ammissibili, in un contesto giuridicamente regolamentato.

⁵ Si veda il Regolamento (Ue) n. 1380/2013.

In merito, l'Ue ha deciso che, sebbene i governi beneficiari della *Riserva di adeguamento alla Brexit*⁶ sono liberi di stabilire le aree a cui assegnare le risorse ricevute, i Paesi che dipendono fortemente dalla pesca nelle acque della Zee britannica devono destinare una quota minima della loro dotazione alla pesca costiera su piccola scala, nonché alle comunità locali e regionali che dipendono dalla pesca.

Altro fronte caldo per l'Ue, dove rilevano le Zee, è quello del Mediterraneo orientale.

Nell'area esistono le Zee di Cipro, Egitto, Israele, Libano, Siria e Turchia. La tensione è alta per la politica aggressiva che la Turchia, per contrasti sulla delimitazione delle rispettive aree per lo sfruttamento delle risorse del sottosuolo marino, persegue nei confronti della Grecia e, soprattutto, di Cipro. Dalla primavera del 2019 la Turchia ha condotto attività di perforazione del sottosuolo e di esplorazione (anche con unità militari) nelle acque della Zee di Cipro (nella parte nord-orientale dell'isola)⁷, senza l'autorizzazione di Cipro e, quindi, violandone la sovranità. La comunità internazionale ha reagito e, in particolare, l'Ue, in virtù della solidarietà tra gli Stati membri su cui si fonda la Politica estera e di sicurezza comune (art. 24, c. 2 del Trattato sull'Unione europea), nonché quale risposta ad un'aggressione armata subita sul proprio territorio da uno Stato membro (art. 42, c. 7 del Trattato stesso), ha adottato misure restrittive nei confronti della Turchia, sia nei riguardi di persone fisiche, con la messa al bando dei vertici della Turkish Petroleum Corporation ed il congelamento delle risorse economiche comunitarie, sia nei confronti del Governo turco, con la sospensione immediata dei negoziati per la conclusione dell'accordo globale sul trasporto aereo e delle riunioni previste nel calendario dei dialoghi politici tra Ue e Turchia, nell'ambito del percorso, sempre più arduo, di adesione del Paese ottomano all'Unione⁸. La risposta, coesa, dell'Ue è eccezionale, data la tendenza dell'Ue ad assumere un ruolo diplomatico di secondo piano nello scenario mondiale, alle spalle di Onu e Nato. Il contesto è molto delicato, sia perché la Turchia

⁶ Con il via libera definitivo del Consiglio del 28 settembre 2021, l'Ue ha creato un fondo di 5 miliardi di euro, la *Riserva di adeguamento alla Brexit*, a sostegno di persone, imprese e Paesi colpiti dall'uscita del Regno Unito dall'Unione.

⁷ L'isola di Cipro è divisa in due parti: quella settentrionale è la Repubblica turca di Cipro del Nord, non riconosciuta dalla Comunità internazionale e su cui il Governo cipriota non esercita un controllo effettivo. Pertanto, il protocollo di adesione di Cipro all'Ue del 1° maggio 2004 ha sospeso l'acquis communautaire sulla parte settentrionale dell'isola. In sostanza solo la parte meridionale di Cipro è, a tutti gli effetti, Stato membro dell'Ue.

⁸ Il processo di allargamento dell'Ue alla Turchia è di fatto sospeso dal 2006, da quando la Turchia ha posto l'embargo aereo e marittimo a Cipro, danneggiando il corretto funzionamento dell'Unione doganale europea.

è membro della Nato, sia per l'importanza strategica della Turchia come partner dell'Ue in ambito commerciale e soprattutto nella gestione delle migrazioni e nel contrasto al terrorismo internazionale⁹, sia perché gli interessi relativi alle risorse del sottosuolo marino conteso riguardano anche altri Stati (Argentina, Grecia, Slovacchia, Ungheria, Regno Unito e Italia). La Farnesina si è fatta sentire, ribadendo alla Turchia la richiesta di rispettare i diritti sovrani di Cipro e di astenersi dal compiere attività illegali nell'area in cui, è bene ricordarlo, ci sono giacimenti di idrocarburi concessi a Eni-Total.

Intanto finalmente l'Italia ha approvato una legge (L. n. 91 del 14 giugno 2021) che autorizza l'istituzione di Zee a partire dal limite esterno del mare territoriale italiano e fino ai limiti che saranno determinati sulla base di accordi con gli Stati adiacenti o frontisti. In attesa di tali accordi, i limiti esterni della Zee sono stabiliti in modo da non compromettere od ostacolare l'accordo finale.

È un passo avanti sostanziale: tra gli ultimi in Europa a prevedere l'istituzione di Zee, l'Italia, che finora si era dotata solo di zone di protezione ecologica, potrà provare a risolvere questioni annose – come quelle con Libia, Tunisia e Malta, ma anche con la Francia per la zona di Mentone – a tutela della pesca, che è importante per la nostra economia, specialmente per alcune comunità costiere, in particolare nel Sud del Paese¹⁰. Ma potrà anche promuovere attività di ricerca scientifica in difesa dell'ecosistema marino e trovare intese con i Paesi con i quali condividere le risorse naturali e rinnovabili.

L'Italia perseguirà accordi con Croazia (che, a sua volta, ad inizio 2021 ha approvato la legge per istituire Zee e con la quale le trattative sono già avviate), Albania, Montenegro, Grecia (che, per motivi geopolitici, non ha ancora istituito la propria Zee, ma ha stipulato, anche con l'Italia, accordi per la futura delimitazione degli spazi), Francia, Malta, Tunisia, Libia e Algeria, Stato, quest'ultimo, che nel 2018 ha deciso unilateralmente di istituire una Zee che tocca le acque territoriali italiane, al largo di Oristano, oltre che quelle spagnole.

L'auspicio è che si riesca pacificamente ad affermare i diritti reciproci, per il miglior sfruttamento sostenibile delle risorse marine.

⁹ Ciò forse spiega la posizione, certamente più morbida e subordinata alle azioni Onu, assunta dall'Ue nella questione turco-cipriota, relativamente alla riunificazione politica di Cipro.

¹⁰ Non a caso la Regione Sicilia, molto interessata per le vicende che, periodicamente, vedono protagonisti i pescatori isolani e le autorità tunisine e libiche, sta studiando la possibilità di assumere iniziative autonome, nel rispetto del quadro costituzionale, quali intese ed accordi internazionali.

Transizione ecologica: misurarla a livello territoriale?

Il posizionamento della Puglia nel contesto nazionale ed europeo



a cura di **Elisa Calò**
e **Roberta Garganese**,
Ricercatrici, Fondazione IPRES



Il quadro di riferimento sulla transizione ecologica: dal Green Deal al PNRR

Il Green Deal europeo costituisce una delle sei priorità individuate dalla Commissione europea, configurandosi come “una nuova strategia di crescita orientata a trasformare l'UE in una società giusta e prospera [...]. che mira a proteggere, conservare e migliorare il capitale naturale dell'UE e a proteggere la salute e il benessere dei cittadini dai rischi di natura ambientale e dalle relative conseguenze.” I suoi elementi cardine sono: centralità rispetto a tutte le politiche dell'UE; integrazione con il semestre europeo e con l'Agenda 2030; governance multilivello all'interno del territorio europeo; dialogo e cooperazione internazionali. Un forte engagement è richiesto alle comunità e alle istituzioni regionali e locali nell'attuare la transizione e allo stesso tempo vi è la consapevolezza che questa comporterà profonde modifiche strutturali, che proprio a livello regionale e locale potrebbero avere le maggiori ripercussioni, in funzione della specifica situazione sociale e geografica. *Il punto di partenza non è lo stesso per tutti gli Stati membri, le regioni e le città coinvolte nella transizione, così come diverse sono le loro capacità di reazione. Di fronte a queste sfide serve una risposta politica decisa a tutti i livelli*¹.

¹ European Commission (2019).

La diffusione dell'epidemia da COVID-19 ha impattato sulla possibilità di dare impulso all'attuazione del Green Deal². A fronte del massiccio impegno in ambito sanitario e socio-economico (Temporary Framework), la Commissione ha confermato la strategia del Green Deal quale fondamento per finanziare lo strumento di ripresa Next Generation EU (NGEU) per il periodo 2021-2027, il cui obiettivo finale è ricostruire un'Europa più verde, più digitale e più resiliente. Il dispositivo per la ripresa e la resilienza (Recovery and Resilience Facility) costituisce il cuore del programma Next Generation EU e mira a mitigare e risanare l'impatto della pandemia attraverso investimenti verdi e riforme: almeno il 37% delle risorse deve essere correlato al clima, sulla base della metodologia per la tracciabilità delle spese destinate al clima di cui all'allegato VI del Regolamento 241/2021 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza.

Il Regolamento 852/2020, relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili, individua quali obiettivi ambientali: la mitigazione dei cambiamenti climatici; l'adattamento ai cambiamenti climatici; l'uso sostenibile e la protezione delle acque e delle risorse marine; la transizione verso un'economia circolare; la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento; la protezione e il ripristino della biodiversità e degli ecosistemi (art. 9). Conseguentemente, il Regolamento specifica il concetto di Danno significativo agli obiettivi ambientali (art. 17), con riferimento all'impatto diretto e indiretto che l'investimento può comportare nell'intero ciclo di vita dei prodotti/servizi. Il principio "non arrecare un danno significativo agli obiettivi ambientali" è richiamato quale principio cardine del dispositivo per la ripresa e la resilienza: i piani nazionali per la ripresa e la resilienza devono includere una spiegazione del modo in cui si garantisce che nessuna delle misure per l'attuazione delle riforme e degli investimenti in essi inclusi arrechi un danno significativo agli obiettivi ambientali.

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) ha raccolto le priorità dell'Italia dedicando uno specifico pacchetto di misure alla transizione ecologica (Missione 2 - Rivoluzione verde e transizione ecologica), includendo interventi per: l'agricoltura sostenibile; la gestione dei rifiuti e lo sviluppo delle filiere industriali della transizione ecologica; le energie rinnovabili e l'efficientamento energetico del patrimonio pubblico e privato; la mobilità sostenibile; il contrasto al dissesto idrogeologico e la promozione della biodiversità; la sicurezza dell'approvvigionamento e la gestione sostenibile ed efficiente delle risorse idriche. Le risorse allocate sul tale missione ammontano nel complesso a 69,94 miliardi di euro (di cui 59,47 del PNRR, 1,31 di

² Charveriat C., Bodin E. and Planells O. (2021).

ReactEU, 9,16 del Fondo Complementare).

Nel complesso il PNRR destina una quota pari al 37,5% (71,729 miliardi di euro) agli obiettivi climatici. Il contributo maggiore proviene dalle componenti concernenti l'energia pulita (31% del contributo complessivo all'obiettivo climatico), dalla mobilità sostenibile (rete ferroviaria, 29%) e dalla ristrutturazione degli edifici (18%)³. Con riferimento al contributo per il sostegno agli obiettivi ambientali⁴, il PNRR destina una quota del 23% (44,838 miliardi di euro) derivante per oltre l'80% dagli interventi destinati alla tutela del territorio e della risorsa idrica (28,40% del contributo complessivo agli obiettivi ambientali pari a 12,7 miliardi), dagli investimenti sulla rete ferroviaria (22,09% pari a 9,9 miliardi), dalle azioni rivolte a energie pulite e mobilità sostenibile (20,99% pari a 9,4 miliardi) e dalla riqualificazione energetica degli edifici (11,75% paria a 5,3 miliardi).

La governance del Piano riserva ai territori (rappresentati da Regioni, Province autonome ed Enti locali) un ruolo di presidio nell'ambito del Tavolo Permanente Partenariato economico, sociale e territoriale, che esercita funzioni consultive nelle materie e per le questioni connesse all'attuazione del PNRR e effettua segnalazioni alla Cabina di Regia e al Servizio centrale per il PNRR in relazione ad ogni profilo ritenuto rilevante ai fini della realizzazione del Piano, al fine di favorire il superamento di circostanze ostative e agevolare l'efficace e celere attuazione degli interventi⁵. La Corte dei Conti⁶ ha stimato che la "Transizione Ecologica" costituisce la missione di maggiore interesse per i territori, con un ammontare di risorse comprese tra i 18 e i 18,7 miliardi. Seguono l'"Inclusione e Coesione Sociale" (17-18,7 miliardi), la "Transizione Digitale" (6,0-7,5 miliardi), la "Salute" (14,7 miliardi, 94% dello stanziamento), l'"Istruzione e Ricerca" (9,8 miliardi, 32% dello stanziamento), le "Infrastrutture per la mobilità sostenibile" (tra 1 e 1,3 miliardi).

³ European Commission (2021).

⁴ Allegato VI del Regolamento 241/2021.

⁵ MEF (2021).

⁶ Corte dei Conti (2021).

La 'misurazione' come prerequisito per la transizione verde

È opinione diffusa tra i responsabili politici, i professionisti e gli studiosi che non si possa migliorare ciò che non può essere misurato⁷. Le politiche che promuovono la crescita verde devono essere fondate su una buona comprensione dei fattori determinanti e dei trade-off esistenti tra le diverse opzioni di policy⁸. La misurazione della transizione verde rappresenta un requisito essenziale per permettere di perseguire azioni concrete e valutare i risultati⁹. Il monitoraggio dei progressi verso la crescita verde richiede indicatori basati su dati comparabili a livello internazionale, che siano inseriti in un quadro di riferimento a seguito di una selezione basata su criteri ben specificati. La loro funzione è quella di inviare messaggi chiari e comprensibili ai decisori politici e al grande pubblico, per aumentare la consapevolezza e il consenso rispetto ai temi trattati¹⁰. La letteratura fa riferimento a tre scale principali alle quali poter effettuare le misurazioni: un livello macro, che include l'osservazione di indicatori riferiti a contesti nazionali e grandi regioni (es: Unione europea); un livello meso, che monitora gli indicatori riferiti a regioni, distretti, settori economici; e un livello micro, che guarda a singole imprese/organizzazioni/ amministrazioni¹¹.

La Commissione europea non ha fornito, per il Green Deal, un quadro di monitoraggio che possa essere utilizzato per definire baseline e target ai diversi livelli territoriali. La complessità ed eterogeneità degli ambiti di policy inclusi nella strategia richiede un monitoraggio articolato e specifico, che tenga conto delle diverse dimensioni in questione. La transizione verde potrà avere successo se si tradurrà in strategie e piani sviluppati e attuati non solo a livello UE e nazionale, ma anche a livello locale¹². Il rafforzamento dei sistemi di monitoraggio e valutazione dovrebbe essere il fondamentale punto di partenza per includere la sostenibilità nel processo di elaborazione delle politiche a livello locale¹³.

Appare pertanto rilevante definire quale sia il punto di partenza dei territori coinvolti e le loro capacità di reazione, per garantire concreta applicazione al principio di transizione giusta, a favore di tutti quei contesti territoriali che - in funzione della loro situazione sociale e geografica - potrebbero subire le maggiori ripercussioni per effetto

⁷ OECD (2020), Giuntoli, J. et al. (2020).

⁸ OECD (2011).

⁹ MATTM (2018).

¹⁰ OECD (2011).

¹¹ OECD (2020), MATTM (2018).

¹² COR (2019).

¹³ Zarnic Z. et al. (2021).

delle profonde trasformazioni che saranno implementate. Anche in tale ottica, il Comitato delle Regioni Europee si è impegnato ad istituire un forum degli enti locali e regionali e delle parti interessate per la cooperazione con la Commissione europea e gli Stati membri per riunire regolarmente tutti gli attori pertinenti al fine di fornire feedback sull'attuazione delle azioni relative al Green Deal, iniziative e suggerimenti per proposte legislative e uno scambio di migliori pratiche a tutti i livelli di governance.

Il percorso metodologico

Alla luce delle precedenti considerazioni, il presente contributo¹⁴, prova a costruire uno scenario di riferimento che descriva come la Puglia si colloca di fronte alle sfide del Green Deal ed al rinnovato impegno italiano assunto in sede di PNRR. Il lavoro si concentra sugli indicatori di livello meso, avendo come riferimento il territorio regionale. La scelta di indagare l'ambito regionale è vincolata sia da ragioni di significatività dei fenomeni osservati ad una scala inferiore, sia da ragioni connesse alla disponibilità di dati.

In assenza di Linee guida per la costruzione di un sistema di indicatori per il monitoraggio della transizione verde a livello territoriale, è stato necessario affrontare preliminarmente alcuni aspetti metodologici.

Il primo ha riguardato la scelta degli indicatori da osservare: a seguito di una rassegna dei sistemi di monitoraggio disponibili a livello nazionale, europeo e internazionale, sono stati individuati tutti quegli indicatori che fossero coerenti con le aree di policy del Green Deal e del PNRR e significativi a livello regionale. Tale attività ha portato ad una prima selezione di 45 indicatori. Per ciascuno di essi è stato indicato il sistema di monitoraggio di riferimento, la priorità tematica del Green Deal e la connessione con le missioni del PNRR e con i target dell'Agenda ONU 2030.

Si è quindi proceduto a selezionare ulteriormente l'elenco prima sulla base della significatività dell'indicatore rispetto alle strategie regionali e poi in base alla disponibilità o possibilità di stimare il dato regionalizzato. Nel primo step è stato considerato come criterio di scelta l'appartenenza dell'indicatore ad almeno uno dei seguenti framework di monitoraggio: politiche di coesione (indicatori di risultato

¹⁴ Il presente contributo costituisce una sintesi del capitolo "Transizione ecologica. Il posizionamento della Puglia nel contesto nazionale ed europeo" in Fondazione IPRES, Relazione Economica e Sociale 2021, Cacucci 2021.

FESR per il nuovo 2021-2027), quadro di monitoraggio PNRR Missione 2, SDG ISTAT, quadro di monitoraggio Eurostat per l'economia circolare, pilastro ambientale del Transition Performance Index (TPI), quadro di monitoraggio proposto dall'IEEP. A seguito del secondo step sono stati selezionati 18 indicatori, analizzati su base temporale (in serie storica a partire dal 2012 e fino all'ultimo anno disponibile, 2018 o 2019 o come diversamente indicato) e spaziale, confrontando la Puglia con il Sud (o Mezzogiorno), l'Italia e l'UE 27.

Gli indicatori selezionati non sono da considerarsi esaustivi ma rappresentano una prima proposta per favorire l'avvio di un processo di confronto sul tema in oggetto, per arrivare in futuro ad individuare un migliore sistema di monitoraggio, il più possibile integrato al fine di razionalizzare gli sforzi di raccolta e diffusione delle informazioni, e coerente con le indicazioni metodologiche che potranno pervenire dal livello nazionale ed europeo.

Gli esiti dell'analisi: il posizionamento della Regione Puglia

Il contesto pugliese appare eterogeneo e caratterizzato da punti di forza e debolezza sui quali si potrebbe utilmente intervenire ai diversi livelli istituzionali, per attivare quelle policy funzionali ad intraprendere una effettiva trasformazione ecologica dell'economia, sfruttando le opportunità, soprattutto occupazionali, che potrebbero derivarne.

Si fornisce nel seguito un quadro sinottico degli indicatori considerati, con una valutazione qualitativa relativa al posizionamento regionale nell'ultimo anno disponibile rispetto ai corrispondenti obiettivi dell'Italia nel suo complesso e dell'UE27.

Riepilogo del posizionamento della Puglia per ciascun indicatore osservato

Indicatore	Polarità	Posizione Puglia rispetto a Italia	Posizione Puglia rispetto a UE 27
Emissioni lorde di gas a effetto serra, inclusi i settori LULUCF (anni 2000-2017)	Negativa	-	-
Popolazione a rischio alluvioni residente in aree a pericolosità media (anni 2015-2020)	Negativa	+	n.d.
Quota di energia da fonti rinnovabili sul consumo finale lordo di energia (anni 2012-2019)	Positiva	=	-
Emissioni pro capite di gas a effetto serra del settore energetico (anni 2000-2017)	Negativa	-	-
Consumo materiale interno per unità di PIL (anni 2015-2019)	Negativa	-	-
Investimenti lordi in beni materiali relativi ai settori dell'economia circolare (anni 2012-2018)	Positiva	+	+
Persone occupate nei settori dell'economia circolare (anni 2012-2018)	Positiva	+	+
Valore aggiunto al costo dei fattori relativo ai settori dell'economia circolare (anni 2012-2018)	Positiva	+	+
Produzione di rifiuti esclusi i principali rifiuti minerali in rapporto al PIL (anni 2014-2018)	Negativa	-	-
Produzione pro capite di rifiuti urbani (anni 2012-2019)	Negativa	+	+
Rifiuti raccolti separatamente (anni 2012-2019)	Positiva	-	n.d.
Spesa pro capite in conto capitale per la protezione ambientale del settore pubblico allargato per settore (anni 2012-2018)	Positiva	-	n.d.
Consumi di energia da fonti rinnovabili nel settore trasporti (anni 2012-2019)	Positiva	=	-
Emissioni pro capite di gas a effetto serra da trasporti (anni 2000-2017)	Negativa	+	+
Rete Natura 2000 (anno 2019)	Positiva	+	+
Copertura forestale (anno 2017)	Positiva	-	-
Indice di impermeabilizzazione del suolo (anni 2012-2019)	Negativa	-	n.d.
Perdite idriche totali (anni 1999-2018)	Negativa	-	n.d.

Tabella 1 - Fonte: elaborazioni IPRES (2021)

Conclusioni

La Commissione europea ha confermato la strategia del Green Deal quale strategia di riferimento per la ripresa europea a seguito della pandemia da COVID-19. Tutti gli strumenti messi in campo nell'ambito del Next Generation EU (NGEU) per il periodo 2021-2027 sono orientati a ricostruire un'Europa più verde, più digitale e più resiliente. L'Italia, in coerenza con tale visione, ha destinato il 37,5% (71,729 miliardi di euro) delle risorse del PNRR agli obiettivi climatici e il 23% (44,838 miliardi di euro) per il sostegno agli obiettivi ambientali, individuando come ambiti prioritari d'intervento l'energia pulita, la mobilità sostenibile, la ristrutturazione degli edifici e la tutela del territorio e della risorsa idrica.

Come dichiarato nel documento della Commissione sul Green Deal, la transizione verde potrà avere successo se si tradurrà in strategie e piani sviluppati e attuati non solo a livello UE e nazionale, ma anche a livello locale. Appare pertanto rilevante, al fine di garantire concreta applicazione al principio di transizione giusta, definire quale sia il punto di partenza dei territori coinvolti e monitorare la loro capacità di reazione alle policy implementate.

Alla luce di tali considerazioni, il presente working paper ha provato a costruire un percorso di analisi dei sistemi di monitoraggio disponibili volto ad inquadrare il posizionamento della regione Puglia rispetto alle sfide del Green Deal ed al rinnovato impegno italiano assunto in sede di PNRR. Il lavoro si è concentrato sugli indicatori di livello meso, avendo come riferimento il territorio regionale. Gli indicatori selezionati mostrano una realtà regionale eterogenea, caratterizzata da punti di forza e debolezza sui quali si potrebbe utilmente intervenire ai diversi livelli istituzionali, per attivare quelle policy funzionali ad intraprendere una effettiva trasformazione ecologica dell'economia, sfruttando le opportunità, soprattutto occupazionali, che potrebbero derivarne.

Bibliografia e sitografia

Charveriat C., Bodin E. and Planells O. (2021) Targets and indicators for a meaningful implementation of the European Green Deal. Think2030 policy paper by the Institute for European Environmental Policy, Brussels.

Corte dei Conti, Sezione delle autonomie, Stato di attuazione del federalismo fiscale, prospettive e Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, 27 ottobre 2021.

European Commission (2019), Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, The European Green Deal, COM(2019) 640 final, Brussels, 11/12/2019.

European Commission (2021), Commission staff working document "Analysis of the recovery and resilience plan of Italy" Accompanying the document "Proposal for a Council implementation decision on the approval of the assessment of the recovery and resilience plan for Italy" {COM(2021) 344 final}, SWD(2021) 165 final.

European Committee of the Regions - COR (2019), RESOL-VI/038, 137th plenary session, 4-5 December 2019, Resolution "The Green Deal in partnership with local and regional authorities".

MEF (2021), <https://www.mef.gov.it/inevidenza/Agenda-governance-e-attuazione-un-quadro-dinsieme-del-Pnrr/>

MATT (2018), Economia circolare ed uso efficiente delle risorse. Indicatori per la misurazione dell'economia circolare, Documento revisionato a seguito della consultazione pubblica Dicembre 2018.

OECD (2011), Towards Green Growth: Monitoring Progress. OECD Indicators.

OECD (2020), The Circular Economy in Cities and Regions: Synthesis Report, OECD Urban Studies, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/10ac6ae4-en>

Governo italiano, Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Zarnic Z. et al. (2021), Sustainability measurement in Italy, within the framework of Policy Coherence for Sustainable Development, Workshop del 31 marzo 2021 nell'ambito del Progetto CreaimoPA.

Le policy europee: novità e tendenze



Green Deal Europeo, la nuova bandiera dell'Europa nel mondo

L'11 dicembre 2019 la presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, ha presentato la nuova strategia per avviare il percorso di trasformazione dell'Europa in una società a impatto climatico zero entro il 2050: il Green Deal Europeo (European Green Deal – EGD). Questa iniziativa, che propone un approccio comprensivo e ambizioso, può essere considerata la priorità numero uno della Commissione von der Leyen e non è un caso che sia stata la prima strategia presentata dalla nuova Commissione. Gli impegni indicati nella strategia sono il necessario contributo al conseguimento degli obiettivi dell'accordo di Parigi¹, che l'UE aveva firmato nel 2015.

L'Unione europea è il terzo emettitore al mondo di anidride carbonica, responsabile dell'8,7% delle emissioni globali², ma ha l'obiettivo di ridurre in modo sostanziale le emissioni di gas a effetto serra (Green House Gas – GHG) entro il 2030, fino a raggiungere la neutralità climatica (zero emissioni nette) entro il 2050.

L'EGD mira a stimolare una trasformazione profonda dell'economia e dell'industria, ma anche dei comportamenti dei singoli cittadini, per indirizzarle sul binario della sostenibilità ambientale. Il Piano è anche il perno attorno al quale ruotano, e ruoteranno, tutte le iniziative europee più importanti. Già il Next Generation EU, il Quadro Finanziario Pluriennale (QFP), la Strategia industriale rinnovata³, solo per citarne alcune, sono allineate, negli scopi, alle priorità identificate nell'EGD. Oltre a questo, però, la strategia europea, proponendo una radicale modifica delle fonti di approvvigionamento energetico, avrà anche profonde ripercussioni geopolitiche.

¹ Il 12 dicembre 2015 è stato raggiunto l'accordo globale sui cambiamenti climatici noto come "Accordo di Parigi". L'accordo prevede un piano d'azione per limitare il riscaldamento globale "ben al di sotto" dei 2°C, proseguendo gli sforzi per mantenerlo entro 1,5°C.

² European Commission (2020), JRC science for policy report, "Fossil CO2 emissions of all world countries – 2020 Report", pag 11.

³ CFR. numero precedente del Dossier SRM.

Il progetto è considerato talmente ambizioso da essere stato paragonato dalla presidente von der Leyen all'invio del primo uomo sulla luna, il famoso obiettivo posto da John F. Kennedy per gli USA nel 1961. Il paragone non è solo legato all'ambizione e all'immagine, ma anche al tipo di approccio e ai risultati attesi. L'approccio è quello della "missione", dell'obiettivo finale, e i risultati attesi sono una serie di innovazioni che deriveranno dagli sforzi richiesti per raggiungerlo.

Il Piano

La strategia europea prevede di raggiungere l'obiettivo finale della neutralità climatica entro il 2050. A questo obiettivo è stato poi aggiunto un obiettivo intermedio, al 2030, che prevede la riduzione del 55% delle emissioni rispetto al 1990. Entrambi gli obiettivi sono diventati giuridicamente vincolanti con l'entrata in vigore della "Climate law", nel luglio 2021.

Il Green Deal Europeo può essere visto come una strategia quadro che fissa un obiettivo, verso il quale convergono diverse iniziative. Per questo il piano prevede una serie di azioni in diversi ambiti: dall'agricoltura, all'industria, alla finanza, ai trasporti e punta su alcuni specifici approcci come l'economia circolare, la giustizia sociale, la riduzione dell'inquinamento.

Per raggiungere le sue ambizioni, l'UE non può fare ricorso alle sole risorse pubbliche, ma deve coinvolgere il privato negli sforzi verso la neutralità climatica. Due sono gli elementi essenziali: orientare i flussi di capitali privati verso investimenti sostenibili e modificare gli approcci industriali per favorire la transizione.

Per assicurarsi questi due elementi, essenziali per il successo dello European Green Deal, la Commissione ha presentato una Nuova strategia per la finanza sostenibile, che aggiorna quella del 2018, e il pacchetto "Fit for 55", l'insieme di proposte più completo mai presentato dalla Commissione in materia di clima ed energia.

A inizio luglio 2021 la Commissione europea ha presentato entrambe le iniziative.

L'Europa vuole essere leader globale nella lotta al cambiamento climatico ed è stata il primo continente a presentare un'architettura completa per raggiungere i suoi obiettivi.

In primo luogo, il 6 luglio è stata presentata la Nuova strategia per la finanza sostenibile, che definisce alcune iniziative per riorientare i flussi di capitali privati verso investimenti più sostenibili e ripensare del tutto il

quadro finanziario europeo. In particolare, il Green Deal richiede che gli investitori e le imprese siano messi nelle condizioni di individuare più facilmente gli investimenti ecosostenibili e garantirne la credibilità.

Green Deal Europeo

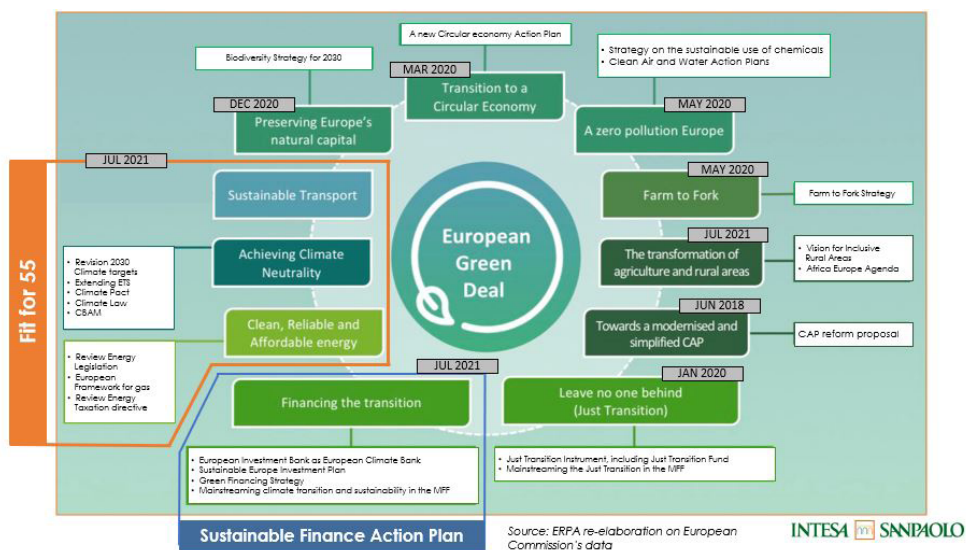


Fig 1: il Green Deal Europeo è una strategia che comprende diverse iniziative, tutte volte al raggiungimento della neutralità climatica entro il 2050

Per un approfondimento sul tema rimandiamo all'articolo dedicato nella presente edizione del Dossier UE.

Qualche giorno dopo, il 14 luglio, la Commissione ha adottato il pacchetto di proposte "Fit for 55", che intende trasformare le politiche dell'UE in materia di clima, energia, trasporti e fiscalità, in modo da renderle coerenti con l'obiettivo di ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55% entro il 2030, rispetto ai livelli del 1990.

"Fit for 55" è la messa in pratica del Green Deal e dei suoi obiettivi climatici e ambientali. Per questo motivo è considerato tra i più importanti della legislatura, destinato ad avere un profondo impatto nel prossimo decennio su tutti gli aspetti della vita quotidiana dei cittadini.

Include tredici proposte legislative (8 revisioni di normativa esistente più 5 proposte nuove) e toccherà settori chiave per l'economia europea: industria, energia, automobili, treni, aerei, navi, riscaldamento, agricoltura, immobili, rifiuti, importazioni dal resto del mondo.

Le proposte sono interconnesse, tutte orientate verso lo stesso obiettivo: garantire una transizione equa, competitiva e verde entro il 2030 e oltre. La combinazione di politiche prescelta è caratterizzata da un delicato equilibrio tra fissazione dei prezzi, obiettivi, norme e misure di sostegno. La Commissione ha valutato che un'eccessiva dipendenza da politiche di regolamentazione rafforzate avrebbe comportato oneri economici inutilmente elevati, mentre la sola fissazione del prezzo del carbonio non consentirebbe di superare i persistenti fallimenti del mercato e gli ostacoli non legati al mercato.

Uno degli annunci più dirompenti contenuto nel pacchetto riguarda la proposta di mettere fine alla vendita di nuove auto a benzina e diesel entro il 2035.

Il principio cardine del pacchetto è "chi inquina, paga" e per metterlo in pratica la Commissione intende fare leva su alcune misure chiave.

- EU Emission's Trading Scheme (ETS) - Con "Fit for 55" il numero di quote del meccanismo ETS, introdotto nel 2005, dovrebbe essere ridotto, spingendo più in alto i prezzi della CO₂; e si intende includere il settore marittimo e dell'aviazione civile. La novità sostanziale è l'introduzione di un nuovo sistema ETS complementare per i trasporti su strada, ma anche per il riscaldamento degli immobili.
- Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) - Parallelamente agli ETS sarà anche introdotto il "Meccanismo di aggiustamento carbonio alla frontiera": dazi climatici sulle importazioni di alcuni prodotti (acciaio, alluminio, energia, cemento e fertilizzanti) provenienti da paesi terzi in cui non vi sono sistemi equivalenti all'ETS.

Le altre 13 misure riguardano:

- Effort Sharing Regulation (ESR) - Revisione della ESR in linea con l'EU ETS per mantenere gli obiettivi nazionali per la riduzione delle emissioni di GHG nei settori non coperti dall'EU ETS;
- Energy Tax Directive (ETD) - Proposta di direttiva che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità;

- Land Use, Land Use Change and Forestry sector LULUCF - Revisione del regolamento sull'inclusione delle emissioni di gas a effetto serra derivanti dall'uso del suolo, dal cambiamento di uso del suolo e dalla silvicoltura;
- Renewable Energy Directive III (RED III) – Emendamenti alla RED per riflettere le ambizioni al 2030: aumenta l'obiettivo per le energie rinnovabili nel consumo energetico dal 32% ad almeno il 40% entro il 2030;
- Energy Efficiency Directive (EED) – Emendamenti alla EED per riflettere le ambizioni al 2030: la revisione modifica l'obiettivo di efficienza energetica dal 32,5% al 36% per il consumo finale e al 39% per l'energia primaria entro il 2030;
- Alternative Fuels Infrastructure, and Repealing (AFIR) – Revisione che fissa obiettivi quantitativi vincolanti per la realizzazione di infrastrutture pubbliche di ricarica/rifornimento etc., per quanto riguarda i veicoli stradali, gli aeromobili e le navi;
- CO2 for cars and vans – Revisione che fissa obiettivi sanzionabili di riduzione delle emissioni di CO2 per i produttori di automobili e veicoli commerciali leggeri;
- ReFuel EU Aviation – Proposta di regolamento per garantire condizioni di parità per il trasporto aereo sostenibile;
- Fuel EU Maritime – Proposta di regolamento sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo;
- Climate Action Social Facility - Proposta di regolamento che istituisce un Fondo sociale per il clima; sarà finanziato con il 25% delle entrate ETS su edifici e trasporti.

Contesto geopolitico

Con il lancio del Green Deal Europeo, l'Unione europea intende esercitare il ruolo di leader mondiale nel contrasto al cambiamento climatico.

Gli impegni molto ambiziosi servono, quindi, allo scopo. L'UE intende diventare leader globale della sostenibilità e legare ad essa la sua diplomazia. Questo nuovo ruolo dell'UE è stato messo alla prova recentemente durante il G20 in Italia e Cop26 a Glasgow. La presidente della Commissione si è seduta al tavolo dei negoziati, in

entrambi i consessi, con alle spalle una serie di impegni già presi dal 2019.

Nel corso del 2020 il Consiglio europeo ha discusso molto di diplomazia climatica, ribadendo la centralità politica dell'azione per il clima per l'UE e l'intenzione di esercitare leadership, dando il buon esempio, per innalzare globalmente il livello di ambizione in materia di clima.

Secondo i leader dei 27, l'UE deve esortare i paesi terzi a intensificare il loro impegno fornendo l'esempio, e sostenere questi stessi paesi nei loro sforzi attraverso tutti gli strumenti della politica estera dell'UE. Tra le conclusioni del G20 figura l'impegno dei paesi più sviluppati a raggiungere i 100 miliardi di dollari annui di aiuti ai paesi più poveri, per contrastare il cambiamento climatico. L'impegno era stato preso nel 2009 e doveva essere raggiunto entro il 2020, ma ci si è fermati sotto i 90 miliardi. Secondo i nuovi accordi la somma dovrebbe essere raggiunta entro il 2023.

Oltre a questi risvolti attesi, lo EGD implica anche una serie di effetti collaterali, primo fra tutti la necessità di una revisione fondamentale del sistema energetico europeo che avrà delle ripercussioni anche sulle relazioni con il suo vicinato, e ridefinirà le priorità politiche europee su scala globale. Si tratta dunque di uno sviluppo della politica estera europea dalle profonde conseguenze geopolitiche.

Il tipo di criticità che potrebbero scaturire da una "lotta dell'energia" si è potuto osservare nel mese di ottobre 2021, quando l'aumento del prezzo dell'energia ha portato ad una crisi che rischia di destabilizzare la ripresa dell'UE e il Green Deal. I fattori causali sono molteplici e non c'è un'interpretazione univoca su di essi. Alcuni osservatori hanno visto una strategia russa per rimarcare l'importanza del nuovo gasdotto Nord Stream 2; altri, tra cui alcuni Europarlamentari, hanno accusato direttamente il Green Deal. Indipendentemente dalle cause reali della crisi, essa è un esempio delle problematiche e degli scontri che si potrebbero osservare nei prossimi anni.

La Commissione prevede che la situazione durerà per tutto l'inverno e, per farvi pronte, ha presentato una "tool box" di misure che gli Stati membri potranno utilizzare per aiutare i cittadini e le imprese europee ad affrontare l'impatto immediato degli aumenti dei prezzi e rafforzare ulteriormente la resilienza contro shock futuri.

Nei giorni precedenti alla presentazione della "tool box europea", alcuni Stati membri hanno accusato la Russia di mettere in ginocchio l'Europa, riducendo le forniture di gas per accelerare l'approvazione del nuovo gasdotto Nord Stream 2, anche se il presidente russo, Vladimir Putin, ha negato prontamente.

Come detto l'aumento dei prezzi dell'energia ha anche acceso delle polemiche sul Green Deal Europeo. Secondo alcuni Europarlamentari la crisi attuale sarebbe infatti causata anche dalle politiche ambientali europee che sono destinate ad inasprirsi con le misure del pacchetto "Fit for 55". Diversi governi temono una reazione stile "gilet gialli" prima ancora che il Green Deal inizi ad avere un costo reale per cittadini e imprese.

Attualmente le proposte europee sono in fase di negoziazione tra i co-legislatori (Parlamento e Consiglio), i prossimi mesi saranno quindi cruciali per capire quale strada prenderà l'UE per raggiungere i suoi obiettivi ambientali e quale sarà il suo impatto sulle vite di cittadini e imprese.

Progetti Spaziali Europei

La Commissione von der Leyen si è insediata a dicembre 2019 con una serie di proposte molto ambiziose. Negli altri articoli di questa sezione abbiamo parlato delle strategie fondamentali per rendere l'UE un leader globale della sostenibilità ambientale e, attraverso questo ruolo, rafforzare il suo peso internazionale. Nel presente articolo trattiamo un'altra novità di rilievo della nuova Commissione: la politica spaziale europea, alla quale è stato assegnato il budget più alto mai registrato a livello dell'UE (nonostante un ridimensionamento nelle negoziazioni post-pandemiche rispetto alla prima proposta della Commissione).

Oggi numerose applicazioni civili e militari sono legate allo Spazio che diventa sempre più centrale sul piano politico e strategico. Nel 2019 gli Stati Uniti hanno creato una "Space Force", nel 2020 la Francia una "Air and Space Force" e, nello stesso anno, la Germania un "Centro operativo aereo e spaziale". Anche l'Italia, nel 2020, ha stabilito una capacità di difesa spaziale: il Comando delle operazioni spaziali (COS), un organismo interforze delle forze armate italiane, dipendente dalla Stato maggiore della difesa.

Nel gennaio 2021 la Commissione ha istituito una Direzione Generale appositamente dedicata all'Industria della Difesa e lo Spazio ("Directorate-General for Defence Industry and Space" - DEFIS). Questo tipo di modifiche organizzative non sono certo una novità assoluta, ma sono significative e coincidono con un cambio di priorità politiche che vuole essere reso evidente anche nei processi interni, per garantire una migliore implementazione delle nuove priorità.

L'industria spaziale europea

L'industria spaziale europea è la seconda al mondo, dopo quella statunitense. Secondo le stime della Commissione europea, l'economia relativa allo Spazio in Europa, che comprende il settore manifatturiero e quello dei servizi, dà lavoro a oltre 231 mila professionisti, ha un

valore di 53-62 miliardi di euro (2017) e produce un terzo dei satelliti mondiali¹. I principali segmenti commerciali europei sono i sistemi di telecomunicazione e di osservazione della Terra (Earth Observation). L'Europa dispone di un settore spaziale all'avanguardia, che comprende un'industria manifatturiera satellitare, e un'industria dei lanciatori che, nello scorso decennio, ha fornito il 35% della capacità di lancio totale in tutto il mondo². Tuttavia, i governi europei destinano allo Spazio, in valore assoluto, meno di un terzo del budget spaziale statunitense e la produzione di satelliti è fortemente dipendente da componenti extra-europee³.

Oltre alla rivalità di Stati Uniti e Russia, da tempo attivi nel settore, la politica spaziale europea è soggetta a una crescente competizione da parte di nuovi concorrenti dinamici come il Giappone, la Cina, gli Emirati Arabi Uniti, e l'India. L'ascesa di queste nuove potenze spaziali, oltre all'attivismo della Russia, dà agli Stati membri dell'UE motivo di riflettere sull'importanza politica e militare – dunque non solo economica – dello Spazio. Una parte considerevole del potere economico dell'UE dipende dalle sue infrastrutture spaziali, pertanto le minacce poste ad esse mettono direttamente in pericolo la sua salute economica e politica. A metà novembre la Russia ha effettuato un test con un'arma anti-satellite che ha generato un numero significativo di detriti che hanno posto un rischio per i 240 satelliti europei presenti nello spazio. “Questo evento ci ricorda che lo spazio è sempre più conteso e deve diventare una dimensione a pieno titolo della nostra strategia di difesa”, ha detto il Commissario al Mercato interno Thierry Breton, responsabile per lo Spazio.

Alla luce di questi motivi lo Spazio aumenta la sua rilevanza strategica nel contesto attuale in cui l'UE mira a rafforzare la sua posizione e autonomia sia per quanto riguarda l'accesso a dati affidabili, che nelle catene del valore su scala globale.

Relazioni tra Unione Europea e ESA

La politica spaziale europea è gestita da due entità:

¹ Alex Wilson, EU Space programme, European Parliamentary Research Service, Maggio 2021.

² Eurospace, Space economics, 2018.

³ Su un tipico satellite dell'ESA, più della metà dei costi associati alle componenti elettriche, elettroniche ed elettromeccaniche (EEE) sono acquistati fuori dall'Europa.

- **l'Unione europea (UE)** che finanzia alcuni progetti strategici e di ricerca e innovazione tramite il suo budget di lungo periodo (il cd. Quadro Finanziario Pluriennale - QFP);
- **l'Agenzia Spaziale Europea (European Space Agency - ESA)** che finanzia i suoi progetti attraverso il budget messo a disposizione dagli Stati membri.

L'ESA non è una agenzia dell'UE. Le due istituzioni hanno competenze, procedure e Stati membri diversi. L'ESA è un'organizzazione intergovernativa con sede a Parigi, e che oggi conta 22 Stati membri effettivi⁴ (dei quali 19 sono anche membri dell'UE) più alcuni Stati associati sulla base di un accordo di cooperazione. Nonostante queste differenze di membership e modalità di lavoro, l'ESA e l'UE sono solite cooperare per obiettivi comuni (come, ad esempio, su programmi e iniziative di ricerca e sviluppo) e circa il 20% dei fondi gestiti dall'ESA nel recente passato ha avuto origine dal bilancio dell'UE.⁵

Progetti faro dall'UE

I principali progetti dell'UE relativi allo Spazio sono di tipo satellitare e sono oggi implementati dalla neonata "European Union Agency for the Space Programme" (EUSPA), una nuova agenzia esecutiva della Commissione europea, con sede a Praga, fondata nel 2021, per gestire il programma spaziale dell'UE. I principali progetti finanziati sono:

Copernicus: il più avanzato sistema di osservazione della Terra a livello mondiale;

Galileo: il sistema globale di navigazione satellitare dell'UE che fornisce dati di posizionamento globale estremamente accurati (per superare la dipendenza dal sistema statunitense GPS);

European Geostationary Navigation Overlay Service (EGNOS): fornisce servizi di navigazione critici in sicurezza agli utenti nel settore dei trasporti aerei, marittimi e terrestri in tutta l'UE;

Sorveglianza dell'ambiente spaziale (SSA): per evitare collisioni nello Spazio e monitorare il rientro degli oggetti spaziali nell'atmosfera terrestre;

⁴ Austria, Belgio, Repubblica Ceca, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Ungheria, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Paesi Bassi, Norvegia, Polonia, Portogallo, Romania, Spagna, Svezia, Svizzera e Regno Unito.

⁵ https://www.esa.int/About_Us/Corporate_news/ESA_and_the_EU

Programma sulla Comunicazione satellitare governativa (GOVSATCOM): per monitorare i rischi spaziali e garantire alle autorità nazionali l'accesso a comunicazioni satellitari sicure.

I programmi faro della politica spaziale europea



Finanziamenti europei

Nel Quadro Finanziario Pluriennale (QFP, il budget di lungo periodo dell'UE) la spesa dedicata allo Spazio è all'interno della prima rubrica "Mercato unico, innovazione e digitale" e ha una dotazione complessiva di 15,152 miliardi di euro (prezzi correnti per il settennato 2021-2027), ovvero il 10% dell'intera rubrica. È divisa in due voci:

- Programma Spaziale Europeo – 14,88 miliardi di euro (spese di investimento);
- Agenzie decentralizzate – 272 milioni di euro (spese di funzionamento di EUSPA).

Queste risorse sono destinate a supportare i progetti spaziali faro europei, nello specifico: Galileo ed EGNOS 9,01 miliardi di euro; Copernicus 5,42 miliardi di euro; SSA e/GOVSATCOM € 442 milioni.

L'UE finanzia anche la ricerca e l'innovazione spaziale attraverso il programma Horizon Europe (HE), sempre parte della prima rubrica del QFP. Il riferimento compare nel Cluster 4 del secondo pilastro di HE, "Digitale, Industria e Spazio", che ha una dotazione finanziaria totale di 15,3 miliardi di euro in sette anni (2021-2027), pari a circa il 16% dell'intero programma Horizon Europe.

Sempre nell'ambito del Cluster 4 di HE, la Commissione cofinanzierà il lancio di un partenariato pubblico-privato sullo Spazio. In HE i partenariati sono 49 e nascono per affrontare le sfide globali mettendo insieme partner privati e pubblici, evitare la duplicazione degli investimenti e ridurre la frammentazione delle attività di ricerca e innovazione (R&I) nell'Unione. Il partenariato sullo Spazio si chiama "Globally competitive Space Systems" ed è un partenariato co-programmato⁶. I bandi relativi apriranno non prima del 2022.

Nelle azioni supportate dal cluster è fortemente diffuso il supporto finanziario a terze parti (anche come "finanziamento a cascata" o "cascade funding"), un meccanismo attraverso cui la Commissione redistribuisce il finanziamento europeo ad alcune categorie di terze parti, solitamente PMI e startup, attraverso il lancio di bandi da parte del progetto finanziato nell'ambito della call di Horizon Europe. HE eroga le sue risorse principalmente attraverso *call for proposals* aperte e competitive. Il programma è attuato direttamente dalla Commissione europea («gestione diretta»). I bandi del cluster 'Digitale, Industria e Spazio' sono contenuti nella sezione 7 del Programma di lavoro di HE e disponibili sul *Funding & Tender*, il portale della Commissione europea dedicato ai finanziamenti a gestione diretta.

Per i primi due anni di Horizon Europe, EUSPA realizzerà 6 attività nell'ambito di un accordo con la Commissione europea. Le principali attività dell'EUSPA includono lo sviluppo di applicazioni per Galileo, EGNOS e Copernicus e su questo sono previsti due bandi rispettivamente nell'ottobre 2021 e nell'ottobre 2022, con un budget totale di oltre 80,7 milioni di euro. Inoltre, il Programma di lavoro prevede 18 milioni di euro per altre opportunità in termini di premi, hackathon, tutoraggio e applicazioni upstream nell'ambito del progetto CASSINI (iniziativa della CE per supportare imprenditori innovativi, start-up e PMI nel settore spaziale, nel periodo 2021-2027). L'iniziativa è aperta a tutte le aree del programma spaziale dell'UE, sia a monte (ad esempio nanosat, lanciatori, ecc.) che a valle (ad esempio prodotti/servizi abilitati dai dati spaziali). In particolare, il Programma di lavoro 2021-2022 prevede due "Premi EIC Horizon e CASSINI", per oltre 8 milioni di euro (applicazioni spaziali digitali e prodotti e servizi di tecnologia spaziale). Sempre tra queste risorse, 2,4 milioni di euro sono dedicati agli hackathon e al mentoring sotto

⁶ Si tratta di partenariati tra la Commissione e partner privati e/o pubblici. Si basano su protocolli d'intesa e/o accordi contrattuali, nei quali sono specificati gli obiettivi del partenariato europeo, i relativi impegni dell'Unione e degli altri partner in termini di contributi finanziari e/o in natura, gli indicatori chiave di prestazioni e di impatto, i risultati da realizzare e le modalità di rendicontazione.

l'egida di CASSINI, con l'obiettivo di sviluppare ulteriormente i prototipi in proposte commerciali praticabili e fornire opportunità di formazione su come accedere e utilizzare i dati di Copernicus ed EGNOS/Galileo con strumenti di analisi dei dati e intelligenza artificiale. Infine, 5 milioni di euro sono destinati a finanziare attività di innovazione per migliorare le operazioni legate al European Global Navigation Satellite System (EGNSS) e la fornitura di servizi.

In merito a HE la Commissione ha redatto un'Agenda delle priorità strategiche di R&I. Riguardo al principale segmento commerciale europeo, le telecomunicazioni, il documento nota che i clienti finali hanno bisogno di una capacità sempre maggiore a causa di un contesto digitale in rapida evoluzione come la rete cloud, internet delle cose, l'arrivo del 5G, l'aumento della concorrenza e la riduzione dei costi.

Altro elemento da monitorare per completare il panorama delle risorse destinate allo Spazio sarà la "Bussola strategica", il documento che delinea la visione europea sulla sicurezza e la difesa (Strategic Compass). Questo documento, presentato dalla Commissione a novembre e attualmente in discussione, offre all'UE l'opportunità di ripensare il suo approccio allo Spazio in chiave militare. Sul tema, già la cooperazione strutturata permanente (PESCO) e il Fondo europeo per la difesa (EDF) sono stati mobilitati per finanziare e sviluppare capacità spaziali per la sicurezza e la difesa dell'UE.

Presenza dell'Italia nei finanziamenti europei

L'industria spaziale italiana è al 3° posto in Europa e al 7° su scala mondiale. L'Italia ha un giro di affari legato al settore di 2 miliardi di euro ogni anno, conta circa 200 aziende, di cui l'80% PMI, che danno lavoro a 7 mila persone (+15% negli ultimi 5 anni)⁷.

Le aziende italiane si sono aggiudicate il 23.1% del totale delle sovvenzioni di EUSPA nel 2020 (ultimi dati disponibili, fonte sito EUSPA).

Tuttavia, va evidenziato che la maggior parte delle risorse per lo Spazio sono assegnate tramite appalti a dei *contractors* che forniscono servizi. A titolo di esempio nel 2019 sono stati assegnati a ESA 85 milioni di euro.

⁷ Ministero dello Sviluppo Economico, L'industria italiana dello Spazio: ieri, oggi e domani, Giugno 2020.

Sovvenzioni EUSPA 2020

Paese	Numero aziende	Totale euro	% sul totale
Francia	10	1.714.782,6	11,1%
Germania	9	2.422.888,0	15,7%
Italia	16	3.559.613,2	23,1%
Spagna	13	4.138.492,0	26,7%
Totale		15.396.761,5	100%

Fonte: sito web EUSPA

Conclusioni

La politica spaziale dell'UE contribuisce ad affrontare le sfide più urgenti che il pianeta dovrà affrontare nei prossimi anni, come la mitigazione e l'adattamento al cambiamento climatico, e supporta la realizzazione di quattro delle priorità politiche identificate dalla Commissione: "un Green Deal europeo" "un'Europa adatta all'era digitale", "Sostenere il nostro stile di vita europeo" e "un'Europa più forte nel mondo". Lo farà attraverso il nuovo programma spaziale, il primo del suo genere per l'Europa, che intende far emergere un nuovo ecosistema spaziale per promuovere l'imprenditorialità e promuovere l'industria spaziale europea.

Per implementare le sue politiche spaziali l'UE continuerà a collaborare strettamente con l'ESA che è, e continuerà quindi ad essere, la principale Agenzia europea per le questioni spaziali, nonostante la creazione di EUSPA che, però, come abbiamo avuto modo di spiegare ha un perimetro molto più limitato.

Il Commissario Breton, ha indicato quattro priorità future dell'UE per lo Spazio. L'intenzione alla base è quella di consolidare la posizione di rilievo dell'Europa nel settore e, allo stesso tempo, non perdere terreno a favore dei rivali internazionali.

La prima priorità è consolidare i programmi faro Galileo e Copernico, la cui eccellenza è riconosciuta a livello globale e che sono strumentali alla transizione verde e digitale.

Secondo, l'Europa intende anticipare le sfide future sviluppando un'infrastruttura che garantisca una connessione a tutti, continua (anche in situazioni di crisi) e senza zone morte e che proietti l'Europa nell'era dei quanti.

Terzo, aumentare l'autonomia strategica europea nel settore dello Spazio senza chiudere la porta ai nostri partner. L'intenzione è di sviluppare e mantenere le infrastrutture, tecnologie, abilità, competenze europee e ridurre le dipendenze critiche dai paesi terzi.

Infine, quarto, l'Europa vuole diventare il fulcro dell'imprenditoria spaziale nel mondo. In Europa esistono start-up, imprenditori e capacità di ricerca e innovazione ma manca un approccio coerente, efficiente e organico.

Il settore spaziale globale sta attraversando un processo di industrializzazione rapido e profondo il cui principale effetto è la maggiore economicità delle attività che lo contraddistinguono. Per coordinare gli sforzi e rispondere a questa criticità l'UE fa e farà principalmente affidamento sul programma CASSINI che intende creare un ecosistema favorevole allo sviluppo di imprenditorialità e ricerca legata allo Spazio.

In conclusione, il 2021 è un anno decisivo per la strategia spaziale e per la posizione dell'Europa sulla scena spaziale globale.

Quella in corso è una revisione piuttosto fondamentale del modo in cui il tema viene gestito in Europa e i cui risultati si vedranno nei prossimi anni. L'UE è all'avanguardia nel settore ma la maggior parte degli Stati membri considera ancora lo Spazio come un dominio prevalentemente civile. Il contesto geopolitico descritto nell'articolo imporrà, nei prossimi anni, all'EU anche una riflessione sull'importanza politica e militare dello Spazio.

L'evoluzione dell'approccio europeo alla finanza sostenibile: la nuova strategia per finanziare la transizione ad una economia sostenibile

Nel 2018, poco più di un anno prima del termine della presidenza Juncker, la Commissione europea presentò il suo primo pacchetto sulla finanza sostenibile, meglio noto come "Piano d'Azione per la finanza sostenibile". L'adozione di questa strategia rappresentò il primo approccio normativo dell'Unione Europea (UE) alla finanza sostenibile, un'iniziativa nata per rendere il sistema finanziario in grado di promuovere uno sviluppo sostenibile sotto il profilo economico, sociale e ambientale, contribuendo ad attuare gli obiettivi che l'Unione si era data con l'Accordo di Parigi e l'Agenda 2030 delle Nazioni Unite.

Il primo Piano d'Azione si proponeva, e si propone tuttora, tre obiettivi ritenuti fondamentali per supportare la transizione ambientale:

- riorientare i flussi di capitale verso un'economia più sostenibile;
- integrare la sostenibilità nella gestione del rischio;
- promuovere la trasparenza e gli approcci di lungo termine.

Questi tre macro-obiettivi politici sono stati perseguiti attraverso 10 azioni¹ che possono essere ricomprese in 3 pilastri fondamentali: i)

¹ Nel dettaglio le 10 azioni sono: 1) stabilire un sistema di classificazione europeo per le attività sostenibili; 2) creare standard e label per prodotti finanziari verdi; 3) promuovere l'investimento in progetti sostenibili; 4) incorporare la sostenibilità quando si fornisce consulenza finanziaria; 5) sviluppare parametri di sostenibilità; 6) integrare meglio la sostenibilità nelle valutazioni e nelle ricerche di mercato; 7) chiarire i doveri degli

la necessità di una tassonomia europea univoca, ii) la necessità di fare adeguata disclosure delle informazioni di sostenibilità e iii) rendere disponibili alcuni strumenti (*tools*) per facilitare gli investimenti sostenibili.

I tre pilastri del primo Piano d'Azione europeo per la finanza sostenibile

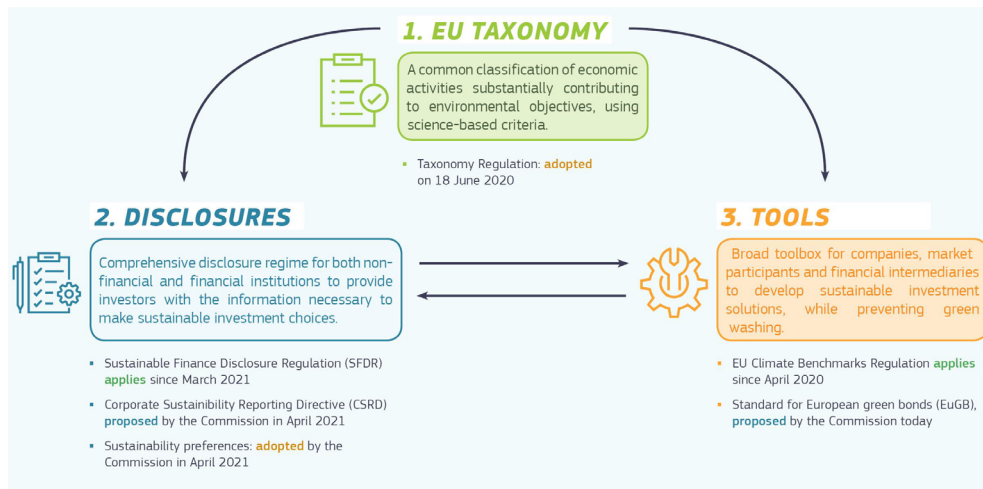


Fig. 1 - Fonte: Commissione Europea

Mentre possiamo considerare la scelta di puntare su questi 3 pilastri una decisione allineata con le necessità di creare una base su cui costruire future azioni, le modalità in cui le 10 azioni sono state messe a terra non è scevra da considerazioni pratico/politiche. La Commissione Juncker, infatti, non era lontana dalla fine del suo mandato e, in modo molto pragmatico, si è scelto di iniziare da proposte che avrebbero potuto essere ragionevolmente portate a termine nel tempo disponibile.

Questo approccio, implicitamente, rendeva necessario che la nuova Commissione, che avrebbe preso il testimone a fine 2019, dovesse presto rivedere il Piano d'Azione per verificare il raggiungimento degli obiettivi fissati e individuare le nuove azioni necessarie a completare il quadro.

investitori istituzionali e dei gestori di attivi; 8) incorporare la sostenibilità nei requisiti prudenziali; 9) rafforzare la divulgazione della sostenibilità e le regole contabili; 10) promuovere un governo societario sostenibile e attenuare la tendenza al breve termine nei mercati dei capitali.

Di conseguenza, sulla base di questa prima strategia del 2018, il 6 luglio 2021 la Commissione europea ha pubblicato la nuova Strategia per la finanza sostenibile, intitolata "Strategia per il finanziamento della transizione verso un'economia sostenibile".

La nuova Strategia, secondo Mairead McGuinness² e Valdis Dombrovskis³, definisce l'ambiziosa tabella di marcia dell'UE sulla finanza sostenibile per gli anni a venire. Infatti, sempre secondo la Commissione, per conseguire gli obiettivi climatici servono sforzi costanti che rendano possibili gli ingenti investimenti necessari a rendere l'economia più verde e creare una società più inclusiva.

La nuova strategia si basa essenzialmente su 6 azioni (che a loro volta si declinano in una serie di sotto-azioni) raggruppabili nei seguenti quattro pilastri.

- 1. La transizione verso la sostenibilità.** Questa strategia vuole fornire gli strumenti per permettere agli attori economici di finanziare i loro piani di transizione e di raggiungere obiettivi climatici e ambientali più ampi, qualunque sia il loro punto di partenza. Uno dei principi cardine è quello di riconoscere l'importanza di non valutare la sostenibilità di un'attività solo in un determinato momento, ma l'intero percorso di miglioramento, di transizione verso la sostenibilità.
- 2. L'inclusività.** Questa strategia vuole essere più esplicita della precedente nell'obiettivo di soddisfare i bisogni e fornire agli individui e alle piccole e medie imprese un maggiore accesso alla finanza sostenibile, rafforzando l'importanza dei temi sociali.
- 3. La resilienza e contribuzione.** La strategia stabilisce come il settore finanziario stesso possa contribuire a raggiungere gli obiettivi di Green Deal ma anche come debba migliorare la considerazione dei rischi collegati agli aspetti ESG.
- 4. L'ambizione globale.** La strategia stabilisce come promuovere un consenso internazionale per un'ambiziosa agenda globale di finanza sostenibile, tema in linea con il Green Deal.

² Commissaria europea responsabile della Stabilità finanziaria, dei servizi finanziari e dell'Unione dei mercati dei capitali.

³ Vicepresidente esecutivo della Commissione europea e Commissario al Commercio.

I quattro pilastri della nuova strategia europea per la finanza sostenibile

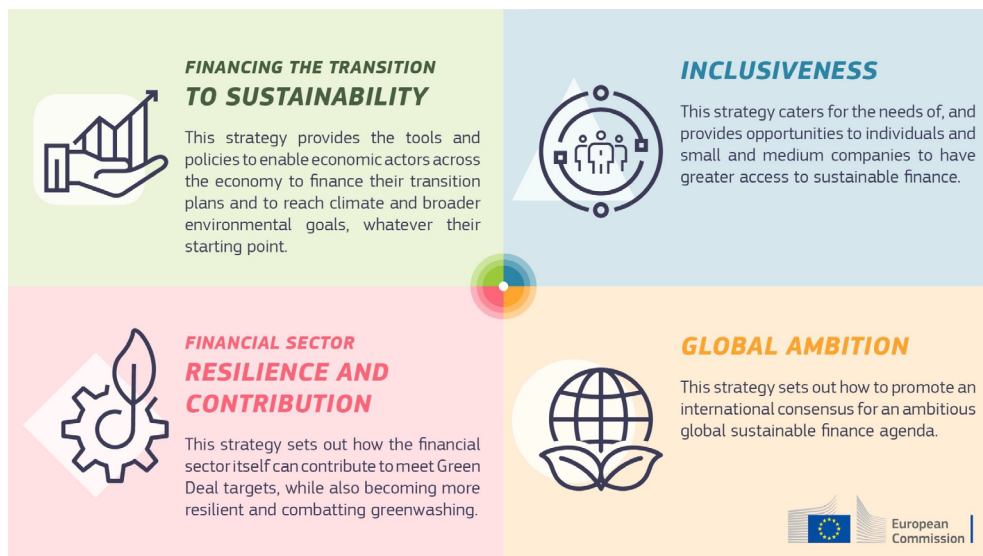


Fig. 2 - Fonte: Commissione Europea

Questa strategia è considerata uno dei pilastri fondamentali al raggiungimento degli obiettivi del Green Deal Europeo (si veda l'articolo dedicato al Green Deal nel presente numero di Dossier Europa) nel sistema finanziario.

Evidentemente, l'adozione della strategia da parte della Commissione è soltanto il primo passo di un percorso assai più lungo, che coinvolgerà le Istituzioni europee per i prossimi anni. Infatti, la messa a terra di queste quattro priorità passa dalle seguenti 6 azioni individuate, che saranno man mano implementate dalla Commissione nei prossimi mesi, secondo una tempistica non sempre ben definita.

- 1. Riconoscere il percorso di transizione e gli step intermedi**, ampliando l'attuale quadro legislativo sulla finanza sostenibile. L'obiettivo della Commissione con questa azione è quello di facilitare il finanziamento dei piani di transizione ambientale per tutti gli attori economici. Questo prevede:
 - a l'ampliamento della copertura delle attività sostenibili nella tassonomia dell'Unione europea;
 - b l'estensione del quadro della tassonomia dell'Unione europea per riconoscere gli sforzi di transizione;

c l'estensione del quadro degli standard e dei label di finanza sostenibile.

- 2. Rendere la finanza sostenibile più inclusiva** nei confronti di PMI e consumatori dotandoli degli strumenti e degli incentivi adeguati ad accedere al finanziamento della transizione. Quest'azione mira ad allargare la platea di possibili tipologie di beneficiari, con un'attenzione per gli investitori al dettaglio e per le PMI tramite la creazione di possibili strumenti di supporto per prestiti retail verdi e mutui verdi. Inoltre, intende supportare la cosiddetta "financial literacy" per gli individui, in modo da favorire la creazione di adeguate competenze.

- 3. Rafforzare la resilienza** del sistema economico e finanziario ai rischi individuati nell'ambito della sostenibilità. Con questa terza azione si lavorerà su temi inerenti alla gestione dei rischi ESG, con una serie di iniziative settoriali specifiche ben note al mondo finanziario, tra cui la direttiva sui requisiti di capitali e gli standard di reporting.

- 4. Aumentare il contributo del settore finanziario** alla sostenibilità. L'obiettivo di questa azione è obbligare il settore finanziario a fissare e rendere noti degli obiettivi di sostenibilità, monitorando i progressi fatti per raggiungerli. Questo comporterà anche la necessità di migliorare la disponibilità, l'integrità e la trasparenza delle valutazioni ESG nonché la loro affidabilità e comparabilità.

- 5. Garantire l'integrità del sistema finanziario** dell'Unione europea e monitorarne la transizione ordinata verso la sostenibilità. Con la transizione e l'integrità del sistema finanziario sarà importante monitorare, con il supporto delle autorità di vigilanza europee (ESA), i rischi di greenwashing e sarà necessario sviluppare un solido quadro di monitoraggio per misurare i flussi di capitale e assistere gli Stati membri nella valutazione del divario degli investimenti e nella misurazione dei progressi compiuti dai loro settori finanziari entro il 2023. Si lavorerà per l'istituzione di un forum di ricerca sulla finanza sostenibile.

- 6. Creare iniziative e norme internazionali** di finanza sostenibile e sostenere i Paesi partner dell'Unione europea, in modo da favorire e promuovere un consenso internazionale per un'ambiziosa agenda globale di finanza sostenibile. Quest'ultima azione è quella che mira a portare l'UE a essere leader su scala globale su questi temi, da un lato sostenendo i Paesi a basso e medio reddito e, dall'altro, progredendo e approfondendo il lavoro della Piattaforma internazionale sulla finanza sostenibile (IPSF) per accelerare il dialogo internazionale.

Nel complesso, la nuova strategia mostra che la finanza sostenibile continua ad essere una delle priorità principali della Commissione, sia in termini di attuazione della legislazione esistente che di proposta di nuove iniziative. Visto il carattere orizzontale e pervasivo delle diverse azioni previste, sarà importante che le singole proposte legislative mantengano un elevato raccordo tra loro e siano coordinate anche con le altre politiche europee (non ultime le iniziative del pacchetto di Capital Market Union).

La Sezione **Policy europee: novità e tendenze**

è curata dall'Ufficio European Regulatory & Public Affairs di
Intesa Sanpaolo

Autori



Marco Boscolo

Head of European Growth Policies



Carlo Ferdinando Brenner Sgarbi

Policy Advisor European Growth Policies



Erica Pagliaroli

Policy Advisor European Growth Policies

Europa e Mediterraneo: flussi, dinamiche e connettività



PORTI... amoli a competere: l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

Il Dossier Unione Europea realizza un'intervista esclusiva a Mario Mega, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, un Porto ricco di progetti e di ambizioni per il futuro. Il Presidente parla con noi delle prossime iniziative, del futuro del porto e analizza i dettati del PNRR. Intervista tutta da leggere.

Mario Mega

Presidente

Autorità di Sistema Portuale dello Stretto



Presidente, inizierei con un suo parere sulla struttura e i dettati del **PNRR**, in particolare è stata data giusta attenzione ai porti ed alla logistica oppure occorre anche altre misure?

Il PNRR ed i fondi collegati hanno messo a disposizione dei porti una quantità di risorse importanti che certamente consentiranno di migliorare le infrastrutture a supporto della logistica. Per l'individuazione degli interventi si è fatto soprattutto riferimento alle richieste avanzate dalle singole AdSP mentre forse sarebbe stato più efficace individuare dei progetti strategici unici nazionali con una maggiore integrazione con gli interventi finanziati ad altri soggetti, sia pubblici che privati, nei singoli territori. Questo ritengo che avrebbe assicurato una migliore risposta in termini di efficacia e di ricadute complessive sul sistema dei trasporti ed alla fine sulla stessa redditività degli investimenti.

Ci può dire i **progetti** e le iniziative più importanti che vedranno

coinvolto il suo porto? Abbiamo recentemente assistito alla Genoa Shipping Week dove ha mostrato alcune slide con numerose iniziative e con una mole consistente di risorse coinvolte.

Nel caso dell'Area dello Stretto, la scelta del MIMS, da noi condivisa e per certi aspetti anche consigliata, è stata quella di intervenire per il miglioramento delle condizioni di accoglienza e per aumentare la sostenibilità delle varie tipologie di traghettamento tra le sponde della Sicilia e quelle della Calabria. Complessivamente si tratta di investimenti per quasi mezzo miliardo di euro che vedono più attuatori tra cui anche la AdSP dello Stretto. Per quello che ci riguarda noi avremo risorse, pari a quasi cento milioni di euro, per migliorare i servizi di accoglienza, con la creazione o adeguamento delle Stazioni Marittime passeggeri di Villa San Giovanni e di Messina, per la elettrificazione di circa 2.500 m di banchine operative dei porti del sistema e per la realizzazione a Messina di un deposito costiero di GNL. A questi vanno aggiunti i finanziamenti, sia al vettore pubblico che a quelli privati, per il rinnovo delle flotte per l'utilizzo di nuove motorizzazioni ibride che riducano la produzione di CO2. Ci saranno poi i fondi per nuove navi ferroviarie e per nuovi treni di moderna concezione che consentano anche la netta riduzione dei tempi di manovra. Complessivamente, quindi, intervenenti sul sistema di attraversamento dello Stretto che comporteranno sia benefici per la qualità dei servizi di trasporto che riduzione dei tempi di attraversamento e soprattutto una maggiore sostenibilità complessiva.

Il **Mediterraneo** diventa un'area sempre più sfidante e competitiva dal punto di vista portuale. Quale è la sua visione dell'approccio che l'Italia e l'Europa dovrebbero avere nei confronti di quest'area?

Il Mediterraneo si sta trasformando da un bacino di mero transito delle linee di trasporto di lunga percorrenza per trasferimento di prodotti finiti da un continente all'altro ad un'area di produzione o trasformazione di beni, conseguente alla regionalizzazione delle attività di produzione ed all'accorciamento delle catene di produzione, che successivamente raggiungeranno i mercati finali. In più aumentano i consumi del continente africano, con ampie aree in forte crescita ed espansione economica, che possono costituire nuovi mercati per questa produzione. Rispetto a questo scenario ritengo che l'Italia dovrebbe svolgere un ruolo più propositivo affinché il fenomeno dei flussi migratori, attualmente gestiti con grande difficoltà solo dal punto di vista della salvaguardia delle vite umane

o del controllo dell'immigrazione clandestina, venga considerato all'interno di un'operazione più complessiva di accompagnamento dei Paesi africani verso nuovi modelli di crescita e sviluppo economico e sociale. Sino a che non cambieremo approccio nei confronti del sostegno allo sviluppo di questi territori continueremo a gestire flussi di persone disperate alla ricerca di una sicurezza e di una prospettiva di vita migliore che l'Europa non potrà mai loro assicurare mentre ci sono tutte le condizioni per aiutarli a svilupparsi rispettando i loro modelli culturali e sociali ma utilizzando le migliori tecnologie che possiamo mettere a disposizione.

Il suo Sistema Portuale ha totalizzato, nel primo semestre, oltre 6,3 milioni di tonnellate di traffico Ro-Ro e oltre 5,2 milioni di passeggeri (primo in Italia), comparti strategici dello scalo. Intravede segnali di ripresa oppure la **pandemia** sta ancora portando problemi, e di che tipo?

La crisi pandemica, sin dal primo lockdown della primavera del 2020, ha messo a dura prova i sistemi produttivi mondiali e creato grandissime difficoltà allo spostamento di materie prime e beni di consumo soprattutto sulle lunghe percorrenze. Sin dal primo momento i Porti dello Stretto hanno reagito molto bene continuando ad operare a regime ed assicurando gli spostamenti delle merci, soprattutto dei prodotti agricoli, tra la Sicilia e il Continente. Anche il traghettiamento dei passeggeri, tranne le limitazioni di un breve periodo legate al blocco degli spostamenti non necessari tra le regioni disposto a livello nazionale, è sempre stato assicurato con continuità. La fase di ripresa dell'economia, in questo ultimo periodo, sta confermando le tendenze di crescita dei vari segmenti di trasporto marittimo nei nostri porti compreso quello del crocierismo che è stato, alla fine, l'unico che ha risentito, così come dovunque in Italia e nel mondo, in maniera significativa delle riduzioni di traffico che nel 2020 hanno raggiunto anche percentuali di circa il 90%. Complessivamente possiamo affermare che i volumi di passeggeri e merci sul traghettiamento sono già tornati a livelli pre COVID del 2019, con prospettive di conferma di questo trend positivo di crescita, mentre le previsioni del traffico crocieristico fanno prevedere che si possa tornare ai valori pre crisi entro il 2023.

Affrontiamo insieme un tema di forte attualità quale quello della **digitalizzazione**; pensa che questa sia la strada sulla quale investire?

Ed in che misura sta cercando di portare questo nuovo concetto nel suo porto?

La digitalizzazione della logistica in Italia non ha ancora raggiunto livelli soddisfacenti purtroppo in linea con molti altri settori tanto da porci, come Sistema Paesi, ai livelli più bassi nell'Unione Europea per l'utilizzo di servizi digitali. Molteplici sono le ragioni di questo gap e prima fra tutti la difficoltà di sviluppare interventi strutturali pianificati a livello nazionale, che erano stati previsti da ultimo nel Piano Nazionale della Portualità e della Logistica del 2016, per l'attivazione della Piattaforma Logistica Nazionale. Alcune Autorità di Sistema Portuale hanno autonomamente sviluppato sistemi che ben stanno consentendo al loro cluster di gestire con efficacia molte funzioni portuali e logistiche. Manca però quella piena integrazione tra tutti i processi autorizzativi delle varie Istituzioni operanti nei porti e nei retroporti oltre che nelle altre modalità di trasporto che solo una visione unitaria nazionale potrà assicurare. Con il PNRR il Governo nazionale ha introdotto delle interessanti novità in materia abbandonando la soluzione PLN e virando verso una più moderna piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale che vedrà finalmente il MIMS come soggetto nazionale responsabile e con la rivalutazione del ruolo delle AdSP partendo proprio dalle più significative esperienze già realizzate ed operative. L'AdSP dello Stretto, alla luce dei nuovi scenari, ha già individuato le risorse per realizzare il suo nuovo sistema informativo, denominato ASTRA, che da un lato consentirà una gestione full digital dell'attività amministrativa e dall'altro assicurerà l'attivazione di nuovi servizi all'utenza commerciale ed ai passeggeri oltre che l'interoperabilità con tutti gli altri sistemi verticali delle Amministrazioni centrali operante nei porti.

L'intervista volge al termine e le farei altre due domande. La prima riguarda i **Green Port**: cosa è per lei un Porto Verde e come il suo Sistema Portuale si sta preparando a diventarlo o meno.

Nella definizione di Green Port è possibile ricomprendere tante iniziative differenti tutte finalizzate a ridurre gli impatti ambientali delle attività portuali. La strategia dei Porti dello Stretto su questo tema è soprattutto finalizzata a ridurre il più possibile la produzione di CO2 in tutte le attività che vengono svolte in banchina ma anche sostenere gli sforzi dei vettori marittimi di adeguare le navi per utilizzare carburanti non fossili o meglio ancora l'energia elettrica da fonti rinnovabili. Il tal senso il nostro impegno di assicurare una transizione ecologica ed

energetica di tutte le attività portuali partendo dalla elettrificazione delle banchine e dalla realizzazione di un deposito costiero di GNL senza trascurare gli interventi per l'efficientamento energetico di immobili ed impianti demaniali così come per l'autoproduzione di energia elettrica da fonti rinnovabili. A tutto questo aggiungiamo una particolare attenzione nella progettazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture portuali per aumentare la sostenibilità delle attività e la resilienza del sistema portuale e non ultimo il sostegno ed il supporto al mondo accademico e della ricerca su tematiche, quali quelle dell'utilizzo operativo delle motorizzazioni a idrogeno, che dovranno consentirci nel lungo termine di raggiungere gli obiettivi fissati dall'Agenda 2030.

L'ultima domanda è più in generale sul **futuro** dei porti italiani; a suo avviso dove è che si dovrebbe incidere per avere un Sistema Italia più competitivo in termini di porti e logistica?

L'Italia con la sua conformazione orografica ed i suoi ottomila chilometri di costa ha un sistema di porti commerciali, a stretto servizio dei territori, che storicamente ne hanno sempre fatto la fortuna assicurando il tempestivo e sicuro arrivo delle materie prime oltre che la possibilità di spedire beni di consumo ed impiantistica con grande facilità in tutte le parti del mondo. Purtroppo, la logistica non ha ancora assunto quel ruolo di industria come in altri paesi europei e questo per una tradizionale preferenza delle nostre aziende di produzione e manifatturiere di non preoccuparsi direttamente anche delle fasi di consegna delle merci. Le criticità che spesso vengono addebitate al sistema logistico nazionale sono spesso collegate ad una scarsa efficienza dei nodi portuali mentre sono causate dalla mancanza di un unico processo operativo, dalla produzione sino al consumatore finale, e dalla stratificazione di singole inefficienze. Per rendere perfettamente funzionante l'intero sistema credo che sia necessario da un lato spingere verso una effettiva integrazione tra i centri di produzione, i retroporti ed i porti, che si potrà ottenere solo se si limiteranno le parcellizzazioni del tessuto produttivo attuale, e dall'altro se la digitalizzazione della catena logistica comincerà a viaggiare con la stessa velocità con cui le aziende stanno trasformando, secondo i principi dell'Industria 4.0, i propri processi produttivi.

Sostenibilità non solo ambientale

a cura di

Massimo Marciani

Presidente

Freight Leaders Council



Nel mondo pre-COVID 19 la sostenibilità, in vari settori dell'industria, compresa la logistica, era legata soprattutto all'ambiente. Anche nella logistica marittima e nella filiera estesa della blue economy la sostenibilità era percepita come un tema che riguardasse sostanzialmente le minori emissioni del sistema di trasporto.

Una concezione limitata della sostenibilità che le diverse ondate della pandemia hanno spazzato via portando alla nostra attenzione il concetto di resilienza, la necessità di garantire a questo comparto e ai suoi stakeholder una *business continuity* lungo tutta la filiera produttiva. Una continuità indispensabile alla nostra società.

Nel *new normal* abbiamo abbracciato un concetto di sostenibilità esteso, anche sociale ed economico. Questa presa di coscienza e il contestuale accesso ai finanziamenti del PNRR ci impongono di cogliere le occasioni nel breve periodo, relative allo sviluppo di un'economia circolare anche nella logistica, centrata non solo nuovi e più ecologici carburanti e motorizzazioni ma anche su nuovi modelli organizzativi e, soprattutto, sull'abbandono del concetto di economia lineare "estraggo, utilizzo e smaltisco" che sembrava il paradigma della lotta alla povertà. Non si tratta più di produrre più beni per tutti ma di produrre quello di cui la società ha bisogno, seguire i prodotti nel loro life cycle e alla fine recuperarli e avviarli a nuovi utilizzi (Fig. 1).

I due esempi di cicli produttivi

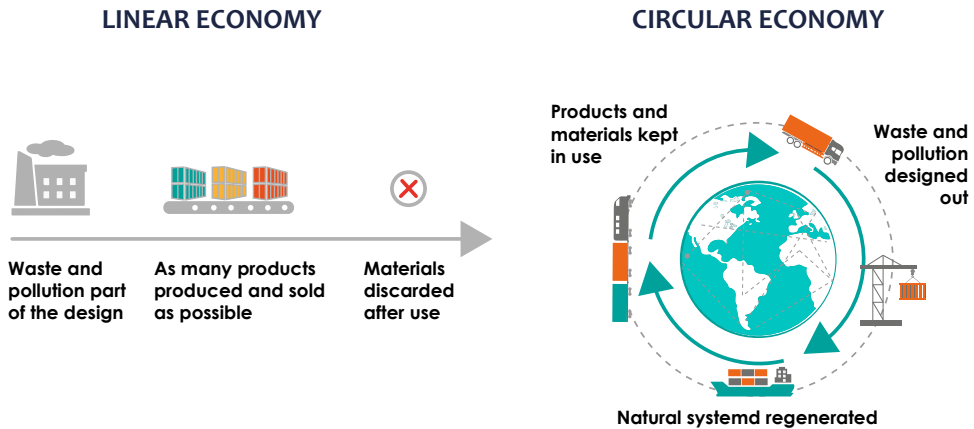


Figura 1 – Fonte: elaborazione SRM su Ellen Mc Arthur Foundation

In questo nuovo scenario la logistica, anche quella marittima, giocherà un ruolo fondamentale. Molte aziende multinazionali di primaria importanza stanno ragionando sul *re-shoring* degli impianti di produzione.

Abbiamo a disposizione dei driver che sono dei veri “*game changer*” del settore: lo sviluppo di modelli etici nel lavoro, l'attenzione dei clienti finali agli aspetti ambientali, la mancanza di manodopera qualificata e non qualificata nel settore, la congestione nei porti, la digitalizzazione spinta. Ultima, ma non meno importante, la necessità di ridurre le emissioni climalteranti e, nello specifico, quelle derivanti dal trasporto.

Il sistema Paese si trova di fronte a una opportunità senza precedenti per avviare una sorta di nuovo Piano Marshall. Un'opportunità che è una grande responsabilità per tutti noi. È il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, un totem a cui tutti ci rivolgiamo e che crediamo essere il “*silver bullet*” che porterà un nuovo rinascimento nel nostro Paese.

Si deve gestire al meglio un tesoretto di circa 61 miliardi di euro suddiviso su due missioni: la prima è la Rivoluzione Verde e la Transizione Ecologica; la seconda sono le Infrastrutture per una Mobilità Sostenibile. In buona parte è un indebitamento che stiamo trasferendo alle future generazioni. Per questo motivo questi investimenti devono operare una svolta e un reale salto di discontinuità nel nostro Paese. Non basterà completare azioni o progetti che avevamo messo in cantiere anni addietro e che per vari motivi non siamo riusciti a realizzare. Non ripescare cassette progetti che non avevano trovato attuazione negli

anni passati ma rendere il nostro Paese veramente competitivo, anche in termini logistici. E questo vuol dire progettare e poi realizzare un ecosistema digitale fortemente legato alla trasparenza dei processi, consentendo alla merce di poter essere tracciata dal momento in cui viene prodotta al momento in cui viene non più consumata ma riciclata. Perché il consumo non è la fine del prodotto ma è uno step del ciclo di vita del prodotto che, una volta utilizzato, deve essere recuperato, riciclato e rimesso in uso (Fig. 2).

I cicli di recupero

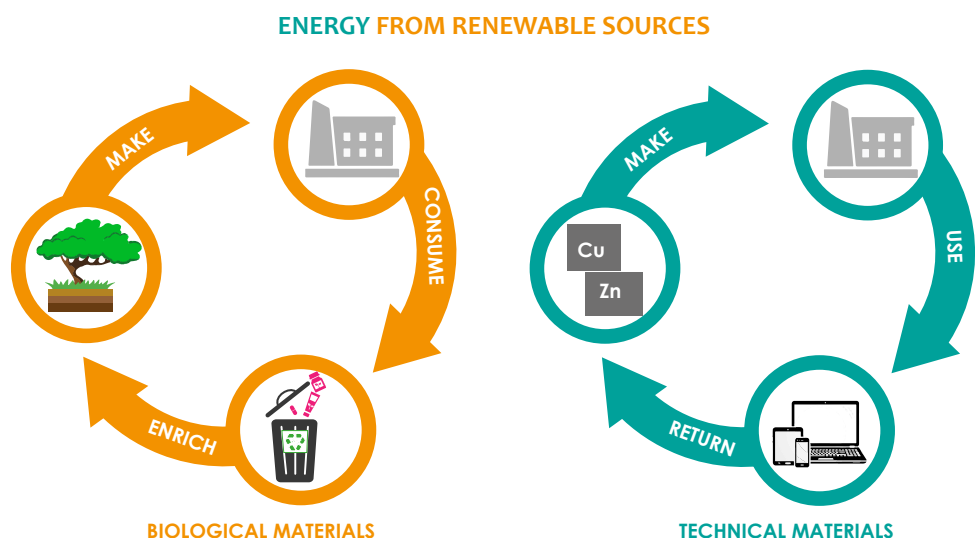


Figura 2 – Fonte: elaborazione SRM su European Commission

Per questa ragione è fondamentale pensare a una roadmap che preveda che gli investimenti con i fondi PNRR in grado di rispondere non solo alle esigenze logistiche attuali ma, soprattutto a quelle del 2030 o del 2050. Il nostro Paese deve essere, Al completamento del Piano, l'Italia dovrà ottenere un forte vantaggio competitivo. Non basterà soltanto colmare il gap logistico che abbiamo scavato negli anni fra l'Italia e - ad esempio - la Germania e Paesi Bassi. Siamo intorno al ventesimo posto nella classifica dell'efficienza logistica, Logistic Performance Indicator) ma sarà fondamentale trovare, grazie al PNRR, l'opportunità di un futuro da protagonisti nella logistica, l'industria delle industrie.

Se le stime di crescita del nostro Paese prevedono una crescita del PIL del 6,1% nel 2021 e un successivo assestamento nel 2022, questo aumento non potrà mai essere raggiunto senza componente logistica, il motore dell'economia che incide in misura consistente nella composizione del valore. Ricordiamo che il nostro Paese è un grande esportatore. I dati dell'Osservatorio SRN evidenziano che il 30% di tutto quello che parte dall'Italia verso i mercati stranieri si muove via mare, la seconda modalità per importanza dopo la strada e che il nostro un export verso gli USA è pari al 24% del totale. L'economia del mare, quella che transita attraverso i nostri porti, vale circa il 3% del PIL.

Da una analisi delle missioni del PNRR emerge una grande attenzione al trasporto ferroviario, con molti investimenti indirizzati ai soggetti che si ritiene siano più in grado di una progettazione esecutiva e di impegnare i fondi entro il fatidico 2023. Questo potrebbe dare l'impressione, speriamo smentita dai fatti, che i finanziamenti all'interno del PNRR siano stati organizzati più per opportunità che non per necessità, puntando di più in quelle aree dove il Governo ha pensato di avere maggiore facilità di investimento.

Abbiamo infatti l'obbligo di rendicontare a Bruxelles - entro il 2026 - investimenti per circa un milione e 300mila euro al giorno. Un impegno che non è stato mai preso da nessun Governo prima d'ora, in nessun tempo e in nessun luogo.

Premesso quanto sopra, l'impressione che si ha esaminando i testi pubblicati dal Governo e tenendo conto di quanto comunicato nelle diverse audizioni parlamentari che si sono succedute in questi mesi, è che i contenuti del PNRR sono più quelli di uno strumento che abbia guardato indietro, piuttosto che guardare avanti al futuro, alla innovazione ed alla efficienza del nostro Paese.

Non c'è, all'interno del PNRR, nessun elemento che ci permetterebbe di essere *leading country* nei prossimi anni. Non c'è un'idea che sia davvero innovativa; piuttosto si è puntato a colmare le nostre carenze strutturali con questa formidabile iniezione di finanziamenti.

Dal punto di vista dell'industria logistica, guardando alle prospettive di sviluppo dei prossimi anni, c'è da chiedersi se il just in time è un modello che ha un futuro o se è definitivamente tramontato, spazzato via dall'emergenza COVID-19 e dalla necessità di sviluppare sempre più modelli resilienti.

Ma qual è la giusta velocità della transizione?

Stiamo assistendo a fenomeno di reshoring da parte delle aziende più importanti, che stanno riportando la propria produzione più vicina ai

mercati di consumo. Abbiamo, in questo momento, una situazione molto più favorevole rispetto ad alcuni Paesi dell'Asia importanti per la produzione industriale. Il Vietnam, la Malesia, la stessa Cina, vivono una situazione pandemica molto preoccupante. Nella tempesta logistica che stiamo subendo si inseriscono alcuni driver che non sono sotto il nostro controllo. La mutevole situazione pandemica in Paesi che sono i nostri mercati primari di consumo, la carenza delle materie prime, l'aumento del costo dei combustibili, il contingentamento applicato dalla Cina all'impiego dell'energia elettrica per contenere l'inquinamento. Tutti elementi che pongono uno stress fortissimo sulla catena logistica globale con aumenti di sette volte del costo noli marittimi, con tempi di attesa per le merci che, nei principali porti statunitensi sono passati da tredici ore a tredici giorni. Tutto ciò ha un impatto devastante per chi fa logistica.

Ormai tutti siamo perfettamente consapevoli che un cambio di paradigma sia necessario e non più differibile. E che se è arrivato il tempo di ridare le carte il nostro Paese, da sempre escluso dai grandi giochi del settore logistico, potrebbe avere una mano buona.

L'economia verde non è un'opzione, è una necessità. Il COP26 ci ha resi consapevoli che il cosa –la decarbonizzazione – non è più in discussione ma è fondamentale sapere come e quando raggiungere l'obiettivo. Per questo non riteniamo necessario predisporre un ennesimo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, di cui tante versioni si sono succedute in questi anni, mai realizzati, vecchi fin dal momento della loro pubblicazione. Le dinamiche di riallineamento ed evoluzione del mercato dell'industria logistica sono infinitamente più rapide di quelle della predisposizione di un masterplan. Abbiamo perso l'occasione di definire una roadmap del settore per concordare il modello di fuel mix e capire come poter utilizzare al meglio le diverse tecnologie in un arco temporale tra il 2030 e il 2050, di come un sistema dei trasporti fondato sull'utilizzo dei carburanti fossili potesse essere prima affiancato e poi completamente sostituito dai nuovi prodotti energetici come bioGNL, l'elettrico e l'idrogeno.

In Italia manca ancora una strategia industriale e logistica. E quest'ultima, la logistica, industria delle industrie, ne risente per prima. Che paese immaginiamo di avere nel 2030 o nel 2050? Quali saranno i settori di punta su cui investire? Saremo un Paese a vocazione turistica? Punteremo sull'accoglienza e sui prodotti agroalimentari di nicchia ad alto valore aggiunto? Oppure realizzeremo le nostre eccellenze nel settore della digitalizzazione?

Non possiamo fare a meno di rivolgere un accorato appello al Presidente del Consiglio Mario Draghi e al Ministro dell'Economia e

delle Finanze Daniele Franco per fare riportare all'interno del PNRR il tema delle priorità di questo Paese, una visione al 2030-2050. Non dobbiamo mai dimenticare che le somme che impegneremo grazie a questo formidabile strumento costituiscono di fatto una forma di indebitamento che peserà sulle future generazioni. Se non saranno indirizzati a uno sviluppo sostenibile – sia dal punto di vista ambientale sia da quello economico/sociale – si rischierà di compromettere per sempre il futuro dell'Italia.

Sostenibilità ambientale del trasporto marittimo.

Il punto di vista dell'Armamento

a cura di

Fabio Faraone,

Confitarma,

Capo Servizio Tecnica navale, sicurezza e ambiente



CONFITARMA

Confederazione Italiana Armatori

Come noto, non solo agli addetti ai lavori, le navi mercantili trasportano più dell'80% del volume delle merci scambiate nel mondo e più del 70 per cento del loro valore. Si possono considerare, anzi sono, a tutti gli effetti la più efficiente forma di trasporto, ma sono comunque, ed inevitabilmente, una fonte di emissioni; in particolare: CO₂, SO_x, NO_x e PM. Pertanto, gli enti regolatori negli ultimi anni hanno focalizzato la loro attenzione anche su questa modalità di trasporto.

UE e IMO (International Maritime Organization) hanno iniziato a emanare una serie di norme, con una notevole accelerazione in tempi recenti, per il contenimento e la riduzione delle predette emissioni, con l'obiettivo primario della decarbonizzazione.

Più nel dettaglio l'**Unione Europea** ha incrementato la pressione per applicazione ETS al trasporto marittimo, ancora non incluso (si tenga presente che è già in vigore l'MRV – un sistema di monitoraggio e registrazione – comunque chiaramente prodromico) e guarda all'introduzione della tassonomia (uso di parametri «ambientali») per la concessione dei crediti alle imprese armatoriali).

L'**IMO**, cioè l'Organizzazione Marittima Internazionale, agenzia delle Nazioni Unite che emana tra l'altro le norme le norme per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi – al MEPC 75 ha imposto una accelerazione alle misure di riduzione delle emissioni ed introduzione degli indici EEXI e CII (EEXI - Energy Efficiency Existing Ship

Index - indice di efficienza tecnica / CII - Carbon Intensity Indicator - indice di efficienza operativa), destinati ad entrare presto in vigore.

Relativamente all'introduzione dei parametri ambientali relativamente alla concessione dei finanziamenti possono senz'altro essere tenuti presenti episodi come quello dei finanziamenti con cui è stata realizzata l'unità "Eco Livorno" del Gruppo Grimaldi; l'unità, grazie a numerose innovazioni tecnologiche che ottimizzano i consumi e le prestazioni della nave, è in grado di dimezzare le emissioni di CO2 per unità trasportata, mentre quando è ferma in porto, permette di azzerare completamente le sue emissioni utilizzando l'energia elettrica immagazzinata durante la navigazione.

La divisione IMI Corporate & Investment Banking di Intesa Sanpaolo ha confermato il supporto del gruppo a sostegno della trasformazione Esg (Environmental, Social and Governance) del Paese e del ridisegno del sistema industriale in chiave sostenibile, *"con l'impegno da tempo a supportare le imprese, italiane e internazionali, che ambiscono a migliorare il profilo di sostenibilità, attraverso l'erogazione di forme di sostegno volte ad affiancarle nei loro progetti di transizione verso una economia low-carbon e nei programmi destinati a realizzare impianti efficienti di produzione di energia, a diversificare le fonti energetiche e a razionalizzare i consumi"*.

Ma come si orienta l'Armamento italiano per guardare nel modo migliore alla sostenibilità ambientale? Ci sono da fare scelte a breve, medio e lungo termine.

Relativamente alle scelte a breve/medio termine, sempre il Gruppo Grimaldi si è già mosso firmando un nuovo ordine da oltre 500 mln \$ per 6 navi ro-ro multipurpose in arrivo dal 2023: le navi ordinate, lunghe 250 metri, larghe 38 e con una portata lorda di 45.684 tonnellate, inaugureranno una nuova classe denominata "G5", evoluzione della precedente classe di unità ro/ro multipurpose "G4" costruite dallo stesso cantiere e prese in consegna dal Gruppo Grimaldi tra il 2014 ed il 2015. Oltre che per la loro capacità di carico, le navi "G5" si distingueranno poi per l'adozione di numerose soluzioni tecnologiche all'avanguardia finalizzate all'efficientamento energetico e alla riduzione dell'impatto ambientale

Le navi saranno predisposte per la fornitura di energia elettrica da terra durante l'ormeggio (*cold ironing*) che costituisce, laddove disponibile, un'alternativa al consumo di carburanti fossili durante le soste in porto. Inoltre, **il consumo elettrico dei macchinari di bordo (pompe, ventilatori, ecc.) sarà ridotto** grazie all'installazione dei dispositivi *variable frequency drive*, mentre l'applicazione di

pitture innovative a bassa rugosità permetterà di ridurre la resistenza all'avanzamento, incrementando l'efficienza delle unità. Infine, le navi saranno dotate di sistemi ibridi di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. L'azienda spiega inoltre che, a dimostrazione della loro alta efficienza energetica ed ambientale, le unità "G5" consentiranno **una riduzione delle emissioni di CO₂ per tonnellata trasportata fino al 43% rispetto alle altre navi ro/ro multipurpose della flotta Grimaldi.**

La Siremar (Gruppo Cronte & Tourist) ha iniziato a costruire due navi destinate al servizio di collegamento delle isole minori della Sicilia: esse avranno doppia propulsione a diesel e a gas naturale liquefatto. Proprio la Caronte & Tourist è la società armatrice del traghetto "Elio", che, consegnata nel 2018 è stata la prima nave alimentata a GNL ad operare nel Mediterraneo.

Il Gruppo Costa Crociere, dal 2015 ha avviato un piano di espansione della flotta che comprende un totale di sette nuove navi in consegna entro il 2023, alimentate a gas naturale liquefatto (LNG), una delle tecnologie di alimentazione più sostenibili nel settore marittimo: le prime due unità sono entrate in esercizio nel 2020, la terza sarà varata alla fine del 2021. Oltre alla tecnologia LNG, il Gruppo sta sviluppando anche altre soluzioni innovative, come l'alimentazione delle navi da terra durante la sosta in porto e le batterie, per avvicinarsi all'obiettivo delle emissioni zero. Grazie all'utilizzo dell'LNG sarà possibile eliminare quasi totalmente l'immissione in atmosfera di ossidi di zolfo (zero emissioni) e particolato (riduzione del 95-100%), abbassando significativamente anche le emissioni di ossido di azoto (riduzione diretta dell'85%) e di CO₂ (sino al 20%). L'intero fabbisogno giornaliero di acqua della nave viene soddisfatto trasformando quella del mare tramite l'utilizzo di dissalatori. Il consumo energetico sarà ridotto al minimo grazie a un sistema di efficientamento energetico intelligente.

Si guarda al GNL come "combustibile di transizione".

Per le scelte a lungo termine si guarda essenzialmente a idrogeno e ammoniaca, nonché all'impiego di batterie e delle celle a combustibile, a seconda degli scenari operativi.

Ammoniaca "verde": è uno dei carburanti a basse emissioni più promettenti che, secondo l'Agenzia internazionale dell'energia (AIE), entro il 2070 raggiungerà i 130 milioni di tonnellate utilizzate dalla navigazione marittima. Tuttavia, l'energia prodotta da tale combustibile è meno densa di quella del petrolio, il che significa che le navi consumeranno fino a 5 volte più carburante in volume. L'impiego dell'ammoniaca, pur presentando la criticità della

tossicità ha il vantaggio di essere movimentata. La produzione di ammoniaca dovrebbe aumentare di 440 milioni di tonnellate - più del triplo dell'attuale produzione - richiedendo 750 gigawatt di energia rinnovabile. Ciò significa che il trasporto marittimo da solo consumerebbe il 60% dell'attuale produzione mondiale di energia rinnovabile di 2.537 gigawatt.

Idrogeno: questo combustibile non emette carbonio ma la sua attuale produzione commerciale emette una grande quantità di gas serra, annullando le sue credenziali green. Come per l'ammoniaca, anche la densità di questo carburante è scarsa e necessita inoltre di un nuovo sistema di rifornimento. Si tratta di una caratteristica che ne rende complesso l'immagazzinamento, il trasporto e il suo utilizzo ponendo problemi di sicurezza legati alla possibilità di combustioni accidentali. L'uso dell'idrogeno potrebbe raggiungere i 12 milioni di tonnellate nel 2070, equivalenti al 16% della domanda globale di bunker marittimi del 2019 e al 16% dell'odierno consumo globale di idrogeno.

Celle a combustibile e batterie: la sfida della batteria è altrettanto grande: una tipica nave portacontainer richiederebbe la potenza di 10.000 batterie Tesla S85 al giorno, il che significa che sarebbero necessarie 70.000 batterie per navigare per una settimana. L'energia eolica potrebbe integrare le navi elettriche, sebbene l'opinione corrente sia che saranno praticabili solo per viaggi a breve distanza, anche se questo aspetto potrebbe essere oggetto di ulteriori indagini di R&S.

Sulle scelte a lungo termine si possono fare alcune considerazioni: certamente doveroso slancio, indispensabile sensibilità, molte parole e buone intenzioni, ma serve grande pragmatismo, e vanno tenuti presenti alcuni importanti fattori: esiste una grande incertezza sulle tecnologie che potranno essere disponibili, inoltre i costi sono significativi a fronte di un mercato incerto e sempre più competitivo. Non va dimenticata la complessità dello shipping per la sua globalità e le sue peculiarità.

Esistono poi una serie di ostacoli, tra i quali: un conservatorismo diffuso (ma motivato) e la scarsa convinzione sul potenziamento delle infrastrutture (si pensa quanto accaduto con il GNL). Senza dimenticare l'assenza di disponibilità / flessibilità da parte dell'Amministrazione e della stessa opinione pubblica verso certe innovazioni.

I terminal container in Italia: un'analisi economico-finanziaria

a cura di

Sergio Curi,

Centro Studi FEDESPEDI



Il 2020 è stato l'anno della pandemia, della grande gelata dell'economia Mondo, schiacciata dalle limitazioni imposte dai vari Governi per contenere la diffusione del virus. Tra lockdown, restrizioni più o meno severe al libero movimento delle persone, rigide norme di accesso ai luoghi pubblici il risultato non poteva essere che una decisa contrazione dei consumi, con effetti a cascata sui vari settori produttivi, sulle catene distributive e sul commercio internazionale.

In un quadro di questo genere le attività marittime, nerbo dei traffici internazionali, non potevano non risentirne, anche se l'effetto depressivo sui volumi trasportati è stato meno intenso di quanto ci si aspettasse all'inizio della pandemia, anche grazie al "rimbalzo" nella seconda metà dell'anno 2020.

La domanda generata dalla ripresa dei consumi e della produzione ha così permesso di contenere la flessione dei traffici marittimi globali al -3,8% (stima UNCTAD in quantità), ma con impatti diversi sulle varie tipologie di traffico. In particolare, quelli container, misurati in Teu, hanno evidenziato una riduzione dell'1% (stima Alphaliner).

All'interno di questo quadro, i porti italiani nel loro complesso hanno evidenziato una sostanziale stabilità, mantenendo i volumi raggiunti negli ultimi anni (intorno ai 10 Mio.Teu). Questo risultato è però il frutto di dinamiche difformi tra i singoli porti.

Da una parte, infatti, si rileva una tendenziale concentrazione dei traffici nei porti maggiori rispetto a quelli minori, che subiscono una flessione del 2,3%, dall'altra tra i porti maggiori alcuni hanno registrato

un forte aumento del movimentato, come nel caso di Gioia Tauro, che dopo il passaggio del controllo al gruppo MSC, tramite la controllata TIL, è ritornato sopra i 3 milioni di Teu, o del Salerno Container Terminal (+47,2%), mentre altri hanno risentito, chi più chi meno, della pandemia, con la conseguente riduzione del movimentato.

Le conseguenze di questi andamenti sono state registrate dai bilanci 2020 delle varie società terminaliste, analizzati dal Centro Studi Fedespediti nel report pubblicato annualmente dal titolo *"I terminal container in Italia: un'analisi economico-finanziaria"*.

In particolare, per l'anno 2020 sono state evidenziate le performance economiche-finanziarie delle 11 società di gestione dei principali terminal container italiani, oltre ad alcuni indicatori di efficienza, come ad esempio i Teu al m², o i Teu per metro lineare di banchina.

Le Società considerate nell'analisi

Società	Porto	Sigla
Adriatic Container Terminal	Ancona	ACT-AN
Co.Na.Te.Co	Napoli	CON-NA
La Spezia Container Terminal	La Spezia	LSCT-SP
Medcenter Container Terminal	Gioia Tauro (RC)	MCT-RC
Salerno Container Terminal	Salerno	SCT-SA
Terminal Container Ravenna	Ravenna	TCR-RA
Terminal Container Porto di Genova (Southern European Container Hub)	Genova	SECH-GE
Terminal Darsena Toscana	Livorno	TDT-LI
Trieste Marine Terminal	Trieste	TMT-TS
Venezia Container Terminal	Venezia	VCT-VE
Voltri Terminal Europa	Genova	VTE-GE

Tabella 1 - Fonte: elaborazioni Fedespediti

Per quanto riguarda le performance operative, gli 11 terminal, nel 2020, hanno movimentato complessivamente **8,580 milioni di Teu**, il 79% del totale italiano (10,867 milioni di Teu), su una superficie totale di **4,8 milioni di m²** e **12.818 metri lineari** di banchina.

Caratteristiche tecniche dei Terminal e TEU movimentati

Società	Teu 2019	Teu 2020	Var % 2019/2020	Mq terminal	Metri banchina	Teu/mq	Teu/mt
ACT-AN	176.193	158.667	-9,9%	60.000	300	2,6	529
CON-NA	519.594	526.808	1,4%	157.000	970	3,4	543
LSCT-SP	1.304.522	1.081.071	-17,1%	453000	986	2,4	1.096
MCT-RC	2.522.874	3.193.360	26,6%	1.600.000	3.391	2,0	942
SCT-SA	262.935	386.943	47,2%	110.000	890	3,5	435
SECH-GE	311.749	270.002	-13,4%	174.000	526	1,6	513
TCR-RA	180.918	164.044	-9,3%	250.000	670	0,7	245
TDT-LI	560.339	469.498	-16,2%	389.000	1.430	1,2	328
TMT-TS	688.649	687.921	-0,1%	400.000	1.370	1,7	502
VCT-VE	310.054	255.000	-17,8%	283.000	852	0,9	299
VTE-GE	1.604.305	1.387.016	-13,5%	978.000	1.433	1,4	968
Totale (A)	8.442.132	8.580.330	1,6%	4.854.000	12.818	1,8	669
Altri porti	2.341.523	2.286.818	-2,3%				
Tot. ITALIA (B)	10.783.655	10.867.148	0,8%				
A/B (%)	78,3%	79,0%					

Tabella 2 - Fonte: bilanci aziendali e siti internet delle Società

Sul piano dei risultati economico-finanziari, i terminal hanno realizzato nel complesso un fatturato di **663,8 Mio.€**, con una riduzione sul 2019 del **-6,4%** e un **EBITDA di 167.6 Mio.€**. Nonostante la significativa riduzione del fatturato, le aziende terminaliste hanno chiuso nel complesso con un risultato finale positivo, se pur in flessione, per **55,5 Mio.€**.

Se infatti, in termini di fatturato i risultati delle singole società seguono quelli delle performance operative (solo MTC-RC, SCT-SA e CON-NA hanno registrato aumenti del giro d'affari), i risultati finali sono stati positivi per gran parte delle società, fatta eccezione per SECH-GE e TDT-LI.

Performance economico-finanziarie

Società	Fatturato 2019 (x'000 €)	Fatturato 2020 (x'000 €)	Var % 2019/ 2020	V.A. (x'000 €)	EBITDA (x'000 €)	EBIT (x'000 €)	Risultato finale 2019 (x'000 .€)	Risultato finale 2020 (x'000 .€)
ACT-AN	7.843	6.737	-14,1%	2.254	1.248	1.152	839	1.007
CON-NA	41.912	41.970	0,1%	20.607	5.608	2.109	76	101
LSCT-SP	161.628	135.224	-16,3%	87.388	55.009	43.234	33.041	28.512
MCT-RC	98.258	124.974	27,2%	98.388	39.125	9.238	-3.785	7.019
SCT-SA	21.460	23.653	10,2%	14.024	4.142	1.851	586	1.482
SECH-GE	35.772	31.944	-10,7%	18.898	2.824	-1.130	192	-1.417
TCR-RA	19.640	17.520	-10,8%	7.720	3.925	1.367	1.962	1.729
TDT-LI	49.952	39.535	-20,9%	19.648	2.319	-903	3.315	-867
TMT-TS	76.551	75.786	-1,0%	25.861	10.693	7.595	4.272	4.998
VCT-VE	29.790	24.501	-17,8%	15.655	8.717	4.216	6.112	2.464
VTE-GE	166.049	141.924	-14,5%	77.569	34.028	14.299	25.683	10.445
Totale	708.855	663.768	-6,4%	388.012	167.638	83.028	72.293	55.473

Tabella 3 - Fonte: bilanci aziendali

Non entreremo, per motivi di spazio, nel merito dell'analisi dei singoli indici di bilancio, per la quale si rimanda alla lettura del report, scaricabile liberamente dal sito di Fedespediti. Ci limitiamo ad osservare come la situazione economico-finanziaria delle aziende terminalistiche possa essere giudicata nel complesso in modo positivo.

Le capacità gestionali, sia sul piano economico finanziario, sia tecnico-operativo dei vari operatori, in alcuni casi con performance di assoluto livello europeo, hanno permesso di superare positivamente la difficile congiuntura indotta dalla pandemia, dimostrando la solidità e l'affidabilità del mondo terminalistico portuale italiano.

La transizione circolare dei settori della Blue Economy per uno sviluppo sostenibile e inclusivo

a cura di

Ilaria Giannoccaro

Professore

Politecnico di Bari



L'Italia con oltre i suoi 8000 Km di coste e una posizione centrale nel Mediterraneo occupa una posizione di assoluta rilevanza nell'Economia Blu. I settori del mare con riferimento ai comparti di movimentazione di merci e passeggeri, filiera ittica, filiera della cantieristica, servizi di alloggio e ristorazione, attività ricreative e sportive, ricerca, regolamentazione e tutela ambientale e industria delle estrazioni marine – ha realizzato nel 2019 oltre 47,5 miliardi di valore aggiunto (pari al 3% dell'economia nazionale), coinvolgendo oltre 208.000 imprese per un totale di 893.553 occupati¹. I primati italiani riguardano soprattutto il trasporto marittimo, le attività di pesca e acquacoltura ed il turismo costiero², ma la competitività internazionale è elevata anche nel settore della cantieristica navale e da diporto, i cui valori di export superano i due miliardi di euro nel 2020¹. Con riferimento alle attività portuali, l'Italia riveste invece un ruolo meno rilevante in Europa, superata da Regno Unito, Germania e Olanda.

Per promuovere lo sviluppo economico dei settori del mare è oggi necessario perseguire gli obiettivi di uno sviluppo sostenibile, declinato su tutte e tre le dimensioni di sostenibilità (economica, ambientale e sociale). Una recentissima comunicazione della Commissione Europea³ ha infatti chiaramente affermato questo indirizzo strategico,

¹ IX Rapporto sull'Economia del mare 2021, https://www.informare.camcom.it/wp-content/uploads/2021/09/2107070_IX-rapporto-R05.pdf

² European Commission (2019). *The EU Blue Economy Report. 2019*. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/676bbd4a-7dd9-11e9-9f05-01aa75ed71a1/language-en/>

³ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_2341

richiamando i settori del mare a contribuire alla neutralità climatica entro il 2050, alla riduzione dell'inquinamento, alla salvaguardia degli ecosistemi marini e alla tutela della biodiversità. Inoltre, attraverso la recente *"Strategia Europea sulla biodiversità per il 2030"*⁴, la Commissione Europea ha stabilito di preservare il buono stato ambientale degli ecosistemi marini e il recupero di quelli degradati, riducendo gli effetti negativi della pesca e delle attività estrattive sulle specie e sui fondali marini. In questo contesto si inserisce anche l'iniziativa *Green ports*, che mira a creare porti ad emissioni zero attraverso l'impiego di carburanti rinnovabili e a basso contenuto di carbonio, produzione di energia da fonti rinnovabili, e rendendo sostenibili i servizi e le operazioni portuali. La politica nazionale sta seguendo la stessa direzione: è in discussione al Senato il decreto ddL 1571 relativo alla *"Promozione del recupero dei rifiuti in mare e per l'economia circolare"* (legge "Salvamare") e anche il *Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza* ha previsto interventi importanti per lo sviluppo sostenibile del sistema marittimo e portuale italiano.

In questo scenario le imprese dei settori del mare sono chiamate a ripensare e riprogettare i propri modelli di business in ottica sostenibile e circolare, attraverso l'impiego delle strategie di economia circolare (Tabella 1). Secondo la definizione della Ellen MacArthur Foundation, l'economia circolare si pone l'obiettivo di ridurre la produzione di rifiuti, di migliorare l'efficienza nell'uso delle risorse attraverso la chiusura dei cicli, e di favorire l'utilizzo di risorse rinnovabili. Per creare valore le imprese hanno a disposizione tre leve principali, caratterizzate da gradi di circolarità crescenti: (i) utilizzare i rifiuti come risorsa, (ii) allungare la vita del prodotto e (iii) dare priorità alle risorse rigenerative.

L'utilizzo dei rifiuti come risorsa si esplica prevalentemente impiegando le strategie di Recupero e di Riciclo. Il recupero valorizza il rifiuto attraverso la raccolta di materia, che viene poi riutilizzata per ottenere energia attraverso processi di termovalorizzazione. Il riciclo recupera i materiali di scarto reintroducendoli nel ciclo produttivo, di fatto eliminando lo spreco. Le soluzioni includono le strategie di simbiosi industriale, in cui il rifiuto generato da un settore produttivo viene utilizzato come input da un altro settore.

L'estensione della vita utile del prodotto mira a rendere longevo il prodotto, incrementando l'efficienza nell'uso delle risorse e consta di diverse strategie che vanno dalla riparazione, alla ri-fabbricazione, al ricondizionamento, al rinnovo, al riuso.

Dare priorità alle risorse rigenerative significa garantire che le risorse

⁴ https://ec.europa.eu/environment/strategy/biodiversity-strategy-2030_it

rinnovabili, riutilizzabili e non tossiche siano utilizzate come materiali in modo efficiente. Questo modello di business è molto importante perché favorisce l'utilizzo di energia rinnovabile in sostituzione di quella di origine fossile e l'impiego di materiali di natura biologica, come le bioplastiche, in sostituzione di input non rinnovabili. Le strategie che appartengono a questa classe richiedono di ideare e progettare (o riprogettare) i prodotti, in modo tale che possano essere costituiti da materiali riciclabili e/o riciclati.

Le strategie di economia circolare

Strategia	Definizione
R0 Rifiutare	Rendere il prodotto superfluo abbandonando la sua funzione o offrendo la stessa funzione con un prodotto radicalmente diverso
R1 Ripensare	Ripensare le modalità di utilizzo, intensificando l'uso durante il ciclo di vita (ad esempio attraverso la condivisione).
R2 Ridurre	Incrementare l'efficienza dei processi produttivi riducendo il consumo delle risorse e materiali
R3 Riuso	Riuso di un prodotto scartato ancora in buone condizioni e che svolge la sua funzione originale da parte di un nuovo consumatore
R4 Riparare	Riparazione e manutenzione di un prodotto malfunzionante così da poterlo utilizzare nella sua funzione originale
R5 Rinnovare	Ricondizionare prodotti obsoleti
R6 Rifabbricare	Utilizzare prodotti o sue parti scartate in un nuovo prodotto con le stesse funzionalità
R7 Riqualificare	Utilizzare prodotti o sue parti scartate in un nuovo prodotto con funzionalità differenti da quelle di partenza
R8 Riciclo	Processare i materiali con il fine di ottenerne altri con proprietà uguali, minori o migliori
R9 Recupero	Recupero di energia tramite incenerimento

Tabella 1 - Fonte: Kirchherr et al., 2017⁵

⁵ Kirchherr, J., Reike, D., & Hekkert, M. (2017). *Conceptualizing the circular economy: An analysis of 114 definitions. Resources, conservation and recycling*, 127, 221-232.

Non mancano nei settori del mare esempi di buone pratiche che impiegano le strategie richiamate.

Gli esempi più ricorrenti riguardano le strategie di Ripensamento, Riduzione, Riuso, Riparazione, Riciclo, e Recupero.

La simbiosi industriale è tra le strategie di circolarità più diffuse con riferimento soprattutto alla filiera della pesca e acquacoltura e ai porti. Rifiuti e scarti di lavorazione del pesce vengono utilizzati per la produzione di mangimi animali e/o per realizzare prodotti cosmetici e nutraceutici. I porti italiani stanno evolvendo verso configurazioni sempre più circolari, proponendosi come poli di sviluppo dell'economia circolare, in virtù del loro ruolo di hub per il flusso di materie prime, componenti, prodotti e rifiuti e per la localizzazione in prossimità di città e cluster industriali, ed ispirandosi alle *best practice* europee tra cui il Porto di Anversa e il porto di Rotterdam.

Il porto di Anversa rappresenta il fulcro di un'economia circolare avviata grazie all'esistenza di un solido ecosistema d'impresa altamente specializzate nella raccolta e nel trattamento dei rifiuti marini e industriali (rifiuti organici, solventi e plastiche, metalli, fanghi di depurazione), che lavorano in stretta sinergia con imprese internazionali operanti nella gestione dei rifiuti. Poiché non tutti i cicli di trattamento dei rifiuti possono essere chiusi a livello locale, il porto di Anversa ha sviluppato alleanze anche con partner in tutto il mondo, come ad esempio la Cina per la trasformazione di bottiglie di PET in maglioni di pile, oppure l'Africa per il recupero di metalli preziosi da telefoni cellulari obsoleti. Inoltre, ogni anno più di due milioni di tonnellate di carta e cartone da macero sono spedite tramite il porto di Anversa in Estremo Oriente per essere riciclati.

Questi esempi illustrano non solo la capacità di realizzare una gestione sostenibile dei rifiuti attivando processi di circolarizzazione, ma anche la capacità di ottenere vantaggi dagli scambi commerciali. Infatti, i containers che dovrebbero essere restituiti vuoti ai paesi di origine, vengono impiegati per portare flussi di materiali e rifiuti a buon mercato nei luoghi dove possono essere riciclati meglio e in condizioni ottimali.

Il porto di Rotterdam, tra i più grandi al mondo per merci movimentate, ospita diverse imprese ad alta intensità energetica, tra cui Neste Oil, il più grande impianto di biogas d'Europa. La presenza di settori industriali diversi fornisce numerose opportunità di simbiosi industriale, che già dagli anni novanta del secolo scorso sono state sviluppate come leva per la competitività e attrattività del porto. Per promuovere l'innovazione, l'Autorità Portuale di Rotterdam ha attivato una collaborazione con YES! Delft, un incubatore d'impresa

con un programma di accelerazione per start-up focalizzato in particolare sull'industria portuale. Inoltre, ha stipulato un accordo con la società tedesca Uniper per lo sviluppo della produzione di idrogeno verde attraverso un processo di pirolisi alimentato da energia eolica offshore.

In Italia Fincantieri ed Enel green power Italia hanno siglato un protocollo d'intesa per la produzione, la fornitura, la gestione e l'utilizzo dell'idrogeno verde nelle aree portuali e nel trasporto marittimo a La Spezia. A Ravenna è in corso il progetto Agnes, che vede coinvolti diversi attori per la realizzazione di un hub energetico che combinerà più soluzioni integrate, unendo eolico offshore, solare fotovoltaico galleggiante e idrogeno verde. Eni e NextChem, la controllata di Maire Tecnimont per la chimica verde, hanno in corso diversi progetti per la valorizzazione dei rifiuti: il progetto "Waste to Hydrogen" per la produzione di idrogeno presso la bioraffineria di Venezia a Porto Marghera, il progetto "Waste to Methanol" per la produzione di metanolo nella raffineria di Livorno e su Taranto il progetto per la produzione di gas di sintesi da plasmix e CSS, mediante un processo di riciclo chimico. Presso la bioraffineria di Taranto è stata inoltre già avviata la produzione di biocarburanti per aeromobili da un processo di desolforazione del gasolio, impiegando olii vegetali usati e di frittura.

Un altro settore del mare interessato da una profonda transizione verso pratiche maggiormente sostenibili è quello del trasporto marittimo. Le imprese del settore stanno riprogettando i propri modelli di business, impiegando mezzi alimentati da carburanti a bassa emissione di CO₂, orientandosi verso l'utilizzo di navi a GNL e sperimentando l'adozione di carburanti alternativi come ammoniaca e idrogeno. Diversi gruppi croceristici e di trasporto marittimo, tra cui Costa Crociere, Grimaldi Group e MSC Crociere, stanno ampliando le loro flotte, impiegando navi di nuova generazione alimentate a GNL e che utilizzano l'energia elettrica per le operazioni a terra durante la sosta in banchina.

La strada per lo sviluppo sostenibile del settore del mare è dunque tracciata, ma non mancano barriere e criticità culturali e normative. Purtroppo, si sconta ancora un ritardo della formazione sulle principali strategie di economia circolare ed una mancanza di competenze sistemiche e circolari nei settori del mare, che deve essere presto colmata. Tra i fattori di criticità, si sottolinea un'eccessiva burocrazia e il lento aggiornamento delle normative di riferimento. La valorizzazione dei rifiuti e le pratiche di simbiosi industriale richiedono infatti costanti e frequenti aggiornamenti ed adeguamenti della disciplina dell'End of Waste, che non possono essere più rinviati. Infine, occorre evidenziare che i modelli di sviluppo dei settori del mare devono essere

contestualizzati alla realtà italiana, rinunciando all'idea di replicare *best practice* realizzate altrove. Ciò richiede un impegno congiunto da parte di tutti gli stakeholder coinvolti, mondo della ricerca e della formazione, imprese, e istituzioni, che devono dialogare e collaborare perché si realizzi una giusta transizione in modo efficace ed efficiente.

Scelte strategiche ambientali sui temi marittimi. Il caso di MedCruise

a cura di

Valeria Mangiarotti

Direttore

Board Ambiente di MedCruise



L'associazione MedCruise – *The association of Mediterranean cruise ports* – è un'associazione internazionale di porti crocieristici il cui scopo principale è quello di promuovere l'industria delle crociere nel Mar Mediterraneo, Mar Nero, Mar Rosso e parte dell'Oceano Atlantico. Essa si sviluppa in 21 paesi, in 3 continenti diversi, rappresentando più di 140 porti e 34 compagnie legate al negozio crocieristico.

La posizione geografica in cui si trovano i porti della nostra associazione rende la stessa un osservatorio molto interessante, dal quale è possibile comprendere quali siano le esigenze ambientali di ciascuna area portuale per potere affrontare la sfida green.

In questo articolo vogliamo evidenziare quali sono state e saranno le scelte ambientali strategiche dell'Associazione, al fine di essere in linea con l'obiettivo di **riduzione dei consumi di combustibili fossili** e quindi delle **emissioni di CO₂**, che ha quale effetto diretto il miglioramento della qualità ambientale dei porti e delle aree limitrofe.

Consapevolezza di una politica ambientale

Il percorso della scelta ambientale non può prescindere da una verifica fatta tra i nostri associati per capire quanto possa essere diffusa la consapevolezza ambientale tra i porti membri dell'Associazione. Comportarsi in modo adeguato e responsabile nei confronti dell'ambiente è un primo passo che presuppone la conoscenza e la consapevolezza da parte degli stakeholder portuali.

La definizione e gli obiettivi dell'educazione ambientale sono cambiati nel corso del tempo. Nella sua accezione più ampia, l'educazione ambientale può essere definita come uno strumento per responsabilizzare il cittadino e aiutarlo a modificare il proprio comportamento. Per i porti la consapevolezza ambientale nasce dalla comunicazione che viene fatta ad ogni livello sulle problematiche ambientali e le relative misure da adottare, disciplinate dalle direttive europee e dalle leggi nazionali di recepimento.

Dalle indagini svolte è emerso che tutti i porti membri di MedCruise riconoscono alla tematica ambientale un ruolo strategico da portare avanti attraverso una buona politica portuale.

Si sottolinea che in Italia i porti, secondo quanto disposto dall'art. 4 bis del D. Lgs. 4 agosto 2016 n. 169, hanno l'onere di redigere il DEASP, il Documento di Pianificazione Energetico Ambientale del Sistema Portuale attraverso il quale il porto esprime la propria strategia ambientale, coinvolgendo gli stakeholder territoriali della comunità energetica, allo scopo di procedere nella direzione della sostenibilità.

Possibili soluzioni ambientali: l'uso nei porti del GNL

La nostra Associazione è partita dal presupposto che l'attenzione verso le emissioni delle navi in generale, e in particolare nei porti, che spesso sono prevalentemente inglobati nelle aree urbane, è sempre più alta e che l'intero comparto armatoriale mondiale ha deciso inequivocabilmente di ridurre significativamente le emissioni delle crociere.

Da un dialogo con le stesse compagnie di crociera è emerso che l'utilizzo del GNL risulta essere una "bridge solution", che tuttavia è una delle opzioni più praticabili e competitive. Per questo motivo nel 2018 MedCruise ha pensato di avviare uno studio sull'utilizzo del GNL, attraverso un'indagine tra i porti membri.

Come è noto, le emissioni di gas serra del trasporto marittimo sono aumentate da 977 milioni di tonnellate nel 2012 a 1.076 tonnellate nel 2018, con un aumento del 9,6%. Si prevede che entro il 2050, con la crescita della domanda di trasporto che non accenna a fermarsi, le emissioni aumenteranno fino al 50% rispetto al 2018. Sebbene gli impatti della pandemia di Covid-19 hanno causato e causeranno probabilmente un calo delle emissioni nel biennio 2020-2021, tuttavia non si prevede che questi influenzeranno in modo significativo le

proiezioni per i prossimi decenni.¹

Molto si è discusso sulle emissioni delle navi da crociera ormeggiate in porto che emettono valori elevati di CO₂. Tuttavia, da un recente studio pubblicato dal porto di Barcellona, membro dell'Associazione, emerge che nell'area portuale, sul 90% delle emissioni, solo il 14 % proviene da una nave da crociera di stazza media ormeggiata in porto.²

MedCruise, consapevole del fatto che dal 2010 in poi vi è stato un aumento del numero di navi da crociera alimentate a GNL, con un trend tra il 20% e il 40% l'anno, ha deciso di intraprendere il suddetto studio sul GNL.

A tale proposito, ricordiamo su tutte la Costa Smeralda, nave da crociera di ultima generazione, che, nonostante il Covid, proprio nel 2020 ha iniziato i suoi tour nel Mediterraneo e ha potuto fare il suo bunkeraggio proprio nel porto italiano di La Spezia, dove grazie alla collaborazione tra Guardia Costiera, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, istituzioni e operatori locali, Shell e Gruppo Costa, è stata portata a termine un'operazione che è diventata una pietra miliare nel settore: si tratta infatti del primo rifornimento mai eseguito in Italia su una nave da crociera e il 50° completato con successo dal Gruppo Costa.

Lo studio sull'uso del GNL nei porti associati è iniziato nel 2018 si è concluso alla fine del 2019 e per alcuni aspetti è in continua evoluzione.

Infatti, l'obiettivo primario è stato quello di delineare una mappa da condividere con i membri e con le istituzioni, che raffigurasse lo stato dell'arte sulla possibilità concreta di progettare all'interno di un porto infrastrutture dedicate al GNL in uso per le navi da crociera. Tale documento viene mensilmente aggiornato sulla scorta dei nuovi progetti di GNL che vengono comunicati dai membri alla segreteria dell'Associazione.

Questo studio è consistito nel raccogliere dati attraverso l'invio in più riprese di una serie di questionari a tutti i porti membri, attraverso i quali veniva chiesto in primo luogo se vi fossero nelle aree portuali progetti relativi all'uso del GNL che consentissero alle navi di fare bunkeraggio, in secondo luogo in quale periodo il porto avesse iniziato a prevedere questa soluzione ambientale e quale fosse il metodo di approvvigionamento più usato.

Nei questionari veniva altresì richiesto di riferire in merito ad una

¹ IMO (2020, 5 agosto), *Fourth IMO Greenhouse Gas Study*.

² Port of Barcelona (2017), *Air quality in the port of Barcelona*.

eventuale attività di collaborazione con gli stakeholder portuali, al fine di sviluppare una reale strategia ambientale e da ultimo se negli Stati in cui risiedono i porti interessati vi fosse stata a livello normativo una omogeneità tra normativa europea e normativa nazionale sulla attività di infrastrutturazione del GNL.

Le risposte raccolte ci hanno permesso di verificare che solo dal 2018 l'80% dei porti del Mar Mediterraneo, Mar Nero e Mar Rosso ha deciso seriamente di intraprendere la progettualità relativa al GNL e, benché oggi ci siano diversi terminal dedicati al bunkeraggio di GNL, la maggior parte dei porti, per permettere il bunkeraggio di GNL, usa il "truck to ship", mentre un numero alquanto esiguo "barge to ship".³

Periodo in cui i porti di MedCruise hanno iniziato a usare il rifornimento di GNL

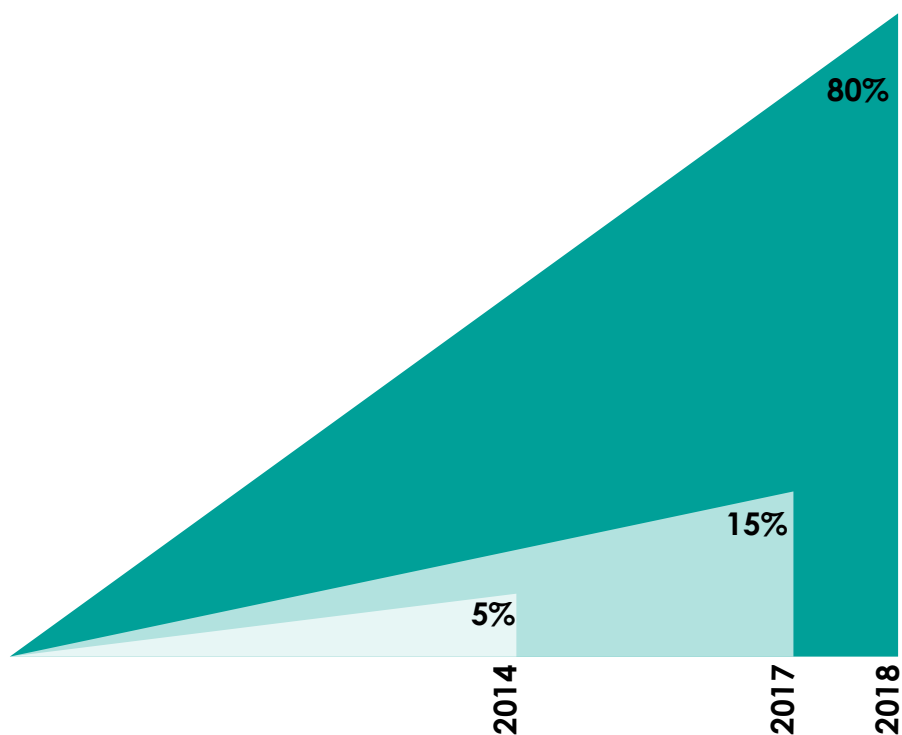


Figura 1 - Fonte: MedCruise

³ MEDCRUISE (2019), *MedCruise study on LNG – 2018-2019*.

Il rifornimento di GNL nei porti di MedCruise (%)

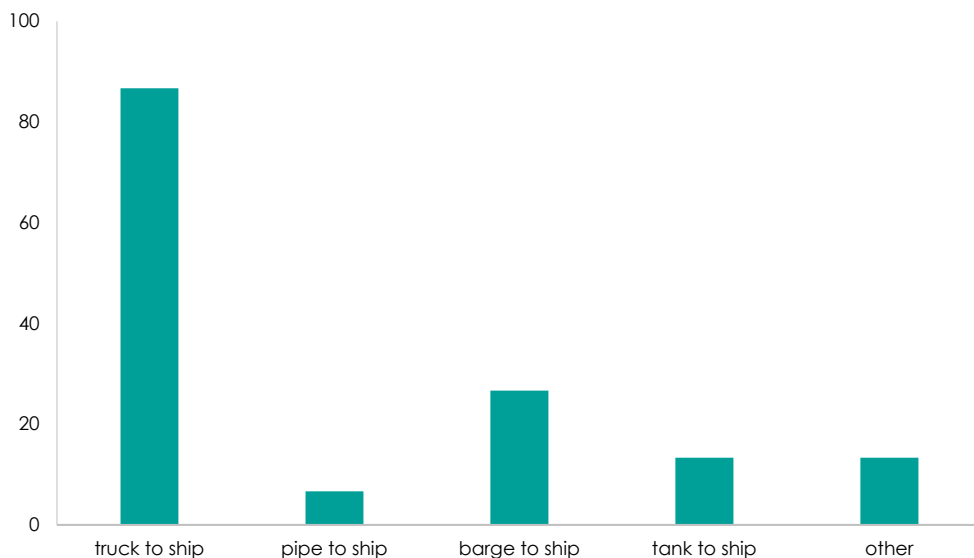


Figura 2 - Fonte: MedCruise

Per quanto riguarda la collaborazione tra porti e istituzioni, l'89% dei membri ha risposto che vi sono una visione comune e una consapevolezza ambientale che hanno favorito un lavoro di squadra tra istituzioni e autorità portuali, nel portare avanti i progetti di infrastrutturazione del GNL.⁴

Anche il quesito rivolto ai membri con la richiesta se vi fosse un allineamento tra normativa europea e normativa nazionale interna sull'uso del GNL, ha avuto esito positivo: l'80% dei porti ha risposto, infatti, affermativamente in merito sul fatto che la direttiva europea 2014/94 è stata recepita a livello nazionale da tutti gli stati membri sedi di porti.

Tuttavia, duole sottolineare che il recepimento della direttiva sul GNL 2014/94 è avvenuta in Italia con estremo ritardo: purtroppo solamente nel dicembre 2016, ben due anni dopo l'emanazione, e ciò ha comportato parecchi ritardi sulla infrastrutturazione portuale.

⁴ *Ibid.*

Il recepimento a livello nazionale della direttiva europea 2014/94

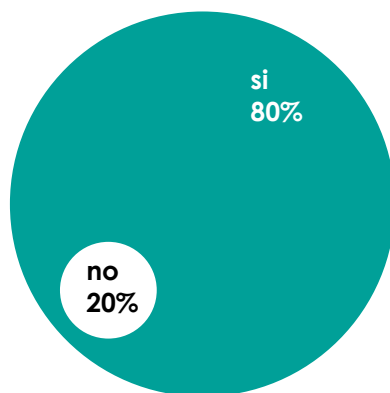


Figura 3 - Fonte: MedCruise

La collaborazione dei porti di MedCruise con altri soggetti terzi diretta allo sviluppo dei sistemi di rifornimento di GNL

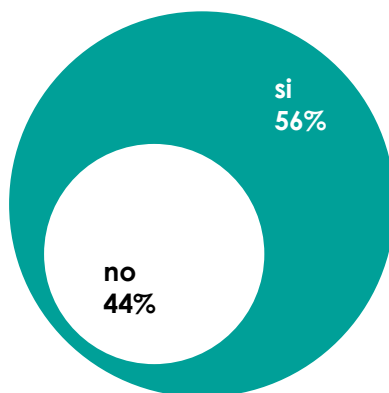


Figura 4 - Fonte: MedCruise

Si è così giunti alla fase finale dello studio che ha avuto come risultato una mappa sui porti di MedCruise: in prima battuta risulta che l'unico Stato pronto al bunkeraggio del GNL per le navi da crociera sia la Spagna, nella quale molti porti sono attrezzati per soddisfare tale pratica.

Abbiamo anche qualche porto in Francia, in Nord Africa, alle Isole Canarie e anche in Italia, ma tutti i rimanenti porti hanno solo progetti sul GNL "working in progress".

In conclusione, alla luce del nostro studio emerge chiaramente che l'uso del GNL per la riduzione delle emissioni delle navi da crociera è in forte espansione tra i porti di MedCruise e sembrerebbe una delle scelte ambientali più percorribili per i porti membri. Tuttavia, come sostengono molti armatori, è una delle tante soluzioni, non "la soluzione" in tema di scelta finale percorribile da un porto.

Sappiamo che la Comunità europea sta puntando su scelte che necessitano di norme di attuazione chiare, capaci di consentire veloci infrastrutturazioni, quali banchine elettrificate, idrogeno ed energie rinnovabili. Sorge, a questo punto, spontanea la domanda se nei Paesi nei quali insistono i porti di MedCruise, tutto ciò sarà possibile in un futuro molto prossimo.

Ai posteri l'ardua sentenza. Nel *medio tempore* fare scelte green compatibili con le normative vigenti è un dovere di tutti i porti della nostra Associazione, per farsi trovare pronti di fronte ad un futuro sempre più verde.

I porti di MedCruise che hanno un sistema operativo di rifornimento di GNL

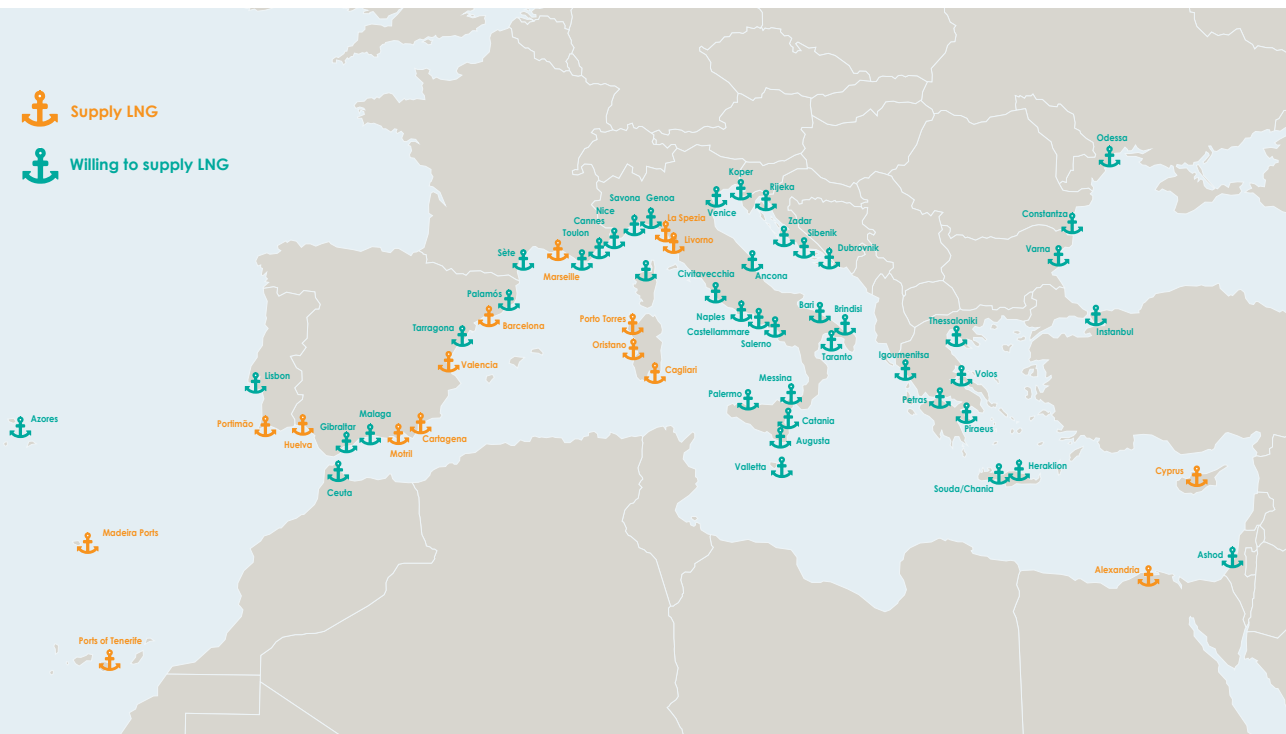


Figura 5 - Fonte: SRM su MedCruise

Il futuro dell'Europa: sfide e opportunità



Le analisi del Dossier: la sfida dell'Europa nel nuovo contesto globale

A partire dal 2021, visti gli ultimi eventi che hanno caratterizzato la vita non solo dei cittadini dell'Unione ma anche delle sue istituzioni, il Dossier UE ospita una nuova sezione dedicata a "Il futuro dell'Europa: sfide e opportunità" per aprire a riflessioni sulle scelte dell'Europa nel nuovo cammino di integrazione, cogliendone non solo le posizioni assunte, ma anche le opportunità che possono nascere ed i principali ostacoli che i Paesi saranno chiamati a superare. Il sussistere di diverse visioni sul futuro dell'Europa rende importante un confronto collettivo, per trovare una visione comune di un'Europa giusta, verde, digitale e sociale. Da qui la necessità di un dibattito teso a disegnare e rafforzare la democrazia europea del futuro nella consapevolezza di un destino comune.

Questa sezione della rubrica è, quindi, destinata ad ospitare editoriali, riflessioni e analisi sul futuro del processo di integrazione europea e sulle sfide che l'Europa si trova ad affrontare nell'interesse degli Stati membri e dei cittadini europei anche in considerazione del quadro geo-politico e geo-economico internazionale.

In tale contesto, e per meglio aprire ad un dibattito sul tema, lo scorso 30 giugno si è tenuto il webinar *La sfida dell'Europa nel nuovo contesto globale*, a cui hanno preso parte personalità rilevanti nel panorama nazionale ed internazionale.

In questo numero della pubblicazione, si riportano, quindi, gli atti di alcune delle relazioni tenute durante il convegno, in particolare quelle riferite al messaggio di apertura di **S.E. Pietro Benassi** - Rappresentante permanente d'Italia presso l'Unione Europea, all'intervento di **Ferdinando Nelli Feroci** - Presidente dell'Istituto Affari Internazionali e già Commissario UE e al *keynote speech* di **Francesco Profumo** - Presidente ACRI e Presidente della Fondazione Compagnia di San Paolo.

Intervento di Pietro Benassi, Ambasciatore, Rappresentante permanente dell'Italia presso l'UE



Pietro Benassi

Superata la fase emergenziale della pandemia, l'Europa deve ora affrontare la sfida più importante, quella della ripresa. Occorre infatti ripartire oggi, farlo in modo sostenibile e con la determinazione di garantire anche un futuro migliore ai nostri figli. Del Next generation EU, il Resilience and Recovery Plan è il motore centrale.

Il Recovery Plan rappresenta una occasione unica anche per l'Italia che richiede impegno su due aspetti specifici. Primo, il consenso ampio necessario per realizzare le riforme che possono rendere il nostro Paese più moderno e competitivo, sprigionando le energie per una crescita più sostenuta. Secondo, la capacità di utilizzare bene le risorse nei tempi previsti. Credo che la consapevolezza della necessità di cogliere un'occasione storica stia crescendo nel Paese e tra tutte le forze politiche.

Dal mio attuale osservatorio aggiungerei che conseguire gli obiettivi di crescita è anche un modo per intraprendere quel sentiero di riduzione del rapporto debito/Pil che in prospettiva – anche qui pensando alle prossime generazioni – dobbiamo assicurare all'interno di numeri sempre più virtuosi.

La pandemia, con la conseguente "sospensione" del Patto di Stabilità dovuta all'emergenza sanitaria ed economica, ha riaperto il dibattito sulla necessità di riformare l'attuale quadro di regole di supervisione di bilancio. Tale consapevolezza era peraltro diffusa prima dell'insorgenza della pandemia come testimonia il lancio di una consultazione pubblica per la revisione del Patto di stabilità e crescita da parte della Commissione europea nel già febbraio 2020.

Il presidente Draghi è già intervenuto più volte sul punto ed è

stato molto chiaro: tornare alle vecchie regole non è pensabile, specialmente dopo che l'emergenza pandemica ha mostrato la necessità di sostenere la crescita attraverso strumenti di politica economica anticiclici efficaci a livello nazionale ed europeo, e di investire sul futuro, in particolare sulle transizioni ecologica e digitale.

La posizione italiana parte da queste premesse e dalla convinzione che un quadro di regole nuove debba essere già pronto quando nel 2023 si tornerà all'applicazione del Patto di stabilità. Il dibattito sulla revisione delle regole riprenderà probabilmente in autunno, dopo le elezioni tedesche e a mio avviso si svilupperà pienamente a inizio 2022, quando la Presidenza francese sarà a sua volta in fase preelettorale.

La pandemia e la crisi economica hanno rafforzato l'esigenza, espressa recentemente dalla Commissione, di costruire un sistema economico e finanziario dell'UE aperto, forte e resiliente, in grado non solo di fornire una adeguata risposta alla crisi, ma anche di perseguire il rafforzamento dell'economia europea nella competizione globale.

Il rafforzamento del ruolo dell'euro come valuta internazionale di riferimento è un passaggio fondamentale per assicurare il consolidamento della posizione economica e finanziaria dell'UE sulla scena internazionale, accrescendone l'autonomia monetaria e migliorandone la capacità di far fronte a shock valutari; la riduzione della dipendenza da altre valute diminuirebbe inoltre i costi di transazione, copertura e finanziamento per le imprese dell'UE.

Tra le linee di azione individuate dalla Commissione per rafforzare il ruolo internazionale dell'euro, in primo luogo il completamento dell'Unione bancaria e dell'Unione dei mercati dei capitali e l'introduzione di un safe asset europeo capace di costituire un benchmark per gli investitori, vorrei poi brevemente soffermarmi su quelle destinate a fare dell'UE il polo mondiale della "finanza verde" e quelle volte a favorire la digitalizzazione della finanza e l'introduzione dell'euro digitale.

La cornice regolamentare sulla finanza sostenibile, in via di definizione in ambito UE, costituisce il prerequisito per il rafforzamento del ruolo dell'UE quale polo di sviluppo della "finanza verde". A tal fine è altresì cruciale promuovere l'euro come valuta standard per i prodotti finanziari sostenibili; in questo senso reputo molto importante che il 30% delle obbligazioni del progetto Next Generation EU sia costituito dai cosiddetti green bonds.

Cruciale sarà inoltre il ruolo degli Stati Membri quali emittenti di green bonds. A tale riguardo è importante che gli standard regolamentari che si stanno definendo in ambito UE tengano nel dovuto conto le pratiche di mercato esistenti e le specifiche necessità degli emittenti sovrani.

Importante sarà infine incentivare lo sviluppo delle piattaforme di negoziazione riservate a strumenti finanziari sostenibili denominati in euro, quale ad esempio quella relativa al mercato dell'idrogeno.

Il rafforzamento del ruolo dell'UE sulla scena internazionale si gioverebbe infine dell'introduzione dell'euro digitale. Un euro digitale potrebbe sostenere la digitalizzazione dell'economia dell'UE e la sua autonomia strategica e attenuare le conseguenze del calo osservato nelle operazioni transfrontaliere. Per poter godere dei benefici dell'introduzione dell'euro digitale è peraltro necessario affrontare in modo adeguato le diverse conseguenze ad essa legate. Voglio qui menzionarne una: il disegno dell'euro digitale deve tener conto della possibilità che gli investitori spostino rapidamente un ammontare significativo di risorse dai depositi all'euro digitale, con possibili effetti negativi sul settore bancario e sulla stabilità finanziaria. L'impegno comune di Banca Centrale Europea e Commissione su questa e altre questioni associate all'introduzione dell'euro digitale è garanzia di futuro successo.

Il fatto che l'Europa dovesse confrontarsi anche con la sfida digitale, era ben noto anche prima della pandemia; quest'ultima ne ha accentuato la portata e le connesse criticità, a causa dell'aumento del ricorso ai canali digitali, in particolare per le attività di pagamento. Lo sviluppo della finanza digitale è un fenomeno certamente positivo, per i potenziali effetti sulla crescita economica, l'integrazione dei mercati, l'inclusione finanziaria e, in generale, l'aumento delle opportunità per i consumatori. Va però attentamente governato, per contenere i rischi che porta con sé; si pensi alla cyber-security, alla privacy, alla tutela del consumatore finanziario, e soprattutto ai possibili utilizzi a fini di riciclaggio e finanziamento del terrorismo.

Sono questioni centrali nella diffusione di strumenti innovativi quali, ad esempio, le cripto-attività.

L'Unione li considera temi strategici, e in questo campo ha l'ambizione di svolgere un ruolo guida in ambito internazionale. Lo testimonia la pubblicazione, lo scorso settembre, della Strategia per la finanza digitale da parte della Commissione e i negoziati, ormai in stadio avanzato, dei Regolamenti relativi alle cripto-attività (Markets in Crypto-Asset – MiCA) e alla resilienza operativa digitale (Digital Operational Resilience Act – DORA). Rappresentano il primo tentativo, tra i paesi sviluppati, di regolamentare tali fenomeni in modo organico; l'obiettivo è promuovere l'innovazione contenendone, allo stesso tempo, i possibili rischi.

Anche grazie alle risorse messe a disposizione dai Piani di Ripresa e

Resilienza – una parte delle quali devono necessariamente essere destinate alla trasformazione digitale – tali sfide possono trasformarsi in opportunità. Le attenzioni dedicate oggi all'equilibrato sviluppo della finanza digitale, attraverso la costruzione di presidi e la promozione degli investimenti, contribuiranno – domani – rafforzare l'economia europea nel contesto internazionale.

Intervento di Ferdinando Nelli Feroci, Presidente dell'Istituto Affari Internazionali, già Commissario UE



Ferdinando Nelli Feroci

Dall'analisi dell'attuale contesto globale emergono alcuni dati positivi: da un lato, l'uscita dalla fase emergenziale della crisi pandemica, seppure dovremmo convivere ancora con il Covid ma in modo gestibile, e dall'altro l'aumento dei tassi di crescita, di ripresa dell'economia, positivi un po' ovunque, Europa e Italia comprese.

Al contempo si rilevano però alcuni aspetti che destano perplessità: anzitutto i primi segnali di ripresa dell'inflazione, già in atto negli Stati Uniti, e l'aumento del debito pubblico e privato dovuto all'incremento della spesa pubblica resosi necessario per fronteggiare l'emergenza sanitaria.

In tale contesto, tra le sfide più importanti dell'Europa c'è il successo del Next Generation Eu, un progetto molto ambizioso, per la quantità di risorse messe a disposizione dagli Stati membri, per le modalità di finanziamento previste con il ricorso all'emissione di titoli di debito da parte della Commissione e garantiti dal bilancio dell'Unione Europea, e infine per i criteri concordati per la distribuzione delle risorse, diversi da quelli utilizzati sinora, e che privilegiano i Paesi che più sono stati colpiti dalla crisi pandemica.

Il successo del Next Generation Eu è una condizione essenziale di credibilità per l'Ue e le responsabilità dell'Italia, in quanto tra i principali Paesi beneficiari delle sue risorse per la ricostruzione di resilienza, sono enormi; oltre a riuscire a realizzare gli investimenti programmati nei tempi previsti sarà necessario accompagnare questi investimenti con le riforme richieste dalla Commissione e dall'Ue e, al contempo,

indispensabili per modernizzare il Paese e aumentarne la competitività e la produttività del suo sistema economico.

Altrettanto importante è la riforma del Patto di stabilità (di cui si discuterà in autunno dopo le elezioni tedesche), tema sensibile proprio per l'incremento di debito registrato in questo frangente: le regole pre-esistenti non potranno rimanere le stesse ma dovranno essere adattate alla nuova situazione.

Tra gli altri temi di rilievo ci sono poi il completamento dell'unione bancaria e quello del mercato dei capitali, oltre la transizione ecologica, il Green Deal, che rappresenta una sfida enorme per l'Ue e di cui non va sottovalutata la questione dei costi. Andranno, infatti, valutati con attenzione quanti e quali costi dovranno affrontare le nostre società, le nostre economie; probabilmente non si riusciranno a realizzare degli obiettivi così ambiziosi come definiti nei piani proposti dalla Commissione e adottati dagli Stati membri. L'Ue è leader nel mondo in materia di contrasto al cambiamento climatico, bisogna trovare il modo di distribuire equamente questi costi fra Paesi e, all'interno di essi, tra settori produttivi.

Bisogna poi guardare alla transizione digitale e anche in quest'ambito c'è un enorme divario tra le performance dei Paesi membri; la sfida principale, che incomberà non sulla Ue ma anche – e soprattutto - sui singoli Paesi, è quella di colmare queste le distanze esistenti tra i Paesi dell'Europa meridionale e quelli dell'Europa settentrionale.

Una sfida di carattere sistemico, invece, è quella di farci trovare più preparati, nel futuro, all'eventuale rischio del ripetersi di un'emergenza pandemica come quella che abbiamo vissuto, durante la quale abbiamo sperimentato tutte le difficoltà e tutte le garanzie di un'Unione che non dispone di competenze proprie in materia di sanità.

Infine, la dimensione internazionale dell'Ue è probabilmente il capitolo dove la performance dell'Unione è stata più deludente e carente. Quando la Presidente Von der Leyen presentò il suo programma, nell'autunno del 2019, non solo propose due grandi priorità, la transizione ecologia e la transizione digitale, ma evocò anche una dimensione geopolitica per l'Ue.

Su questo fronte, risultati sono stati e sono ancora molto modesti; l'assenza dell'Ue in quanto tale sui grandi dossier, sulle grandi crisi, tra l'altro molto vicine a noi e ai nostri confini, è clamorosa. Ci sono problemi strutturali dovuti ai meccanismi di governance della politica estera che chiedono un'unanimità, come è noto, ed è stato molto difficile superare questo ostacolo. Ci sono dati che affondano la loro radice nelle culture politiche dei singoli Paesi membri, che sottolineano

l'assenza di una percezione condivisa della minaccia, e questo lo verificiamo quotidianamente nel confronto con crisi particolarmente rilevanti; si pensi, soprattutto, a quelle nel mediterraneo, Libia e Siria in primis.

Si può migliorare, ma ci vuole un esercizio di grande determinazione, di grande sforzo collettivo. Ma nel valutare la performance complessiva della UE sul piano internazionale si deve anche fare riferimento a tutte quelle politiche diverse dalla politica estera tradizionale, con le quali si sostanzia e si concretizza la proiezione internazionale. Il quadro a questo punto diventa meno negativo.

Su molte di queste politiche, l'Europa ha in effetti una sua visibilità, un suo protagonismo; si pensi al contrasto al cambiamento climatico, alla politica energetica, alle politiche di stimolo dell'innovazione e della ricerca su cui l'UE ha sviluppato una sua rilevante dimensione internazionale.

Oggi più che mai è necessaria una visione comune della dimensione internazionale; anche perché l'Europa è chiamata a confrontarsi quotidianamente con il rapporto con Russia e Cina. Gli Stati Uniti di Biden, che sono sicuramente un alleato più prevedibile e vicino a noi e più sensibile alle considerazioni degli europei, ci chiedono di allinearci sulle politiche dell'Amministrazione americana "di contenimento" di questi due Paesi; ma il punto di vista europeo è un po' più sfaccettato di quello americano e la difficoltà vera per l'Unione è quella di trovare una linea politica che ci consenta di rimanere saldamente ancorati agli alleati tradizionali nel quadro di un rafforzamento del partenariato del Transatlantico senza, al tempo stesso, tagliare i ponti con due Paesi che, per quanto problematici, sono per noi interlocutori essenziali.

Intervento di Francesco Profumo, Presidente ACRI e Presidente Fondazione Compagnia di San Paolo

Francesco Profumo



Nel corso dell'ultimo anno e mezzo l'Europa si è a più riprese trovata di fronte a un doppio bivio, da una parte una prospettiva di fallimento e di implosione e dall'altra l'emergere di un'opportunità di rilancio di quel progetto post nazionale che negli ultimi anni ha potuto fare poco più che provare a fronteggiare crisi ed emergenze in sequenza perdendo via via spinta, appeal e credibilità. Sul tema del fallimento, il rischio di sfaldamento non è mai stato così concreto come nelle fasi più recenti; la progressiva avanzata dei sovranismi, l'uscita del Regno Unito dall'Ue e l'acuirsi dell'emergenza Covid con la sospensione del trattato di Schengen e la reazione spesso disordinata di molti governi nazionali nella gestione delle misure di contrasto alla pandemia e del piano vaccinale hanno contribuito a minare alle fondamenta quel senso di solidarietà, di responsabilità e di lealtà che aveva animato lo spirito visionario dei padri fondatori dell'Ue. Sfiducia, percezione di debolezza e ineguaglianza stavano al contrario colpendo tanto la classe dirigente, chiamata a una extra assunzione di responsabilità, quanto l'opinione pubblica, disorientata al cospetto di una crisi finanziaria che è diventata rapidamente una recessione di tipo economico.

La buona notizia è che si è aperta una nuova stagione per l'Europa che si trova ora nella condizione di poter realmente imprimere uno slancio determinante al suo processo d'integrazione; il superamento del rigorismo di bilancio e l'adozione di un piano straordinario di spesa pubblica, finanziato per la prima volta con l'emissione di titoli del debito pubblico europeo, segnano certamente un punto di svolta molto significativo nelle impostazioni delle politiche che verranno

promosse anche nei prossimi anni.

Ad essere irreversibile non è solo l'euro, come ci ha insegnato il Presidente Draghi dall'epoca del Whatever it Takes; è l'Unione europea stessa, come istituzione, come progetto politico, economico e sociale a non poter tornare indietro.

Questa è una fase transitoria e l'Italia ha una grande responsabilità. Il combinato disposto tra il Next Generation Eu e il Quadro Finanziario Pluriennale 2021-2027 ha portato ad una dotazione complessiva di strumenti comunitari per la ripresa per un totale di oltre 1.800 miliardi di euro, una cifra pari a circa sette volte i fondi che furono stanziati per il piano Marshall. È un'iniezione nel sistema dal potenziale dirompente, che alcuni commentatori si sono spinti a interpretare anche come un nuovo momento fondativo delle istituzioni europee, più autentico e meno formale di quello iniziale.

Per quanto riguarda l'Italia, inoltre, il livello di risparmio delle famiglie e delle imprese si stima di circa 180 miliardi di euro solo nell'ultimo anno e può tradursi, almeno parzialmente, in ulteriori investimenti e consumi che andrebbero a raddoppiare l'impatto degli investimenti di Bruxelles. Tenendo conto di tutto ciò, l'Ue per rilanciarsi nella sua dimensione internazionale, quale protagonista, deve puntare su quattro assi strategici e prioritari.

Il primo riguarda la materia ambiente e vede l'Europa impegnata a raggiungere ambiziosi obiettivi di decarbonizzazione e a conseguire la neutralità climatica entro il 2050, anche grazie allo sviluppo di innovative tecnologie per innovativi settori industriali; il primo e più immediato riferimento è a tutta la filiera dell'idrogeno che recenti stime hanno accreditato di un contributo pari al 5,4 milioni di nuovi occupati entro i prossimi 20 anni nella sola Ue.

Il secondo pilastro riguarda le scelte di politica industriale, nello specifico la capacità di favorire, anche mediante una revisione della disciplina relativa alla concorrenza, il consolidamento di nuovi campioni interni all'Unione, gruppi industriali paneuropei, in grado di sostenere il confronto con i principali competitor globali, soprattutto nei settori di elevata intensità di ricerca, innovazione e conoscenza. Questo è un grande punto di debolezza dell'Ue: fino ad ora la concorrenza è stata soprattutto intesa come concorrenza interna all'Europa stessa anziché nei confronti dei grandi competitor.

Il terzo pilastro riguarda il tema del potenziamento prettamente politico: in virtù di questo rinnovato impulso, un'Unione più forte può e deve candidarsi ad assumere un ruolo centrale nello scacchiere geopolitico internazionale, facendo leva sulla sua stabilità politica,

per operare nel quadro della strategia atlantica e dialogare con quel pragmatismo che la geografia e la storia ci impongono come ponte tra tutte le grandi economie mondiali, dagli Stati Uniti alla Cina e alla Russia. Questo era, nell'auspicio della Presidente Von der Leyen, una delle priorità e purtroppo con la pandemia non è stato possibile imprimere un grande impulso ma ci sono tutte le prospettive affinché questo possa avvenire nel prossimo futuro.

Da ultimo, va sottolineato come una parte non secondaria del futuro dell'Europa si giocherà sulle sponde dell'area mediterranea; non si tratta solo e semplicemente del governo dei flussi migratori per contrastare il fenomeno dell'invecchiamento demografico tipico delle economie simili alle nostre, quelle avanzate, quanto alle opportunità di guardare al Mediterraneo con un approccio più aperto e moderno, al fine di valorizzare quell'ampio spettro di opportunità disponibili. Sotto questo punto di vista è, infatti, necessario lavorare per promuovere un'alleanza con la sponda sud del Mediterraneo nella prospettiva tanto di un mercato di sbocco alternativo per il nostro comparto industriale manifatturiero quanto per un essenziale mercato di approvvigionamento. Gli obiettivi di decarbonizzazione, ad esempio, saranno conseguibili solo nell'ipotesi di ampliamento delle importazioni di energia rinnovabile prodotta in Africa.

In questo articolato quadro si innestano i Piani Nazionali di Ripresa e di Resilienza che, pur se con le dovute differenze, hanno il merito di ancorare gli interventi dei singoli Paesi ad una cornice di programmazione comune europea.

Il nostro PNRR, per l'ammontare di risorse mobilitato, è certamente il più rilevante in tutta Europa; è un'irripetibile opportunità di rilancio per portare il nostro Paese lungo un sentiero di sviluppo sostenibile e duraturo attraverso riforme e investimenti e per rimuovere quegli squilibri e quelle barriere, anche territoriali, che hanno frenato la crescita negli ultimi decenni.

A partire dall'analisi del testo finale e della distribuzione delle misure per Missione per geografia di riferimento, si può azzardare la seguente equazione "l'Italia sta all'Europa come il Mezzogiorno sta all'Italia", in altri termini se è vero che il buon esito del Programma straordinario della Commissione europea dipenderà dalla capacità di rispettare gli impegni assunti nel PNRR dal nostro Paese, è altrettanto importante sottolineare che le fortune del PNRR stesso sono legate ai progetti esecutivi che saranno attuati nelle regioni del nostro Mezzogiorno. Inoltre, affinché il Piano rappresenti non una semplice sommatoria di progettualità (come spesso è stato purtroppo nel passato con progettualità molto parcellizzate e impatti molto limitati sui nostri

territori) bensì un manifesto di quel progetto-Paese in grado di guidare verso il futuro il processo di trasformazione del modello economico e sociale, è necessario rafforzarne il monitoraggio.

Abbiamo, dunque, bisogno di sentinelle autorevoli e indipendenti per non sprecare neanche un euro dei 235 miliardi in arrivo nel nostro Paese tra risorse europee e risorse del finanziamento nazionale.

Il nostro futuro si gioca in buona misura qui ed ora e sicuramente sarà un processo complesso: l'attuale mancanza di consapevolezza nel Paese, nonostante gli enormi sforzi compiuti per presentare il PNRR, desta forti preoccupazioni.

Di fatto questa rappresenta la nostra ultima occasione e va sottolineato come non si tratti di un Programma simile ai fondi strutturali in cui l'approvazione del documento presentato era sufficiente per procedere (e l'Italia non ha ottenuto grandi risultati neanche in quest'ambito), ma è tutto potenziale ed è tutto legato agli outcome che saremo effettivamente in grado di ottenere come Paese. Tra l'altro i tempi sono molto stretti, la prima fase termina nel 2026, e sarebbe opportuno andare al di là di un progetto troppo centrato solo sul PNRR; si pensi alla Francia che ha pensato a proposte su multi-piattaforme guardando a progettazioni anche più lunghe nel tempo, pensiamo al piano 2021-2027 o ad Invest Your o, ancora, a tutto quello che è collegato agli investimenti BEI.

In questa fase abbiamo bisogno di allargare la nostra visione e di cercare soprattutto quelle competenze che il Paese non ha affinché questa potenzialità possa effettivamente diventare il grande investimento per le nuove generazioni in modo da non lasciare solo debiti ma anche un Paese diverso, un Paese in grado di creare condizioni di crescita per le generazioni future.

Ricerche SRM

in abbonamento

Sostieni i nostri studi,
abbonati e accedi a tutte le nostre pubblicazioni.
Dettagli su sr-m.it

Ricerche

2021 - Pubblicazione in italiano,
digitale e cartacea.
pp. 300



L'ottavo volume della collana di SRM è dedicato ad **ambiente e bioeconomia**, due aspetti sempre più centrali nelle politiche europee e nel dibattito comune. **La transizione imposta dalle visioni emergenti**, e che detta parametri di sostenibilità e tutela ambientale ai vecchi paradigmi produttivi, **avrà un notevole impatto sul territorio europeo, italiano e meridionale**.

Lo studio parte da un'analisi della questione ambientale, della dimensione economica e dei relativi interventi di policy per arrivare a stimare il ruolo ed il valore della filiera bioeconomica del Sud. Si approfondisce, attraverso il doppio canale desk e field, il valore economico delle produzioni eco-friendly.

Rapporti annuali

2021 - Pubblicazione in inglese,
digitale e cartacea.
pp. 196



Il Rapporto ENEMED 2021, è il frutto della sinergia tra SRM e l'ESL@Energy Center del Politecnico di Torino. Allo studio hanno collaborato il Joint Research Center della Commissione Europea e la Fondazione Matching Energies.

Tema cardine l'idrogeno, una delle nuove frontiere del futuro sistema energetico **per consentire il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità e decarbonizzazione** al centro dell'agenda europea e italiana. In questo contesto, la regione del Mediterraneo può assumere una funzione cruciale, in termini di sviluppo di nuove fonti rinnovabili. Porti e Shipping, insieme al settore manifatturiero, sono tra i primi attori della trasformazione green.

2021 - Pubblicazione in italiano
e inglese, digitale e cartacea.
pp. 274



Il Rapporto approfondisce il fenomeno del vorticoso **rialzo dei noli sulle principali rotte strategiche**, dove si è generato un rialzo delle tariffe di trasporto e il trend del Canale di Suez che ha mostrato un'importante resilienza dei traffici nel Mediterraneo.

Altri rilevanti fenomeni analizzati riguardano la **Port Congestion, l'aumento del prezzo del petrolio, le Blank Sailing**, la ricerca di rotte alternative a Suez come il Capo di Buona Speranza: offrendo non solo un outlook ma anche stime e previsioni. Una sezione del Rapporto è dedicata alla Sostenibilità, considerata il pillar su cui dovrà puntare l'economia mondiale negli anni a venire.

Altri studi SRM



Un Sud in ripresa che ha resistito all'impatto socioeconomico della pandemia e che sembra aver ripreso un sentiero di crescita sostenuta, che dovrà però essere consolidata cogliendo tutte le rilevanti opportunità offerte dai numerosi strumenti e misure di rilancio, in particolare dal PNRR, che prevede una effettiva e significativa attenzione al Sud. Al contempo, occorre avviare senza indugio il nuovo ciclo di programmazione dei Fondi Strutturali 2021-27.

È questa la fotografia dell'economia meridionale nel 2021, in netto miglioramento rispetto a quella dello scorso anno, realizzata da Confindustria - Area Coesione Territoriale e Infrastrutture e SRM nel check-Up Mezzogiorno.

2021. Pubblicazione in italiano in formato digitale (free download)

[su srm.it](https://www.srm.it)



Il Rapporto, realizzato da SRM, Agenzia Umbria Ricerche, Eupolis Lombardia, IPRES Puglia, IRES Piemonte, IRPET Toscana e Liguria Ricerche, interpreta nella parte congiunturale i primi effetti prodotti sulla finanza pubblica dalla crisi sanitaria. La parte monografica si sofferma sui processi di riforma e di razionalizzazione che, nel post-pandemia, saranno indispensabili, anche per un efficace utilizzo dei fondi del PNRR. I processi di transizione “verde” e “digitale” non potranno prescindere da un'opportuna considerazione dei trend demografici e dei divari territoriali, infrastrutturali e di produttività, ma anche dei servizi essenziali: sanità, scuola, welfare e trasporti.

SRM ha contribuito al Rapporto con due saggi “Il finanziamento degli investimenti degli enti locali e territoriali: gli strumenti ed il loro utilizzo” e “PNRR: progetti e risorse per il Mezzogiorno”.

2021. Pubblicazione in italiano in formato digitale (free download)

[su srm.it](https://www.srm.it)



Con questo studio SRM fornisce una nuova vision del Mezzogiorno innovativa e propositiva, individuando numeri inaspettati circa la realtà economica e produttiva meridionale e fornendo spunti di riflessione e indirizzi per la ripartenza del Paese. L'analisi si concentra su quattro grandi assi – Mare, Energia, Turismo e Ambiente (META) – e si sofferma su Formazione, Innovazione ed Economia Sociale come elementi trasversali di uno sviluppo duraturo nel tempo.

Sette pilastri che insieme possono configurare per tutta la struttura produttiva e imprenditoriale meridionale nuove e concrete possibilità di crescita. Ad arricchire l'analisi, i primi risultati di una survey su un campione di 300 imprese manifatturiere meridionali, e una overview sulla presenza delle grandi industrie nel Mezzogiorno.

2021. Pubblicazione in italiano in formato digitale (free download)

[su srm.it](https://www.srm.it)



Il progetto scientifico dell'**Osservatorio Maritime Economy** di **SRM** si avvale anche del sostegno e del contributo tecnico ed operativo di player nazionali e internazionali del comparto logistico-marittimo:



SRM è inoltre parte della
Global Shipping Think Tank Alliance



www.gstta.org



Via Toledo, 177 | 80134 Napoli, Italia
Tel. +39 081 7913758-61 - comunicazione@sr-m.it
www.sr-m.it

Centro Studi con sede a Napoli, collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo, nato come presidio intellettuale e scientifico, ha come obiettivo il miglioramento della conoscenza del territorio sotto il profilo infrastrutturale, produttivo e sociale in una visione europea e mediterranea. Specializzato nell'analisi delle dinamiche regionali, con particolare attenzione al Mezzogiorno, ha dato vita a due osservatori permanenti che monitorano i Trasporti marittimi, la Logistica e l'Energia. Oltre al Dossier UE, SRM cura e pubblica la Rivista Rassegna Economica e i Quaderni di Economia Sociale. L'apporto tecnico di SRM è a disposizione di quanti - istituzioni, forze imprenditoriali, società civile - riconoscono nella diffusione della cultura e della conoscenza del sistema socio-economico i presupposti per il reale progresso del Paese.

Presidente: Paolo Scudieri

Direttore Generale: Massimo Deandreis

Consiglio Direttivo: Fulvio Bersanetti, Gregorio De Felice, Claudio De Vincenti,
Elena Flor, Stefano Lucchini, Giuseppe Nargi, Anna Roscio

SRM si avvale di un Comitato Scientifico composto da docenti universitari ed esperti in materia. La composizione del Comitato Scientifico è pubblicata sul sito sr-m.it

Collegio dei Revisori: Piero Luongo (presidente), Giovanni Maria Dal Negro,

Concetta Lo Porto

Organismo di Vigilanza (art.6 D.Lgs. 231/01): Gian Maria Dal Negro

Comitato Etico (art.6 D.Lgs. 231/01): Concetta Lo Porto

**AZIENDA CON SISTEMA
DI GESTIONE QUALITÀ
CERTIFICATO DA DNV GL
= ISO 9001 =**

SRM adotta un Sistema di Gestione per la Qualità in conformità alle Normative UNI EN ISO 9001 in Progettazione e realizzazione di studi, ricerche convegni e seminari in ambito economico/finanziario del Mezzogiorno, del Mediterraneo e Marittime; sviluppo editoriale e gestione della produzione di periodici in ambito economico/finanziario del Mezzogiorno, del Mediterraneo e Marittime.

Soci Fondatori e Ordinari

INTESA  SANPAOLO



Fondazione
Compagnia
di San Paolo

 ALEXBANK

 INTESA SANPAOLO
FORVALUE

 INTESA SANPAOLO
INNOVATION CENTER

sr-m 



ISSN 2035-3391

sr-m.it