

A GREEN MARITIME EUROPE LE POLITICHE EUROPEE SULLA SOSTENIBILITÀ NEL SETTORE PORTUALE E DELLO SHIPPING



WEBINAR

Prof.dr. Michele Acciaro
Hapag-Lloyd Center for shipping
and Global Logistics (CSGL)
Kühne Logistics University
Hamburg

Amburgo, Germania | 21 Aprile, 2020



IL SETTORE MARITTIMO EUROPEO

Contributo al PIL dell'UE*



Contributo all'occupazione nell'UE*

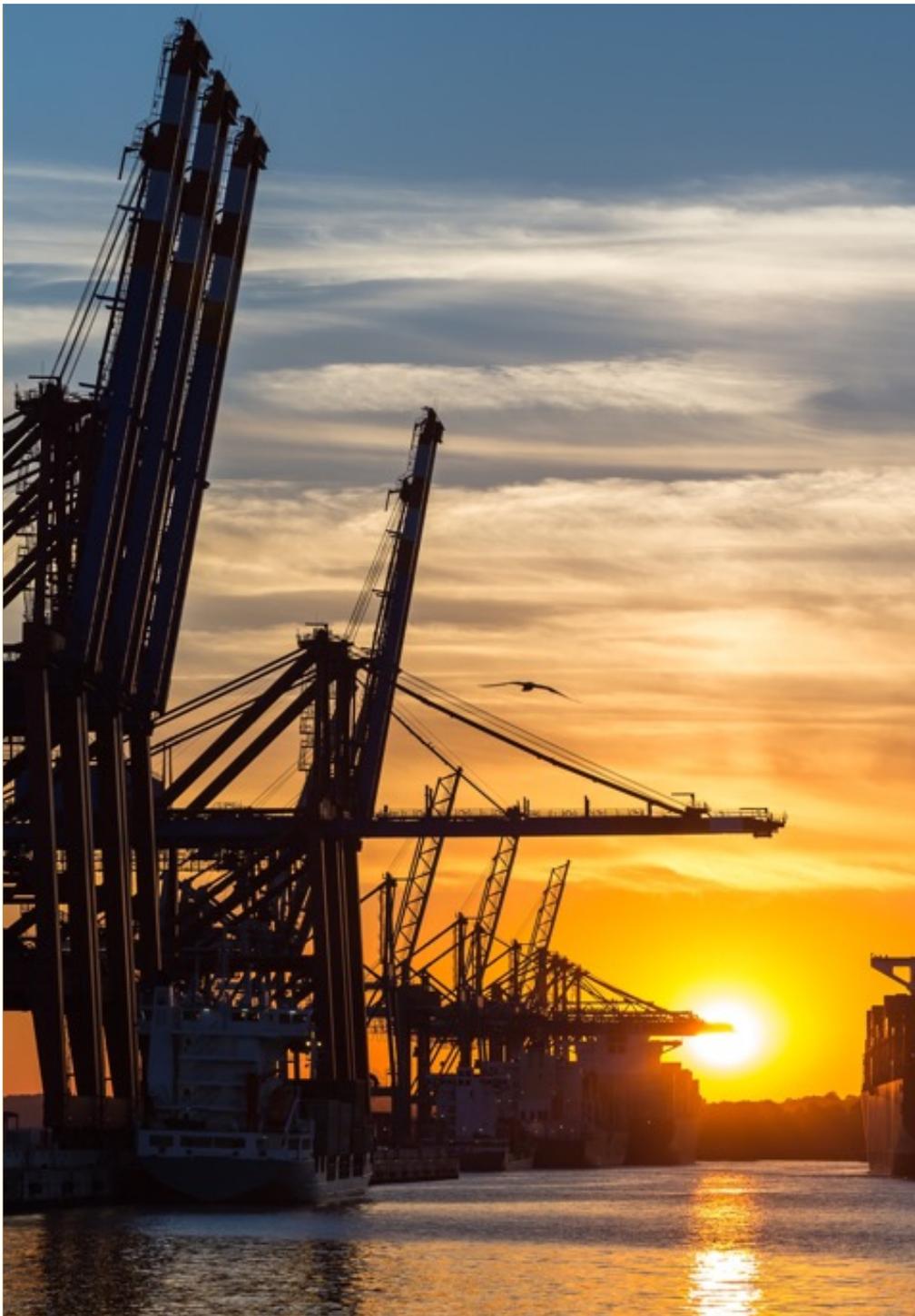


640'000 persone



2,1 milioni di persone occupate se si includono i posti di lavoro indiretti e della catena logistica

*Oxford Economics per European Community Shipowners' Associations (ECSA)



IL SETTORE PORTUALE EUROPEO

1'200 porti

319 porti core sono inclusi nella nostra rete di trasporto transeuropea (TEN-T)

3,6 miliardi di tonnellate di carico (nel 2018)

74% del commercio estero europeo

10 miliardi di euro entro il 2030, risparmi da TEN-T

Il trasporto marittimo a corto raggio rappresenta il 60% delle tonnellate gestite nei porti dell'UE

410 milioni di passeggeri (nel 2018)

2.200 operatori portuali impiegano attualmente circa 110.000 lavoratori portuali

3 milioni di posti di lavoro (diretti e indiretti) nei 22 Stati membri marittimi

THE EU AND ITS PORTS



La comunicazione sulla politica portuale europea nel 2007 elenca le seguenti sfide per i porti nell'UE (COM(2007)616):

- la necessità di aumentare la protezione dell'ambiente,
- la mancanza di trasparenza nell'uso dei finanziamenti pubblici,
- restrizioni di accesso al mercato, soprattutto in relazione ai servizi portuali, e
- questioni relative all'organizzazione del lavoro nei porti.

Nella sua comunicazione del 2013 intitolata "I porti come motore della crescita" (COM(2013) 295 final) la Commission identifica alcune ulteriori sfide, tra cui:

- il divario strutturale di prestazioni tra i porti,
- la necessità che i porti si adattino alle nuove esigenze, derivanti dalla concorrenza internazionale, dalla sostenibilità e dalle nuove tecnologie.

PORTI: MOTORE PER LA CRESCITA

CHIARA STRATEGIA ARTICOLATA IN SEI PUNTI PRINCIPALI

1. TEN-T e in particolare in relazione allo sviluppo e al finanziamento dei progetti

2. Modernizzazione dei porti, e in particolare:

- I costi portuali possono essere un costo significativo nella catena di fornitura, quindi è importante evitare posizioni di monopolio
- qualità e prezzo in relazione a potenziali distorsioni del mercato, compresi oneri trasparenti e non discriminatori
- Riduzione della burocrazia tramite per esempio la “Blue Belt” initiative, national single windows, e le iniziative e-maritime ed e-freight.

3. Aumentare gli investimenti che hanno portato alla recente revisione delle norme sugli aiuti di Stato e che mirano a far fronte a oneri infrastrutturali più efficienti tenendo conto della concorrenza dei paesi terzi

4. Dialogo sociale volto a ridurre al minimo le questioni relative al lavoro e a dare priorità alla salute e alla formazione

5. Incoraggiamento all'innovazione: attraverso, ad esempio, i finanziamenti di Horizon 2020 non solo per la tecnologia, ma anche per affrontare le questioni sociali.

6. Profilo ambientale dei porti, in particolare:

- Emissioni, rumore, inquinamento acqua/suolo, perturbazioni dell'habitat, relazioni porto-città
- Tariffe differenziate ambientali per le infrastrutture portuali
- Efficacia ed efficienza del sistema di ricezione portuale



LA POLITICA PORTUALE E MARITTIMA NELL'UNIONE EUROPEA

- Sviluppo regionale e coesione economica e sociale
- Concorrenza portuale e sovraccapacità
- Uguaglianza vs. Efficienza
- Esternalità del trasporto
- Reti di trasporto transeuropee
- Concessioni
- Accesso al mercato dei servizi portuali
- Trasparenza finanziaria
- Sovvenzioni e aiuti di Stato ai porti
- Caratteristiche delle regioni

In particolare, le seguenti tendenze generali sono state individuate come importanti per i porti europei:

- Dimensioni delle navi più grandi
- Requisiti più severi per le prestazioni ambientali e i combustibili alternativi
- Sono richiesti più servizi a valore aggiunto
- Commercio di energia e cambiamenti nei requisiti di trasporto
- Digitalizzazione



EUROPEAN GREEN DEAL (EGD)

11 dicembre 2019 la Commissione Europea ha presentato l'European Green Deal* con l'obiettivo di disaccoppiare la crescita dall'uso delle risorse

Il settore marittimo è presente nell'EGD in vari modi:

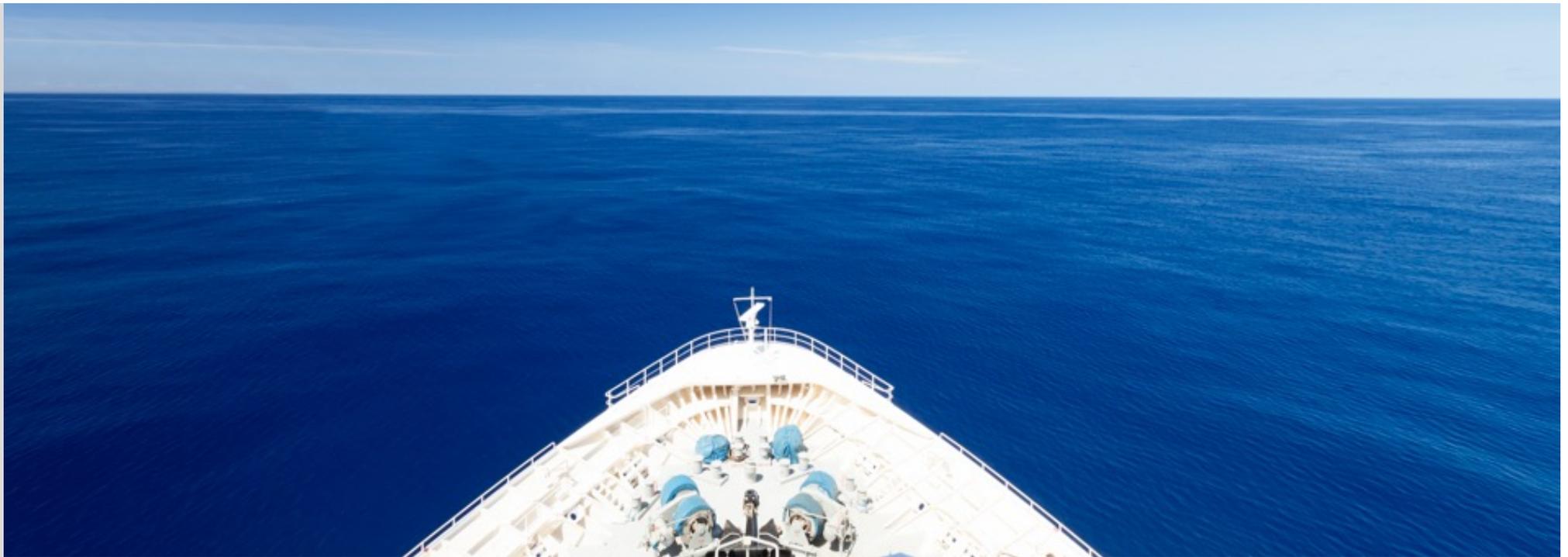
- migliorare la pesca e la gestione degli spazi marittimi
- regolamentare ulteriormente l'inquinamento causato dalle navi che potenzialmente rendono obbligatorio l'uso dell'onshore power supply (OPS)
- intenzione di includere il trasporto marittimo nel sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (ETS)

* European Commission (2019). Communication From the Commission to the European Parliament, the European Council, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions - The European Green Deal, COM(2019) 640 final.



ALCUNE INIZIATIVE ALL'IMO

- È entrato in vigore il regolamento IMO2020 sugli ossidi di zolfo
- Sono in arrivo ulteriori misure relative all'inquinamento (ad es. rumore subacqueo, plastica, cetacei)
- Il 4 aprile 2018 l'IMO durante la sessione del MEPC 72 ha adottato la sua Strategia iniziale per la decarbonizzazione del trasporto marittimo internazionale
- Gli Stati firmatari dell'IMO (meno USA, Russia e Arabia Saudita), hanno stabilito che:
 - le emissioni di CO₂ del trasporto marittimo dovranno raggiungere il picco massimo al più presto possibile
 - e che le emissioni medie per il trasporto marittimo internazionale dovranno diminuire in media di almeno il 40% entro il 2030
 - e che è necessario per ridurre le emissioni medie di CO₂ per unità di trasporto fino al 70% dei livelli del 2008 entro il 2050
 - Che le emissioni totali dovranno essere al di sotto del 50% delle emissioni del 2008



LA PORTATA DELLA SFIDA

- Lo shipping rappresenta il 2,6% delle emissioni globali di gas serra
- I trasporti in Europa sono responsabili di circa un quarto delle emissioni di gas serra dell'UE. È probabile che questa quota continui a crescere, poiché si prevede che la domanda di trasporto aumenterà nei prossimi 30 anni.
- Il Green Deal mira a ridurre queste emissioni del 90% entro il 2050
- Nella Proposta di regolamento che istituisce il quadro per la neutralità climatica e modifica il regolamento (UE) 2018/1999 (Legge europea sul clima), pubblicata il 4 marzo 2020 (COM(2020) 80 final), la Commissione ha ribadito la sua determinazione a favore della carbon neutrality entro il 2050
- Il trasporto per vie d'acqua rappresenta il 13,4% delle emissioni dei trasporti dell'UE



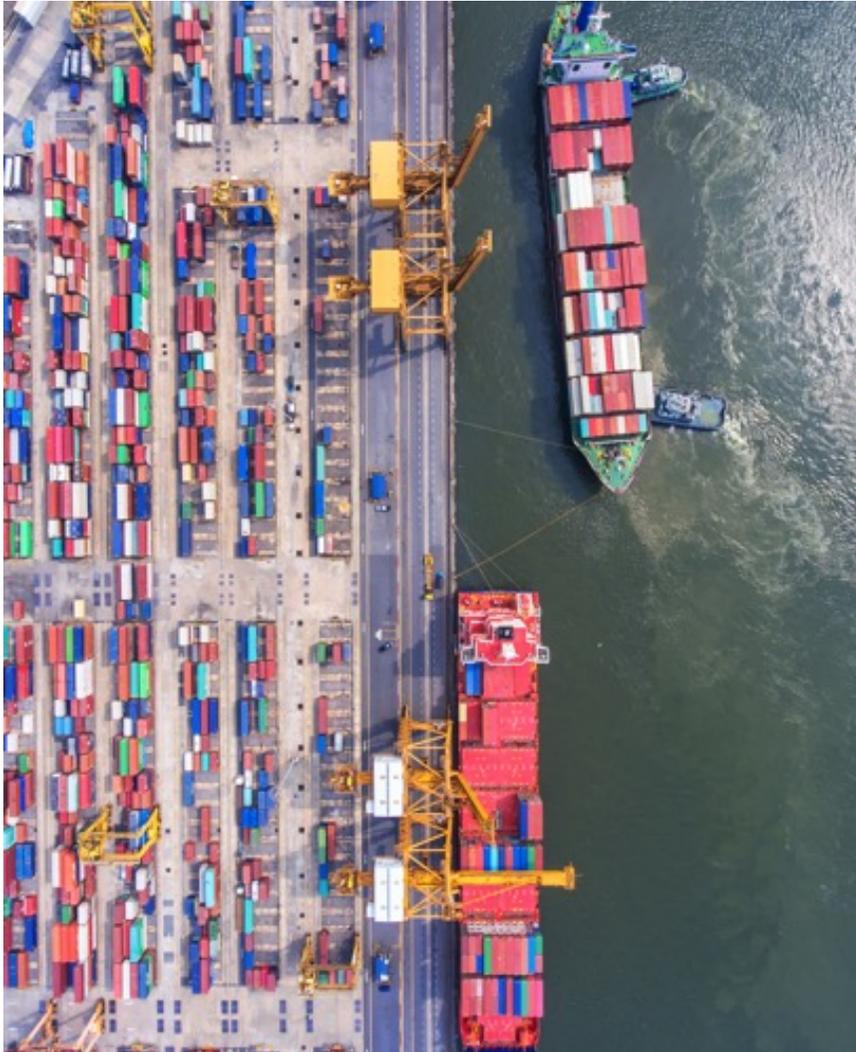
LONG TERM STRATEGY

Nel 2013 la Commissione ha sviluppato una strategia per l'inclusione delle emissioni marittime nella politica climatica dell'UE, che si basa su tre fasi:

- 1) sviluppare un sistema per tracciare l'esatto andamento delle emissioni del settore, attraverso il Regolamento UE 2015/757 del 29 aprile 2015 sul monitoraggio, la comunicazione e la verifica (MRV) delle emissioni di anidride carbonica del trasporto marittimo
- 2) fissare obiettivi di riduzione dei gas serra nel settore marittimo
- 3) a medio e lungo termine saranno sviluppate misure aggiuntive, comprese quelle basate sul mercato

La Commissione mira anche a favorire la transizione verso le nuove tecnologie a basse emissioni di GHG nel settore dei trasporti marittimi, fornendo finanziamenti attraverso, ad esempio, la politica di ricerca e innovazione e le infrastrutture per i carburanti alternativi (ad esempio, la direttiva 2014/94/UE sulla diffusione delle infrastrutture per i carburanti alternativi).

SONO IN ATTO VARIE INIZIATIVE



COM(2018) 773, *Un pianeta pulito per tutti: una visione strategica europea a lungo termine per un'economia prospera, moderna, competitiva e neutrale dal punto di vista climatico*, pubblicato il 28 novembre 2018, illustra che:

- Miglioramenti energetici del 14% tra il 2015 e il 2050 nello scenario di riferimento, ma evidenziano come **siano possibili risparmi energetici più elevati** (fino al 39%) che richiederebbero una maggiore dipendenza dai biocombustibili liquidi
- In questi scenari, i **biocarburanti liquidi** rappresenterebbero ancora circa il 32% della domanda energetica a livello globale, mentre **l'idrogeno** fornirebbe circa il 23% del mix di combustibili entro il 2050

Il 27 marzo la Commissione pubblica il suo inception report (Re-FuelEU Maritime - Green European Maritime Space) - consultazione aperta fino al **24 aprile 2020**

PANORAMICA DEGLI STRUMENTI DI POLITICA ECONOMICA

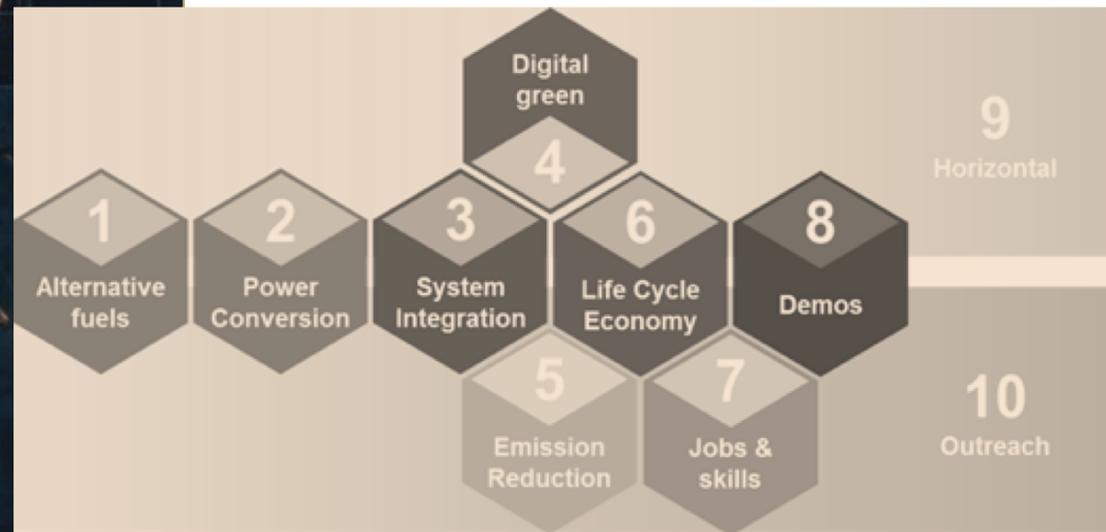


Fonte: adattato da EC, presentazione durante ESSF, Marzo 2020



PROSSIME INIZIATIVE

- European Green Deal Call: nell'ambito di Horizon 2020 con un tema dedicato a "Green Airports and Ports: aviazione e navigazione verdi".
- L'Agenda Strategica per la Ricerca e l'Innovazione (STRIA) è in fase di completamento:



Fonte: Waterborne



CONCLUDING REMARKS

- Il cambiamento sta arrivando e sta arrivando velocemente!
- Nonostante l'incertezza, alcuni processi sono in corso da decenni
- CoViD19 non è l'unica sfida per l'Europa
- Mentre alcune iniziative potrebbero essere rimandate, è improbabile che la pressione per ridurre l'impatto ambientale si riduca
- Le nuove politiche apriranno la porta a nuove idee intelligenti

- Embrace change!

CONTACT



Prof. Dr. Michele Acciaro
Michele.Acciaro@the-klu.org

Kühne Logistics University
Wissenschaftliche Hochschule für
Logistik und Unternehmensführung

Großer Grasbrook 17
20457 Hamburg
Germany

Phone: +49 40 328 707 102

Fax: +49 40 328 707 109

info@the-klu.org

www.the-klu.org

Follow us on

