

# DOSSIER UE

STUDI E RICERCHE

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

Anno 20

Dicembre 2022

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](http://www.sr-m.it)

Segreteria di Redazione  
Dossier UE  
[dossier@sr-m.it](mailto:dossier@sr-m.it)  
[comunicazione@sr-m.it](mailto:comunicazione@sr-m.it)

Via Toledo 177  
80134 Napoli

Pubblicazione fuori commercio, aggiornata a dicembre 2022

Dossier UE è disponibile in versione digitale sul sito SRM: **[sr-m.it](http://sr-m.it)**

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.

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



# Indice

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

## Risorse Europee e Mezzogiorno: obiettivi ed impatti

**PNRR e fondi strutturali: a che punto siamo?** 10  
*(di Agnese Casolaro, SRM)*

**Lo strumento di supporto tecnico della Commissione europea alle riforme strutturali degli Stati membri: il TSI** 16  
*(di Marco D'Attoma, Fondazione IPRES)*

**Il sostegno dell'Europa per compensare le conseguenze della Brexit – La Brexit Adjustment Reserve** 25  
*(di Maurizio Di Pietro, Regione Campania)*

## Le policy europee: novità e tendenze

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

**Crisi energetica: la risposta europea** 34

**Corporate Sustainability Reporting Directive - La rendicontazione di sostenibilità dell'Unione Europea** 39

**Assorbimento del carbonio: la Commissione presenta un sistema europeo di certificazione** 44

## Europa e Mediterraneo: flussi, dinamiche e connettività

**Il ruolo dei fondi di investimento a sostegno dello sviluppo portuale: la vision di F2i Holding Portuale** 52  
*(di Alessandro Becce, CEO di F2i Holding Portuale)*

**Recenti trend del trasporto aereo e prospettive per il futuro** 56  
*(di Andrea Giuricin, CEO TRA Consulting, Esperto Trasporto Aereo)*

**Accelerando l'innovazione portuale: PortXL, il rompighiaccio olandese** 64  
(di Mitja Caboni, Manager PORT XL, Rotterdam)

**L'incerto futuro della portualità italiana nella competizione per i mercati europei contendibili** 68  
(di Paolo Costa, Università Ca' Foscari di Venezia)

## Il futuro dell'Europa: sfide e opportunità

**La portualità europea nel Mediterraneo. Sfide e nuove prospettive**  
**Intervista a Zeno D'Agostino**, Presidente ESPO - European Sea Ports Organisation e Presidente AdSP del Mar Adriatico Orientale 76  
(di SRM)

**Ambiente e sostenibilità: la visione europea**  
**Intervista a Piergiuseppe Morone**, Professore Ordinario di Politica Economica presso Unitelma Sapienza e Vice-chair del comitato scientifico della Circular Bio-based Europe Joint Undertaking (CBE JU). 82  
(di SRM)

### Hanno collaborato a questo numero:

Alessandro Becce, Marco Boscolo, Anna Arianna Buonfanti, Carlo Ferdinando Brenner Sgarbi, Mitja Caboni, Salvio Capasso, Agnese Casolaro, Vanna Coslovich, Paolo Costa, Marco D'Attoma, Maurizio Di Pietro, Roberta Garganese, Andrea Giuricin, Alessandro Panaro, Francesca Passamonti, Pierfrancesco Rossi.

### Si ringraziano per la collaborazione:

AdSP del Mar Adriatico Orientale, CBE JU, F2i Holding Portuale, ESPO, Fondazione IPRES, Intesa Sanpaolo – Ufficio European Regulatory & Public Affairs, PORT XL, TRA Consulting, Unitelma Sapienza.

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

Nuove misure, oltre che una nuova lettura degli strumenti esistenti, si sono rese necessarie per rispondere ai recenti assetti geoeconomici e geopolitici. Il secondo semestre del 2022 ha visto, infatti, l'Unione Europea impegnata a trovare una risposta alla crisi energetica che ha rafforzato la tendenza al rialzo dei prezzi.

Inflazione, scarsità di materie prime e riorganizzazione delle supply chain internazionali stanno incidendo direttamente sui piani di ripresa, rendendo necessarie nuove misure e strategie di risposta.

L'attuale scenario economico e politico mostra, quindi, evidenti segnali di incertezza e di criticità a livello internazionale che si ripercuotono sul nostro Paese e sul nostro tessuto sociale e produttivo chiamato, ancor più del passato, ad una spinta innovativa e rigenerativa.

Ricordiamo, in merito, che per gli anni a venire sono disponibili ingenti risorse, legate ad un'ampia programmazione che punta non solo alla ripresa post-pandemica, ma anche a trasformazioni strutturali basate su nuovi paradigmi di sviluppo. Tra questi, grande rilevanza è posta proprio sulla sostenibilità e sulle tematiche energetiche.

Ecco, quindi, che in questo Dossier, dopo un quadro generale dello stato dell'arte delle principali politiche messe in campo per il Mezzogiorno, vengono analizzati alcuni degli strumenti comunitari più attuali e rilevanti nell'attuale dibattito internazionale, oltre ad alcune nuove tendenze in atto nel settore logistico.

Per entrare nel merito, 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 questo numero del Dossier UE, in particolare, si parte da un quadro dello stato



dell'arte, in termini di attuazione, del PNRR e dei fondi strutturali per poi dedicarsi a due approfondimenti. Il primo sul Technical Support Instrument, lo strumento di supporto tecnico della Commissione europea alle riforme strutturali degli Stati membri, ed il secondo sulla Brexit Adjustment Reserve, lo strumento messo in campo dall'Europa per compensare le conseguenze della Brexit.

Nella seconda parte, dedicata a **Le policy europee: novità e tendenze** e curata

dall'Ufficio European Regulatory & Public Affairs di Intesa Sanpaolo, si analizzano le nuove politiche comunitarie, alla luce degli accadimenti più recenti e in stretta relazione con gli effetti che avranno sul nostro territorio. In questo numero, in particolare, il primo approfondimento è dedicato alla risposta europea alla crisi energetica (che, come si diceva, caratterizza l'attuale congiuntura).

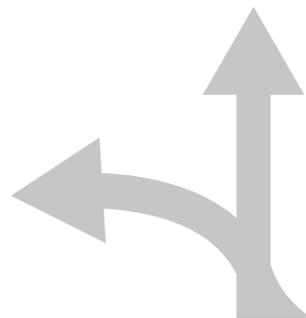
L'attenzione si concentra poi sulla Corporate Sustainability Reporting Directive, uno dei pilastri della Strategia per la finanza sostenibile dell'Unione europea, e sulla proposta per istituire un quadro volontario per certificare i meccanismi più efficienti per la rimozione del carbonio.



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 ed infrastrutture logistiche. In questo numero si guarda, nello specifico, al settore portuale concentrandosi non solo sul futuro della portualità italiana nella competizione per i mercati europei contendibili, ma anche su

alcuni elementi che possono incidere sugli sviluppi futuri. In particolare, si parla del ruolo dei fondi di investimento, attraverso la lente della F2i Holding Portuale, e dell'innovazione, attraverso la vision di PortXL, acceleratore d'impresa mondiale. Un ulteriore contributo è dedicato al comparto del trasporto aereo per tracciare i suoi più recenti trend e le prospettive future.



La quarta ed ultima parte, **Il futuro dell'Europa: sfide e opportunità**, è dedicata infine ad accogliere il contributo di alcune delle personalità più rilevanti nel panorama nazionale ed internazionale in merito alle nuove traiettorie comunitarie. Per questo numero del Dossier abbiamo intervistato Zeno D'agostino, Presidente dell'European Sea Ports Organisation e Presidente AdSP del Mar Adriatico Orientale, e Piergiuseppe Morone, Vice-chair del comitato scientifico della Circular Bio-based Europe Joint Undertaking (CBE JU) e Professore Ordinario di Politica Economica presso Unitelma Sapienza. Con il primo abbiamo parlato del ruolo e del futuro dei porti europei nel contesto mediterraneo; con il secondo di ambiente e sostenibilità nella vision comunitaria.



Per concludere, un sentito ringraziamento va a tutti coloro che hanno contribuito alla stesura di questo Dossier UE, non solo per l'interesse costantemente 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



# PNRR e fondi strutturali: a che punto siamo?

di **Agnese Casolaro**,  
Ricercatrice, SRM



Come spesso sottolineato, la tabella di marcia prevista per le attività del PNRR è stata, sin dall'inizio, molto fitta e il rispetto di ogni obiettivo temporale risulta essenziale per il raggiungimento del traguardo finale. Ma a che punto siamo?

A circa un anno e mezzo dall'approvazione del Piano, da un primo bilancio generale emerge il rispetto degli obiettivi intermedi posti in fase di programmazione ma, allo stesso tempo, anche la presenza di una serie di difficoltà (di varia natura) che ne rallentano in parte l'attuazione.

Sotto il primo aspetto, dopo la certificazione, da parte della Commissione Europea, del raggiungimento dei 45 traguardi e obiettivi previsti per il primo semestre del 2022, il nostro Paese è stato destinatario della seconda rata da 21 miliardi di euro.

I traguardi e gli obiettivi conseguiti dall'Italia in tale periodo fanno riferimento all'avvio di investimenti e riforme in settori strategici chiave. Una parte rilevante afferisce a investimenti strategici per il Paese, tra cui la banda ultralarga e il 5G, la ricerca e l'innovazione, il turismo e la cultura, lo sviluppo dell'idrogeno, la riqualificazione urbana e la digitalizzazione delle scuole e per l'arretrato giudiziario. Inoltre, nel primo semestre del 2022 sono state avviate le riforme della pubblica amministrazione, degli appalti pubblici, della professione di docente, dell'amministrazione fiscale e dell'assistenza sanitaria territoriale.

Si ricorda che, ad oggi, le risorse trasferite dalla Commissione europea verso l'Italia dall'avvio del PNRR ammontano complessivamente a quasi 67 miliardi; questa seconda rata da 21 miliardi segue, infatti, il

prefinanziamento di 24,9 miliardi avvenuto nel mese di agosto 2021 e il versamento della prima rata di 21 miliardi dello scorso aprile.

Allo stesso tempo, secondo i documenti ufficiali sull'attuazione del PNRR, anche i 55 target previsti per la fine del 2022 (di cui 23 Riforme e 32 Investimenti) sono destinati ad essere raggiunti, con un ulteriore tranche a favore dell'Italia di 19 miliardi di euro.

Per quanto riguarda, invece, l'avanzamento finanziario del PNRR – ovvero l'effettiva realizzazione delle spese previste – si sottolinea come, ad oggi, sono rilevabili pagamenti principalmente riferibili ai cosiddetti “progetti in essere”, generalmente previsti da disposizioni antecedenti il PNRR e, quindi, in una fase attuativa più matura. Si tratta di misure già finanziate a valere su strumenti nazionali e successivamente assorbite all'interno del Piano in ragione della coerenza con i relativi contenuti, che riguardano prevalentemente gli investimenti relativi alla realizzazione di opere e infrastrutture (come gli interventi connessi al potenziamento dei collegamenti ferroviari), gli investimenti legati all'ecobonus e al sisma-bonus e quelli finalizzati a sostenere la trasformazione tecnologica delle imprese (come le misure legate al Piano Transizione 4.0); a partire dal 2023, si prevede invece un sostanziale incremento delle spese legate a nuovi interventi. La maggior parte degli interventi a valere su risorse aggiuntive presenta, infatti, cronoprogrammi attuativi che, nell'anno in corso prevedono fasi procedurali precedenti l'avvio dei lavori. Per tali misure, la mancanza di erogazioni è, quindi, in linea con le scadenze previste dal Piano.<sup>1</sup>

Come in parte già accennato, dalla lettura dei documenti e dei dati disponibili emerge anche la presenza di alcune difficoltà di fondo che hanno generato rallentamenti.

Infatti, dalla Nota di aggiornamento al Def di settembre si evince che il livello della spesa al 31 dicembre 2022 è di 21 miliardi di euro, ma era di 33 mld nel Def 2022 e di 47,2 mld nel Def 2021. Si osserva, quindi, una distribuzione della spesa sempre più «spostata» verso il 2026 e per il biennio 2025-26 si passa dal 33,7% della spesa complessiva indicata nel Def 2021 al 43,7% indicata nel NadeF 2022.

Anche osservando quanto già realizzato emergono alcune considerazioni circa tali difficoltà; in primis, si vede come la fase iniziale dell'attuazione del Piano ha visto una prevalenza di tappe intermedie. Le misure già completate e attive sono relativamente poche. Vi rientrano, tra le principali, oltre all'allargamento del

<sup>1</sup> Governo italiano, *Relazione sullo stato d'attuazione del PNRR*, 5 ottobre 2022.

Superbonus, il reclutamento dei 1.000 esperti per l'attuazione del piano, il raggiungimento di 4.000 Pmi che hanno ricevuto supporto dal fondo SIMEST (394/81) e l'apertura delle agevolazioni per le imprese, con i crediti di imposta per Transizione 4.0, gli incentivi alle start-up innovative e il sostegno alla creazione di nuove imprese femminili.

La maggior parte delle tappe raggiunte è di tipo normativo. Non solo per le numerose azioni di riforma attuate, soprattutto con riferimento a giustizia e pubblica amministrazione, ma anche insolvenza e amministrazione fiscale, oltre alle semplificazioni per appalti e procedure autorizzative. Anche rispetto alle misure classificate dal PNRR come investimenti l'avanzamento dei progetti è di tipo normativo: decreti per assegnazione di risorse, aggiudicazione di appalti, definizioni di Contratti di sviluppo per i privati (filieri produttive, rinnovabili e batterie, logistica alimentare, portale turismo...) e approvazione dei Contratti Istituzionali di sviluppo (ammodernamento del parco tecnologico e digitale ospedaliero...), firma di Accordi di Progetto (Roma caput mundi...), approvazione di piani operativi e di piani di investimento.

Le spese sostenute effettivamente finora sono solo l'11% del totale programmato e riguardano in prevalenza progetti già in essere. In cambio di passo è atteso per il prossimo anno con un incremento rilevante delle spese correlate ai nuovi progetti. Il 2023 sarà, quindi, l'anno in cui l'attuazione del piano dovrebbe entrare a pieno regime.

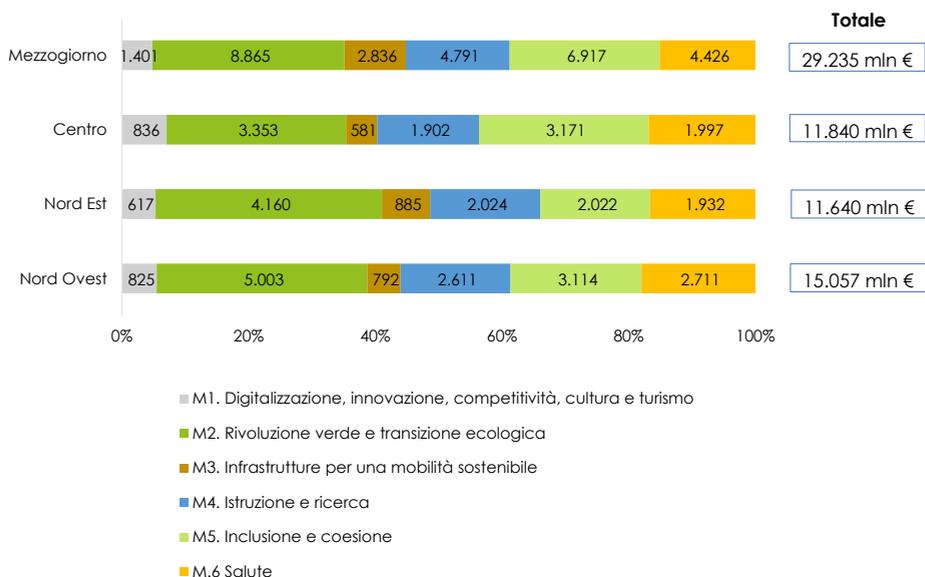
È evidente, quindi, come la concreta attuazione delle azioni del PNRR è stata finora condizionata da alcune problematiche di base che hanno inciso sui tempi e sulla qualità degli investimenti; problematiche che, se da un lato, sono collegabili a forze esogene legate, soprattutto, agli accadimenti degli ultimi mesi (difficoltà di reperimento delle materie prime, aumento dei prezzi, cambio del Governo), dall'altro sono di natura endogena e riguardano, ad esempio, il ruolo della Pubblica Amministrazione (in termini di quantità e qualità delle risorse umane e capacità finanziaria) e, più in generale, a tutta la "burocrazia" connessa all'attuazione del Piano.

L'importanza del ruolo che la P.A. gioca nell'ambito dell'utilizzo delle risorse del PNRR è, tra l'altro, legata alla quantità di risorse che è chiamata a gestire in modo diretto. Secondo le stime effettuate, infatti, gli Enti locali veicoleranno oltre un terzo del totale (quantificabile in circa 70 miliardi di euro) e in tale ambito particolarmente importante sarà il ruolo dei Comuni che, da stime ANCI, potrebbero gestire fino a 40 miliardi di euro.

Recenti analisi della Banca d'Italia<sup>2</sup> parlano, in merito, di un ammontare di finanziamenti già assegnati (PNRR e PNC) di poco inferiore ai 68 miliardi di euro, indirizzati, sotto il profilo territoriale, per il 43,1% al Mezzogiorno, per il 39,4% al Nord e la restante parte al Centro.

In termini tematici, invece, poco meno di un terzo dei fondi ripartiti è indirizzato alla "rivoluzione verde e transizione ecologica" (in particolare alla tutela del territorio e della risorsa idrica e alla mobilità sostenibile), oltre il 20% all'area "inclusione e coesione" (principalmente alla rigenerazione urbana, al miglioramento delle periferie e al rafforzamento dei servizi di tipo sociale), circa il 17% agli interventi in materia di istruzione (destinati in particolare al rafforzamento dei servizi educativi fino ai sei anni e alla scuola primaria e secondaria) ed il 16% a provvedimenti relativi alla sanità, in larga parte volti all'ammodernamento e al rafforzamento della rete ospedaliera e allo sviluppo dell'assistenza territoriale.

### Risorse PNRR e PNC assegnate alle Amministrazioni locali per macroarea (valori in milioni di euro)



Fonte: elaborazione SRM su dati Banca d'Italia

<sup>2</sup> Banca d'Italia, *Economie regionali*, novembre 2022.

Tuttavia, la grande disuguaglianza tra le macchine organizzative dei diversi Comuni, insieme alle preoccupazioni espresse dagli Enti locali sul rifinanziamento del fondo sugli extracosti per il 2023, pongono elementi di rischio.

A conferma, proprio il problema dei costi degli input produttivi, dopo l'impennata registrata dal 2020 per i materiali edili e dal 2021 per i prezzi dell'energia, rappresenta una seconda criticità. Per farvi fronte, il Governo è intervenuto a più riprese, sia prevedendo che nei nuovi contratti di appalto sia introdotta una clausola di adeguamento dei prezzi (e in quelli in corso valgano prezzari aggiornati) sia adeguando i finanziamenti previsti principalmente, ma non solo, con il nuovo Fondo per l'avvio di opere indifferibili, che ha una dotazione iniziale di 7,5 miliardi di euro (di cui 3,2 per il biennio 2022-2023) destinate prioritariamente agli interventi relativi al PNRR.

Finora, tutte le istanze presentate al Mef per l'accesso a questo fondo sono state accolte. Tuttavia, soprattutto le imprese edili giudicano insufficiente il riassorbimento in corso, in un contesto in cui, se pure in riduzione, i prezzi dei materiali sono ancora lontani dai livelli del 2019.

Le criticità da superare sono quindi molteplici e i prossimi mesi saranno cruciali per l'avvio di una nuova fase attuativa che tenga il passo con gli stringenti impegni assunti.

Le risorse del PNRR, in ogni caso, non sono le uniche a disposizione dei territori per i prossimi anni; anzi, è lo stesso Piano a prevedere il loro utilizzo in complementarità con quelle rese disponibili dagli altri strumenti in essere, tanto per promuovere un impiego efficace dei fondi quanto per evitare il rischio di sovrapposizione fra le diverse azioni.

Per il Mezzogiorno, questo quadro complessivo vede disponibili circa 210 miliardi di euro che, dopo il PNRR (che stanza a favore dell'area intorno agli 80 miliardi) ed il Fondo Sviluppo Coesione sono legati per quasi un quarto ai Fondi strutturali 2021-2027.

Per quest'ultimi, in particolare, l'Italia disporrà di 75,3 miliardi di euro, tra risorse europee e cofinanziamento nazionale; si tratta di un valore in crescita rispetto ai precedenti cicli di programmazione e la quota destinata al Mezzogiorno sfiora i 48 miliardi di euro.

Per questo nuovo ciclo, tutte le regioni del Sud sono considerate "meno sviluppate", fatta eccezione per l'Abruzzo che rientra tra quelle "in transizione" e, con riferimento ai soli Programmi Regionali, hanno complessivamente a disposizione 27,9 miliardi di euro tra FESR e FSE+.

**POR Mezzogiorno 2021-2027: dotazione finanziaria per fondo (contributo dell'Unione + contributo nazionale; Mln di euro)**

	FESR	FES+	TOTALE
Abruzzo	681,1	406,6	1.087,6
Basilicata	774,5	208,5	983,0
Calabria	2.518,5	654,6	3.173,1
Campania	5.534,6	1.438,5	6.973,1
Molise	319,5	83,0	402,5
Puglia	4.426,7	1.150,5	5.577,3
Sardegna	1.581,0	744,0	2.325,1
Sicilia	5.859,0	1.515,6	7.374,5
Totale	21.694,9	6.201,4	27.896,3

Fonte: Accordo di partenariato Italia 2021-2027

Per quanto riguarda, invece, i Programmi Nazionale, l'Accordo di Partenariato italiano ne prevede dieci, in linea con l'invito giunto dalla Commissione di ridurne il numero rispetto al ciclo precedente. Rappresenta un'importante novità il nuovo Programma dedicato alla salute nelle regioni meno sviluppate, nonché il potenziamento di quello rivolto alle città metropolitane, che si estende anche alle città medie del Sud. A questi, si aggiunge il Programma collegato al Fondo per la Transizione Giusta (il *Just Transition Fund*) che, introdotto per la prima volta a livello europeo, è un nuovo strumento finanziario che mira a fornire sostegno ai territori che devono far fronte a gravi sfide socioeconomiche derivanti dalla transizione verso la neutralità climatica.

PNRR e fondi strutturali (ma non solo) sono nel pieno della loro fase attuativa. È la possibilità, nel complesso, di un disegno di rilancio imponente che, sostenuto da una rilevante disponibilità di risorse, potrebbe riconfigurare in meglio il quadro in essere. È, quindi, il momento di guardare al futuro con azioni concrete ed i prossimi passi saranno decisivi per delineare il giusto percorso.

# Lo strumento di supporto tecnico della Commissione europea alle riforme strutturali degli Stati membri: il TSI



di **Marco D'Attoma**,  
Fondazione IPRES



## Il supporto tecnico come volano per la crescita

A norma dell'articolo 9 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea (TFUE), quest'ultima, nella definizione e nell'attuazione delle sue politiche, deve tenere conto delle esigenze connesse con: la promozione di un elevato livello di occupazione, la garanzia di un'adeguata protezione sociale, la lotta contro l'esclusione sociale e la promozione di un elevato livello di istruzione, formazione e tutela della salute umana.

Per favorire il raggiungimento di questi obiettivi, il policy maker - europeo e nazionale - dovrebbe varare, in un'ottica di lungo periodo, delle riforme strutturali. Tuttavia, varare una riforma strutturale non è sempre un compito semplice, soprattutto quando è necessario adempiere a certi parametri stringenti dell'UE. Inoltre, la difficoltà del policy maker nazionale a varare una riforma strutturale efficace può anche, talvolta, essere collegata alla mancanza di strumenti e di know-how che gli permettano di predisporre una riforma coerente ed incisiva.

Perciò, al fine di rendere possibile l'attuazione degli obiettivi europei, di permettere una equa partecipazione alle proprie politiche, e soprattutto di permettere agli stakeholder nazionali di varare riforme

strutturali efficaci, la Commissione europea ha attivato nel 2017 un nuovo strumento, ovvero il *Structural Reform Support Programme* (SRSP), che dal 2020 ha assunto il nome di **Technical Support Instrument** (TSI). Una prima esperienza di supporto alle riforme si era già avuta nei confronti della Grecia durante il tracollo economico che l'aveva colpita durante la crisi finanziaria del 2008, e per questo, nel regolamento (UE) 2017/825, istitutivo del SRSP, si fa riferimento alla relazione speciale n. 19/2015 della Corte dei conti europea dal titolo «Per migliorare l'assistenza tecnica fornita alla Grecia, va prestata una maggiore attenzione ai risultati» contenente raccomandazioni utili riguardo alla prestazione di assistenza tecnica da parte della Commissione agli Stati membri.

Il TSI è stato dunque ideato per aiutare gli Stati membri nella progettazione e nell'implementazione delle riforme strutturali, che sono processi di grande complessità e richiedono un livello di specializzazione elevato in ogni loro singolo adempimento. L'obiettivo specifico di tale programma è quindi quello di rafforzare le capacità delle istituzioni pubbliche e amministrative al fine di migliorare la governance e di rendere più resiliente il sistema economico.

Il budget messo a disposizione nella prima fase del progetto - tra il 2017 e il 2020 - era di 228 milioni di euro, mentre per il ciclo 2021-2027 la Commissione ha predisposto un budget di 864 milioni che, essendo messi a disposizione per il mero supporto tecnico agli Stati membri, non necessitano di alcuna forma di cofinanziamento. Dal 2020 il compito di gestione del TSI è stato delegato alla DG REFORM (*Directorate-General for Structural Reform Support*) sotto l'egida della Commissione.

Concretamente, gli Stati membri possono ricorrere al TSI per:

- attuare riforme che rafforzino la resilienza nel contesto della *governance* economica dell'UE, come quelle derivanti dalle raccomandazioni specifiche per Paese nell'ambito del semestre europeo e connesse all'attuazione del diritto dell'UE;
- preparare, modificare, attuare e rivedere i piani nazionali di ripresa e resilienza nell'ambito del dispositivo per la ripresa e la resilienza;
- realizzare programmi di aggiustamento economico;
- attuare riforme intraprese di propria iniziativa.

Il TSI, pertanto, non va inteso quale strumento ad appannaggio esclusivo delle politiche europee, ma può essere utilizzato anche per riforme nazionali *stricto sensu* nelle quali il *policy maker* nazionale necessita di un supporto.

Per accedere al programma è previsto un iter articolato in tre fasi: la prima è la fase di richiesta di supporto tecnico da parte di uno Stato membro, la seconda è la fase di selezione delle richieste e la terza è la fase di supporto tecnico.

Nella prima fase, lo Stato membro dell'UE che ha la necessità di ricevere sostegno tecnico, risponde alla *call of action* della Commissione che viene pubblicata solitamente tra fine giugno e fine ottobre di ogni anno.

Dopodiché, nella seconda fase, che corre da inizio novembre a inizio gennaio, la Commissione esamina le domande ricevute e avvia un dialogo preliminare con le autorità nazionali di coordinamento per valutare le esigenze specifiche del Paese e le opzioni disponibili per sostenere l'elaborazione e l'attuazione delle riforme. A marzo vengono pubblicati i risultati definitivi dei progetti che saranno supportati dal TSI.

La terza fase consiste nell'assistenza tecnica vera e propria, che può essere fornita direttamente, attraverso il supporto della Commissione europea, oppure indirettamente, in collaborazione con esperti delle amministrazioni nazionali degli Stati membri dell'UE, organizzazioni internazionali, imprese private e società di consulenza, o singoli esperti del settore privato.

### Cronologia per l'adozione delle richieste TSI da parte della Commissione europea

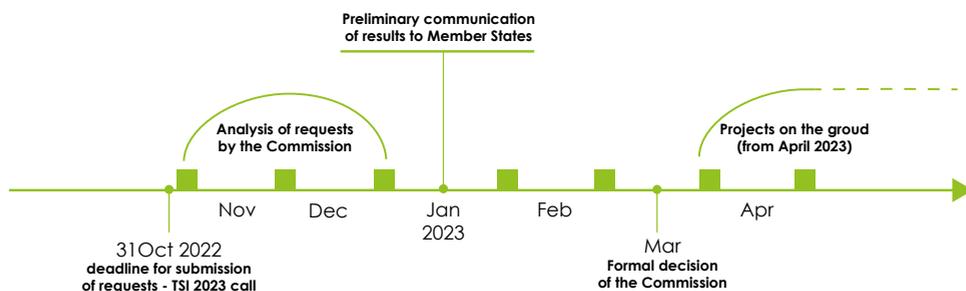


Fig. 1 - Fonte: Commissione europea

Oltre alle tre fasi descritte, è possibile individuare anche una prefase che si espleta all'interno dei confini nazionali, nella quale le singole Regioni e gli Enti locali possono presentare la richiesta all'autorità nazionale di coordinamento, che poi a sua volta la inoltrerà alla Commissione.

Sino ad oggi, a partire dalla nascita del SRSP nel 2017, la Commissione ha supportato più di 1200 progetti di riforme strutturali, che hanno permesso ai fruitori di ottenere un supporto efficace alle loro riforme.

L'intervento del TSI può coprire tutti i passaggi della riforma oggetto del supporto, dalla sua fase di concettualizzazione, alla fase di implementazione, e può consistere in un consiglio tecnico, piuttosto che in una valutazione tecnica sulla necessità di una riforma.

### **Numero di supporti tecnici sostenuti dalla Commissione europea nel periodo 2017-2022**

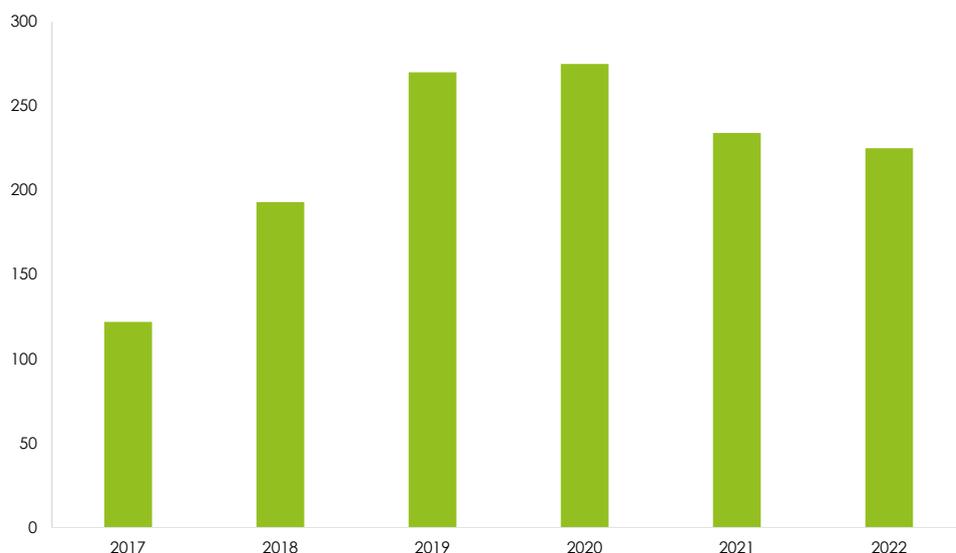


Fig. 2 - Fonte: Commissione europea. Elaborazioni IPRES 2022

Il Paese che più di tutti ha sin qui beneficiato dell'assistenza tecnica della Commissione è la Grecia con 147 richieste di assistenza approvate tra il 2017 e il 2022 (228 se si considerano anche gli anni 2015 e 2016), rispetto a una media UE di circa 48 richieste approvate per Stato membro.

## Supporti tecnici beneficiati da ogni singolo Stato membro

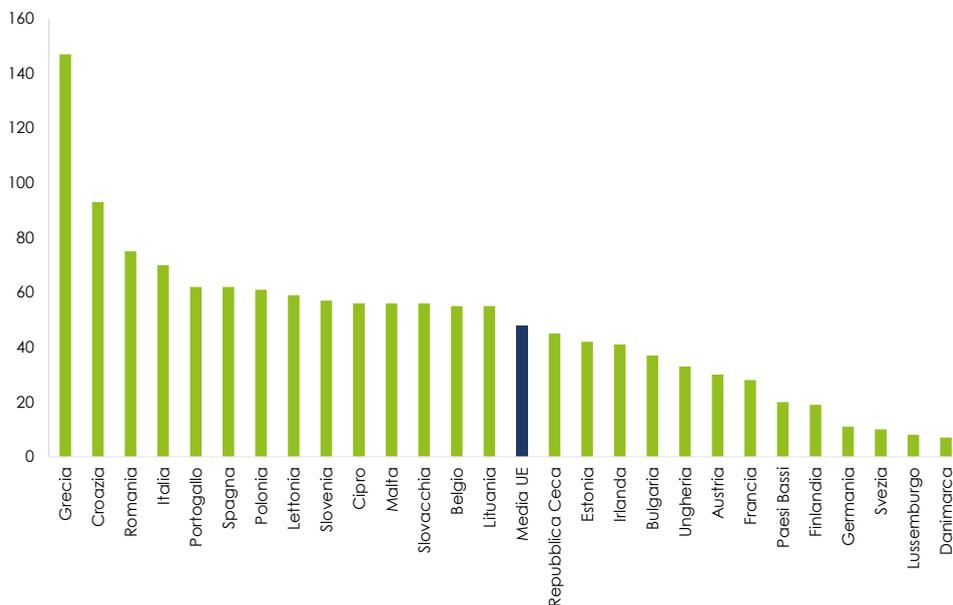


Fig. 3 - Fonte: Commissione europea. Elaborazioni IPRES 2022

La DG REFORM, attraverso il TSI, fornisce supporto nelle seguenti aree tematiche:

- la transizione verde (comprese l'azione per il clima, l'economia circolare e la transizione energetica);
- la transizione digitale;
- le cure mediche e l'assistenza di lunga durata;
- le competenze, l'istruzione e la formazione;
- la governance e la pubblica amministrazione;
- la competitività;
- il settore finanziario e l'accesso ai finanziamenti;
- l'amministrazione fiscale e la gestione delle finanze pubbliche;
- il mercato del lavoro e la protezione sociale;
- il piano di ripresa e resilienza (RRP).

Altra peculiarità del programma TSI da riportare è la possibilità di poter presentare una richiesta rispetto ad una riforma che coinvolge due o più Stati membri. In questo caso, un singolo Stato membro presenterà la richiesta di supporto alla DG REFORM indicando anche gli altri Stati coinvolti. Questo tipo di richiesta congiunta permette quindi anche di poter ricevere supporto su progetti di riforma che coinvolgono più Regioni europee, senza che queste debbano essere necessariamente confinanti.

## **Il TSI a supporto del NextGenerationEU**

Il TSI è stato adoperato nel 2022 per alcune riforme finanziate dal RRP nei seguenti settori: governance e pubblica amministrazione, digitale, crescita sostenibile e contesto imprenditoriale, mercato del lavoro, sanità, istruzione, servizi sociali, amministrazione delle entrate e gestione delle finanze pubbliche e nel settore finanziario. Di seguito si riportano alcuni esempi, segnalati dalla DG REFORM, che legano l'impiego del TSI a progetti finanziati dai RRP nazionali.

- Riforme e investimenti in materia di transizione verde in Spagna: la Commissione sostiene la Spagna nel monitoraggio, nella rendicontazione e nell'attuazione delle riforme e degli investimenti verdi, come indicato nelle componenti 1, 2, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11 e 12 del RRP nazionale.
- Ristrutturazione del settore ferroviario in Grecia: la Commissione sostiene la Grecia nella ristrutturazione del suo sistema ferroviario al fine di rendere il settore delle infrastrutture ferroviarie nazionali più efficiente, moderno, meglio integrato e rispondente alla domanda dei clienti, come indicato nella componente 4 del RRP nazionale.
- Riforme della *spending review* in Belgio: la Commissione sostiene il Belgio nell'introduzione e nell'istituzionalizzazione delle revisioni della spesa a livello federale, nonché nella Regione di Bruxelles-Capitale, nella Vallonia e nella Federazione Vallonia-Bruxelles, come indicato nella componente 6 del RRP nazionale.
- Riforma dell'amministrazione fiscale in Romania: la Commissione sostiene la Romania nella riforma dell'amministrazione fiscale, cooperando a fornire contributi per la revisione del quadro giuridico e istituzionale per le attività di controllo di bilancio, come indicato nella componente C8 del piano di distribuzione nazionale.
- Digitalizzazione del sistema giudiziario e miglioramento della trasparenza delle decisioni giudiziarie in Croazia: la Commissione

sostiene la Croazia nell'ulteriore diffusione della comunicazione elettronica e della pubblicazione delle decisioni giudiziarie, che contribuirà a migliorare l'efficienza e la trasparenza del processo giudiziario e la coerenza delle decisioni, come stabilito nella componente 2 del RRP nazionale.

- Riforma della pubblica amministrazione in Italia: la Commissione sostiene l'Italia nel migliorare lo scambio di informazioni tra i diversi livelli e dipartimenti della pubblica amministrazione, introducendo e sperimentando nuove metodologie, come indicato nella componente 1 del RRP nazionale.
- Riforma per il miglioramento della prestazione di assistenza sanitaria in Lituania: la Commissione sostiene la Lituania nel miglioramento della fornitura di servizi di assistenza a lungo termine, con particolare attenzione alla salute mentale, come indicato nella componente A.1 del RRP nazionale.
- Riforma per lo sviluppo della tecnologia finanziaria in Repubblica Ceca: la Commissione sostiene la Repubblica Ceca nell'ulteriore sviluppo del suo settore *fintech*, come specificato nella componente D1 del RRP nazionale, istituendo uno spazio di sperimentazione normativo per i servizi finanziari innovativi, aperto a tutti gli attori finanziari.

Va comunque segnalato che la maggior parte dei fondi del NextGenerationEU saranno impiegati a partire dal 2022, quindi molte richieste di ausilio potrebbero essere pervenute alla Commissione nella *call of action* che è scaduta il 31 ottobre 2022, e quindi saranno eventualmente implementate a partire dal 2023.

## **Il sostegno europeo alle riforme strutturali italiane**

Anche l'Italia ha usufruito cospicuamente del TSI, come si può evincere dai grafici riportati nei paragrafi precedenti. Una parte consistente dei 70 supporti tecnici della Commissione a favore dell'Italia, riferiti al periodo 2017-2022, è stata rivolta all'implementazione di riforme strutturali concernenti la governance e la pubblica amministrazione, altri supporti sono stati orientati a riforme attinenti al mercato del lavoro e alla protezione sociale, e altri ancora a riforme della pubblica amministrazione, secondo la distribuzione percentuale riportata nel grafico sottostante.

## Il sostegno alle riforme in Italia suddiviso per aree tematiche

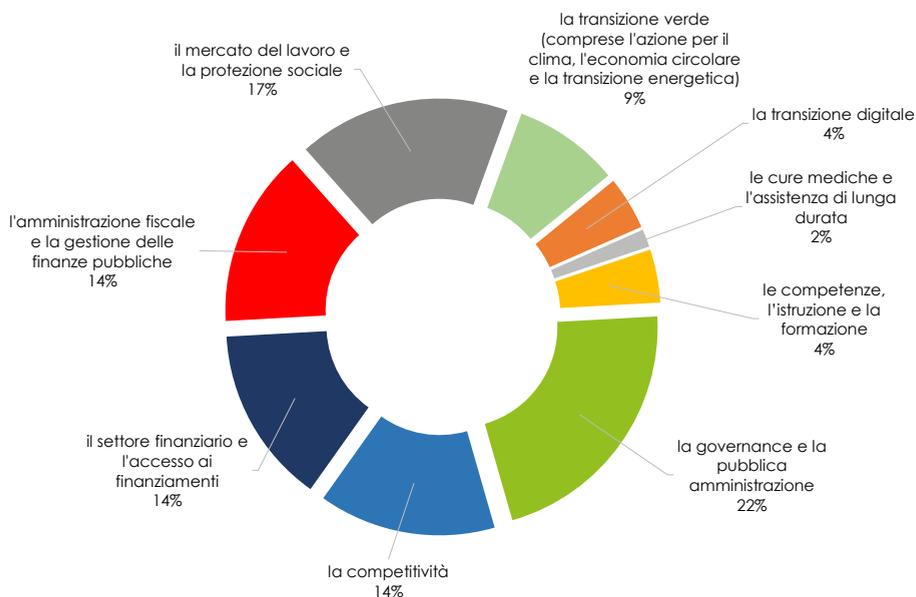


Fig. 4 - Fonte: Commissione europea. Elaborazioni IPRES 2022

In alcuni casi l'Italia ha usufruito del TSI rispetto a riforme che comprendevano più Paesi come nel caso della richiesta di supporto congiunta con Austria, Belgio, Grecia e Portogallo, al fine di rafforzare le capacità istituzionali e operazionali per la fornitura di servizi di integrazione a migranti e rifugiati.

Un altro esempio di collaborazione multinazionale tra la DG REFORM e l'Italia riguarda la richiesta congiunta di supporto tecnico, inoltrata insieme alla Grecia, rispetto alle circostanze dello sfruttamento del lavoro e del lavoro sommerso. Attraverso il TSI l'Italia e la Grecia hanno richiesto il supporto tecnico per varare un piano per dissuadere queste forme di lavoro distorsive sia per il mercato del lavoro sia per la dignità del lavoratore. Grazie al supporto del TSI è stato possibile:

- elaborare una tabella di marcia nazionale e un piano d'azione per combattere il lavoro sommerso, per quanto riguarda la Grecia, e lo sfruttamento del lavoro, per l'Italia;
- instaurare un dialogo regolare tra gli attori rappresentativi del mercato del lavoro;
- riformare il quadro istituzionale e progettare un solido sistema di

monitoraggio e valutazione;

- progettare, pilotare e implementare nuovi approcci ispettivi;
- produrre analisi quantitative e qualitative per le riforme politiche.

Questo tipo di sostegno tecnico dovrebbe essere funzionale, nel lungo periodo, alla creazione di posti di lavoro dignitosi e, in ultima analisi, alla riduzione delle disuguaglianze e della povertà.

Un caso particolare di impiego del TSI nell'area tematica della transizione verde è consistito nella produzione di un rapporto, delegato dalla DG REFORM all'Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico (OCSE), per l'implementazione della Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SNSvS). Questa strategia è un documento programmatico approvato dal legislatore italiano, che viene revisionato periodicamente al fine di adattare le politiche nazionali in relazione alle sfide poste dagli SDG.<sup>1</sup> Attraverso il TSI, l'OCSE è stata incaricata di produrre delle raccomandazioni mirate al miglioramento della SNSvS italiana raccolte nel rapporto "*Italy Governance Scan for Policy Coherence for Sustainable Development*". Grazie a queste raccomandazioni, il legislatore italiano potrà sviluppare una nuova SNSvS con una piena consapevolezza dei punti di forza e delle debolezze del sistema italiano rispetto al tema dello sviluppo sostenibile.

Infine, per quanto riguarda il supporto del TSI all'implementazione degli RRP nazionali, l'Italia ha richiesto il supporto per una riforma strutturale della Pubblica Amministrazione. Nello specifico, il supporto della Commissione consiste nel miglioramento dello scambio di informazioni tra differenti livelli e dipartimenti della Pubblica Amministrazione, grazie all'introduzione e la sperimentazione di nuove metodologie, come previsto nella "Missione 1" del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Il percorso di definizione della SNSvS ha preso avvio all'inizio del 2016, con l'elaborazione del "Posizionamento dell'Italia rispetto all'Agenda 2030", un primo tentativo di verifica della distanza del nostro Paese dai target posti dall'Agenda.

<sup>2</sup> La Componente M1C1 del PNRR ha l'obiettivo di trasformare in profondità la Pubblica Amministrazione attraverso una strategia centrata sulla digitalizzazione. L'obiettivo è rendere la Pubblica Amministrazione la migliore "alleata" di cittadini e imprese, con un'offerta di servizi sempre più efficienti e facilmente accessibili. Per fare ciò, si agisce sugli aspetti di "infrastruttura digitale", spingendo la migrazione al *cloud* delle amministrazioni, accelerando l'interoperabilità tra gli enti pubblici, snellendo le procedure secondo il principio "*once only*" (secondo il quale le pubbliche amministrazioni devono evitare di chiedere a cittadini ed imprese informazioni già fornite in precedenza) e rafforzando le difese di *cybersecurity*.

# Il sostegno dell'Europa per compensare le conseguenze della Brexit – La Brexit Adjustment Reserve

di **Maurizio Di Pietro**

Dirigente dell'Ufficio "Programmazione risorse"  
Adg Fesr, Regione Campania



*Al di là del significato storico e politico, la Brexit ha avuto ed avrà un impatto rilevante sugli Stati membri dell'Unione europea, anche e soprattutto dal punto di vista socioeconomico. Tali effetti riguardano tutti gli Stati, anche se in maniera differenziata. Le istituzioni comunitarie hanno reagito in tempi relativamente rapidi alla richiesta avanzata innanzitutto dai Paesi territorialmente più vicini al Regno Unito (Irlanda, Francia e Olanda) e hanno varato uno strumento dedicato a mitigare gli effetti negativi della Brexit, la Brexit Adjustment Reserve. Vediamo, in dettaglio, cos'è questa riserva, chi ne beneficia e come funziona.*

## Introduzione

Mentre il mondo era sconvolto dalla pandemia e le istituzioni europee negoziavano l'accordo che avrebbe poi portato al programma "Next Generation Eu", in seno all'Europa si trattava anche la definizione degli strumenti da mettere in campo per contrastare gli effetti negativi della Brexit, fenomeno epocale, che colpisce tutti gli Stati membri ma che, di fatto, penalizza quelli che per motivi geografici e commerciali hanno relazioni più forti con il Regno Unito. Gli Stati più vicini a Londra, come Francia, Irlanda, Belgio e Danimarca, hanno fatto pressione, ma a chi scrive viene naturale pensare che il *forcing* decisivo sia stato quello della nazione più mercantilista d'Europa, ossia i Paesi Bassi, che, come già durante il negoziato per il varo del NGEU, arroccati nella

propria posizione di leader dei *frugal four*, hanno chiesto e ottenuto non solo la conservazione, ma, addirittura, l'incremento dei *rebates* (gli sconti che, in funzione perequativa, vengono riconosciuti a taluni Stati membri sul valore dei contributi dovuti al bilancio Ue), così hanno posto al tavolo (ed alla base del proprio consenso) la definizione di uno strumento compensativo degli effetti della Brexit, prefigurando e temendo l'impatto di una Brexit (più o meno *hard*) sui traffici gestiti dal Porto di Rotterdam e, più in generale, sulla propria economia<sup>1</sup>.

In effetti, durante la sessione del 17-21 luglio 2020 del Consiglio, è stato richiesto alla Commissione di predisporre una proposta volta a istituire una riserva di adeguamento per la Brexit, al fine di compensare gli Stati membri e i settori più duramente colpiti dalla stessa, tenuto conto della rilevanza degli scambi commerciali degli Stati membri con il Regno Unito e dell'importanza della pesca nella zona economica esclusiva britannica. Il 25 dicembre 2020 la Commissione europea ha presentato la proposta. A seguito dell'approvazione da parte del Parlamento europeo del 15 settembre 2021, il Consiglio ha approvato la proposta il 28 settembre 2021, completando così il processo legislativo. In quello che la Commissaria europea per la coesione e le riforme, Elisa Ferreira, ha definito un tempo record<sup>2</sup> (per quelle che sono le normali tempistiche del processo legislativo), il 6 ottobre 2021 è stato, quindi, adottato il Regolamento (EU) 2021/1755 del Parlamento europeo e del Consiglio (il "Regolamento"), pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea l'8 ottobre 2021, che istituisce la Brexit Adjustment Reserve (la "Riserva").

## **La Riserva: quanto vale, a cosa serve e chi ne può beneficiare**

Dalla lettura del Regolamento è immediato rendersi conto delle caratteristiche dello strumento. L'articolo 2, infatti, stabilisce che la Riserva dà sostegno per contrastare ed attenuare le conseguenze negative di tipo economico, sociale, territoriale e, se del caso, ambientale che il recesso del Regno Unito dall'Unione avrà negli Stati membri, comprese le loro regioni e comunità locali, e nei vari settori, in particolare in quelli maggiormente danneggiati dalla Brexit. Per far ciò, nel rispetto dell'obiettivo generale dell'Ue e dell'Onu di perseguire

<sup>1</sup> Un audit specificamente condotto dalla Corte dei conti dei Paesi Bassi ha stimato gli impatti della Brexit sull'economia olandese: il documento, in forma di discussione, è disponibile al sito <https://english.rekenkamer.nl/publications/frequently-asked-questions/european-union/how-will-brexit-affect-the-netherlands>

<sup>2</sup> Si veda *Brexit Adjustment Reserve: Commission approves almost € 627 million pre-financing for 4 Member States*, su [ec.europa.eu](https://ec.europa.eu) del 16 giugno 2022.

uno sviluppo sostenibile e nel rispetto del principio “Do no significant harm”, l'Ue mette a disposizione di tutti gli Stati membri una dotazione, a prezzi correnti, di 5.470.435.000 euro, per coprire i maggiori costi sostenuti, in conseguenza della Brexit, tra il primo gennaio 2020 ed il 31 dicembre 2023. Tale Riserva sarà erogata agli Stati in forma di prefinanziamento, per un valore massimo di 4.321.749.000 euro in tre erogazioni annuali (nel 2021, 2022 e 2023) ed a saldo, fino al massimo della quota rimanente, pari ad 1.148.686.000 euro, entro il 2025<sup>3</sup>.

Al di là della operatività, dei vincoli, dei controlli e degli aspetti procedurali di tipo tecnico, sui quali succintamente ci si soffermerà in seguito, ciò che appare degno di nota e maggior considerazione sono innanzitutto i criteri di riparto delle risorse tra gli Stati membri, la quantificazione del riparto che ne è scaturita e le specifiche finalità, tradotte in tipologie di spese e settori di intervento che la Riserva può sostenere. Si darà, infine, uno sguardo a come è gestito, in Italia, il contributo della Riserva.

#### **A. La metodologia di allocazione delle risorse ed il riparto tra gli Stati membri. Le regole per l'accesso ai fondi**

I fattori posti alla base del riparto delle risorse sono tre, come specificato nell'allegato 1 al Regolamento. Per ciascuno Stato membro, il primo fattore è connesso alla pesca catturata nella zona economica esclusiva del Regno Unito e sulla base di esso sono allocate risorse per 656.452.200 euro; il secondo fattore, quello più rilevante in termini monetari e perché riguarda la generalità degli Stati membri, è quello legato al commercio con il Regno Unito, sulla base del quale sono allocate le risorse della Riserva per 4.540.461.050 euro; il terzo fattore è legato alla popolazione che, in ciascun Stato membro, vive nelle regioni marittime di confine con il Regno: tale fattore che, chiaramente, riguarda solo alcune nazioni, è la base di riparto del restante valore della Riserva, pari ad euro 273.521.750 euro.

Così definite, le chiavi di riparto hanno determinato, secondo le regole applicative descritte nell'allegato 1 al Regolamento, la seguente allocazione delle risorse<sup>4</sup>:

<sup>3</sup> La Corte dei conti europea ha rilasciato un parere, il 1° marzo 2021, nel quale ritiene troppo alta l'inusuale quota di prefinanziamento (80%) che sarà complessivamente erogata agli Stati membri, evidenziando i rischi insiti nel fatto che, di tali esborsi, la Commissione potrà valutare la giustificazione, quanto alla eleggibilità e appropriatezza della spesa finanziata, non prima della fine del 2023.

<sup>4</sup> La formalizzazione del riparto è contenuta nella Decisione C(2021) 1803 dell'8 ottobre 2021 della Commissione, notificata con il numero C(2021) 7330.

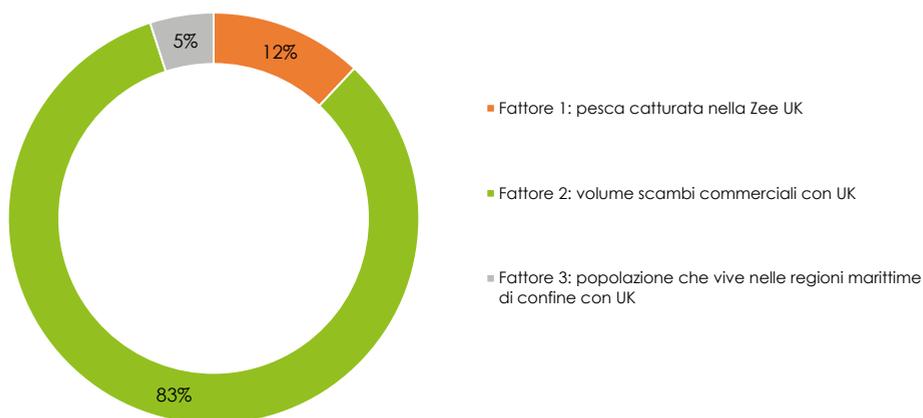
Member States	Final agreement in EUR/current prices (rounded)				
	Trade in goods and services with the UK	Fish caught in the UK EEC	of which earmarked for fisheries	Maritime CBC regions with the UK	Total
BE - Belgium	316.706.221	57.189.523	27.060.177	12.678.212	386.573.957
BG - Bulgaria	15.372.864				15.372.864
CZ - Czechia	54.918.029				54.918.029
DK - Denmark	117.758.311	157.240.966	19.249.949		274.999.277
DE - Germany	601.249.670	45.350.388	22.675.194		646.600.057
EE - Estonia	6.615.616				6.615.616
IE - Ireland	981.398.620	111.246.160	55.623.080	72.557.344	1.165.202.125
EL - Greece	38.631.153				38.631.153
ES - Spain	268.490.849	3.956.201			272.447.050
FR - France	451.211.542	132.283.310	51.488.588	152.056.411	735.551.263
HR - Croatia	7.190.532				7.190.532
IT - Italy	146.769.412				146.769.412
CY - Cyprus	52.056.350				52.056.350
LV - Latvia	10.946.343				10.946.343
LT - Lithuania	12.154.122	30.451			12.184.573
LU - Luxembourg	128.475.124				128.475.124
HU - Hungary	57.157.852				57.157.852
MT - Malta	44.322.261				44.322.261
NL - Netherlands	710.099.858	139.984.996	62.042.025	36.229.783	886.314.637
AT - Austria	27.711.512				27.711.512
PL - Poland	172.161.964	1.471.297			173.633.261
PT - Portugal	81.358.331	28			81.358.359
RO - Romania	43.162.623				43.162.623
SI - Slovenia	5.257.380				5.257.380
SK - Slovakia	36.307.747				36.307.747
FI - Finland	23.242.037				23.242.037
SE - Sweden	129.734.726	7.698.879			137.433.605
EU27 total	4.540.461.050	656.452.200	238.139.013	273.521.750	5.470.435.000

Fonte: European Commission

Per alcuni Paesi (specificamente Belgio, Danimarca, Francia, Germania, Irlanda e Paesi Bassi) è previsto che un importo minimo delle risorse rispettivamente assegnate sia destinato al sostegno delle comunità costiere locali e regionali, in conformità all'articolo 4, paragrafo 4 del Regolamento.

Ad oggi (novembre 2022), la Commissione ha già approvato ed erogato la prima quota di prefinanziamento a favore dell'Irlanda, che è la principale beneficiaria della Riserva, in quanto nazione sulla quale si stima che la Brexit avrà i maggiori impatti negativi, e dell'Italia (dicembre 2021), di un gruppo di 12 Stati<sup>5</sup>, tra i quali i Paesi Bassi (marzo 2022) e, infine, della Germania, della Grecia, dell'Ungheria e di Cipro (giugno 2022).

### Allocazione delle risorse della Riserva in base ai fattori di riparto (%)



Fonte: elaborazione su dati Commissione europea

Ciascuno Stato attiva la Riserva avanzando apposite richieste di finanziamento, corredate di una relazione che dia conto:

- dell'impatto negativo della Brexit sul contesto geografico, politico e socioeconomico di riferimento;
- delle misure adottate per contrastare le conseguenze negative;
- della giustificazione delle spese ritenute ammissibili, sostenute e pagate, nonché il loro legame diretto con il recesso del Regno Unito dall'Unione;
- delle disposizioni per evitare doppi finanziamenti e garantire la coerenza del sostegno con altre politiche e finanziamenti dell'Unione;
- della descrizione del contributo delle misure alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento ad essi.

<sup>5</sup> In particolare, si tratta di Belgio, Estonia, Spagna, Francia, Croazia, Lettonia, Malta, Paesi Bassi, Austria, Portogallo, Romania e Svezia.

Le norme di gestione e controllo, in linea con i più recenti orientamenti volti a tutelare in maniera stringente il bilancio dell'Unione ed i suoi interessi finanziari, impongono agli Stati membri:

- di adottare tutte le misure legislative, regolamentari e amministrative necessarie per tutelare gli interessi finanziari dell'Unione;
- di nominare un organismo che gestisca i contributi finanziari a carico della Riserva;
- di istituire adeguati sistemi di gestione e di controllo;
- di prevenire, individuare e rettificare le irregolarità e le frodi ed evitare i conflitti di interesse;
- di cooperare con la Commissione, l'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) e la Corte dei conti europea.

## **B. Le spese ammissibili**

Le spese ammissibili sono quelle sostenute dalle amministrazioni pubbliche nazionali dei singoli Stati membri, tanto a livello centrale quanto a livello locale, allo scopo generale di contrastare le conseguenze negative della Brexit (ai sensi del richiamato articolo 2) e, in particolare, come elencato all'articolo 5, quelle intese a finanziare:

1. misure di sostegno alle imprese private e pubbliche, in particolare le PMI, i lavoratori autonomi, le comunità locali e le organizzazioni colpite negativamente dal recesso del Regno Unito dall'Unione;
2. misure di sostegno ai settori economici maggiormente colpiti dal recesso del Regno Unito dall'Unione;
3. misure a sostegno delle imprese, delle comunità e delle organizzazioni regionali e locali, compresa la pesca costiera artigianale, dipendenti dalle attività di pesca nelle acque del Regno Unito, nelle acque dei territori a statuto speciale o nelle acque oggetto di accordi di pesca con gli Stati costieri in cui le possibilità di pesca per le flotte dell'Unione sono state ridotte a seguito del recesso del Regno Unito dall'Unione;
4. misure a sostegno della creazione e della protezione di posti di lavoro, compresi i posti di lavoro *green*, i regimi di riduzione dell'orario lavorativo, la riqualificazione e la formazione nei settori maggiormente colpiti dal recesso del Regno Unito dall'Unione;
5. misure volte a garantire il funzionamento dei controlli alle frontiere, doganali, sanitari e fitosanitari, di sicurezza e della pesca, nonché

- la riscossione delle imposte indirette, compreso il personale supplementare e la sua formazione, nonché le infrastrutture;
6. misure volte ad agevolare i regimi di certificazione e autorizzazione dei prodotti, a contribuire al rispetto dei requisiti di stabilimento, a facilitare l'etichettatura e la marcatura, ad esempio per quanto riguarda le norme di sicurezza, salute e ambiente, nonché a contribuire al riconoscimento reciproco;
  7. misure di comunicazione, informazione e sensibilizzazione dei cittadini e delle imprese in merito alle modifiche dei loro diritti e obblighi derivanti dal recesso del Regno Unito dall'Unione;
  8. misure volte al reinserimento dei cittadini dell'Unione e delle persone aventi il diritto di soggiornare nel territorio dell'Unione che hanno lasciato il Regno Unito, a seguito del recesso del Regno Unito dall'Unione.

È da notare che, a differenza di quanto normalmente avviene con i fondi europei, la Commissione non chiede agli Stati la preventiva definizione e condivisione di piani o di programmi nei quali siano declinate le misure che si intendono realizzare ed assicura, in tal modo, la massima flessibilità, nel pieno rispetto del principio di sussidiarietà, per cui risulteranno ammissibili le spese sostenute a qualsiasi livello istituzionale e territoriale dello Stato membro (purché dette spese siano riconducibili all'obiettivo di contrastare le conseguenze negative della Brexit e/o reagire ad esse).

### **C. L'attuazione della Riserva in Italia**

Il Governo italiano ha attribuito all'Agenzia per la coesione territoriale (ACT) il ruolo di titolare della Riserva ed al Ministero dell'economia e delle finanze il ruolo di organismo di audit indipendente. In particolare, un dirigente dell'ACT è stato nominato "Organismo responsabile della Gestione del contributo finanziario a carico della riserva", responsabile, quindi, delle funzioni e dei compiti di gestione e controllo che il Regolamento prescrive all'articolo 14, paragrafo 3.

Il contributo complessivo della Riserva a favore dell'Italia ammonta a 146.749.412 euro e, dopo l'erogazione della prima quota annuale di prefinanziamento per il 2021, pari a 45,5 milioni circa, già incassata, è previsto che all'Italia siano versate ulteriori due quote annuali, per il 2022 e per il 2023, rispettivamente di circa 34,8 milioni e di circa 35,5

milioni. Il saldo, da richiedere entro il 30 settembre 2024, sarà erogato nel 2025.

Dalla sezione del sito dell'ACT dedicata alla Riserva<sup>6</sup> si rileva che il sostegno sarà destinato alle Pubbliche amministrazioni, per migliorare, ad esempio, la gestione dei controlli doganali e di sicurezza e la riscossione delle imposte, ma soprattutto sarà rivolto alle imprese operanti nei settori che, in base agli studi preparatori condotti, risultano quelli che maggiormente risentono degli effetti negativi della Brexit e, quindi, i settori: agroalimentare, abbigliamento, mezzi di trasporto, macchinari e apparecchi e metalli<sup>7</sup>.

## Conclusioni

Lo strumento messo in campo dall'Unione europea è nato nel pieno della pandemia ed ha delle finalità solidaristiche specifiche, basate su puntuali analisi di tipo geografico, politico ed economico: di esso è previsto che traggano beneficio tutti gli Stati membri, in misura logicamente differenziata. L'interrogativo che ci si pone è se potrà, la Riserva, generare appieno gli effetti auspicati dall'Unione, dato l'attuale momento storico, caratterizzato da uno scenario di guerra, alle porte – *rectius*, all'interno – dell'Europa.

Gli stravolgimenti e le crisi conseguenti al conflitto tra Russia e Ucraina, che tanto sta impattando sull'economia e sulla società europea, anche per le preoccupazioni circa una possibile estensione del conflitto o, peggio, di una sua *escalation* nucleare, rendono molto difficile dare una risposta positiva alla domanda, se si pensa al fatto che fenomeni quali il rincaro dei prezzi e dell'energia erodono, in sostanza, l'aiuto che la Riserva intende garantire.

Ciò che le crisi finanziarie del 2008 e del 2011 avevano già fatto comprendere e che, dalla pandemia in poi, è sempre più evidente, è che il mondo globalizzato cambia in maniera troppo veloce, ponendo all'Unione europea ed ai singoli Stati che la compongono sfide sempre nuove e che richiedono risposte forti ed immediate, che rendono necessario, come da più parti sostenuto, la modifica dei meccanismi decisionali e delle regole di gestione delle risorse.

<sup>6</sup> <https://www.agenziacoesione.gov.it/bar/>

<sup>7</sup> Dal medesimo sito si rileva che, in base allo studio condotto dalla Coldiretti, sulla base dei dati Istat relativi al commercio estero nel mese di gennaio 2021, le esportazioni italiane verso il Regno Unito, nel settore agroalimentare, sono calate del 38,3%.

# Le policy europee: novità e tendenze



# Crisi energetica: la risposta europea

Il secondo semestre del 2022 ha visto l'Unione Europea concentrata a trovare una risposta alla crisi dei prezzi dell'energia. I prezzi elevati sono causati, prevalentemente, dall'invasione russa dell'Ucraina, e stanno mettendo in grande difficoltà le aziende e i consumatori europei. Difficoltà aggravata da un quadro internazionale complesso, caratterizzato da una forte inflazione e da un atteggiamento degli Stati Uniti che è parso ostile ad alcuni leader europeo.

Attraverso l'*Inflation Reduction Act (IRA)*, gli alleati atlantici hanno annunciato sussidi alle aziende americane. La misura vale oltre 369 miliardi di dollari che saranno destinati anche a far progredire soluzioni climatiche, in particolare investendo in rinnovabili.

## La risposta europea

Già durante il discorso sullo stato dell'Unione, il 14 settembre, Ursula von der Leyen aveva annunciato le misure che l'UE intendeva adottare per risolvere la crisi energetica. In quell'occasione aveva parlato di riduzione della domanda di energia, di tetto ai profitti, di tassa di solidarietà, dell'imposizione di un tetto massimo ai prezzi del gas, di modifiche alle regole sui collaterali per risolvere i problemi di liquidità nei mercati dei future sull'elettricità, della revisione del benchmark TTF (l'attuale parametro di riferimento per il prezzo del gas, ritenuto obsoleto dalla Commissione che intende stabilire benchmark alternativo), di *circuit breakers*, di modifiche al quadro temporaneo sugli aiuti di Stato e della riforma del mercato elettrico dell'UE, per disaccoppiare il prezzo dell'elettricità dal gas.

Al termine del discorso, la Commissione ha pubblicato una proposta di Regolamento del Consiglio che prevedeva una prima serie di interventi di emergenza:

- Riduzione della domanda di energia elettrica: obbligo di ridurre il

consumo di energia elettrica di almeno il 5% nelle fasce orarie di picco dei prezzi.

- Cap ai profitti sull'energia elettrica prodotta da fonti inframarginali: tetto ex-post sui ricavi derivanti dalla produzione di energia elettrica da fonti "inframarginali" (quelle a più basso costo, con tecnologie come rinnovabili, nucleare e lignite).
- Windfall tax: contributo "di solidarietà" da parte delle compagnie petrolifere, del gas e del carbone.

Pochi giorni dopo, durante la riunione straordinaria dei ministri UE dell'energia del 30 settembre, è stato raggiunto un compromesso sulla riduzione della domanda di elettricità e sul tetto ai profitti inframarginali ma sono rimaste divisioni sul "price cap" al prezzo del gas, richiesto con crescente insistenza da una quindicina di Stati membri (tra cui l'Italia).

I capi di Stato e di governo si sono incontrati a più riprese, in una serie molto fitta di riunioni del Consiglio. Le prime riunioni si sono tenute il 6 e 7 ottobre a Praga, durante un vertice informale, ma anche in quella occasione la Commissione europea decise di prendere tempo, inviando una lettera a firma della Presidente von der Leyen anziché presentando una proposta di regolamento.

Uno dei motivi del prolungato temporeggiare sul "price cap" al gas da parte della Commissione erano i forti dubbi (sollevati dalla Commissione stessa e da alcuni Stati membri, tra cui in particolare la Germania) su come avrebbe dovuto essere disegnato il meccanismo e la tendenziale contrarietà ad un "price cap" su tutto il gas che arriva nell'UE.



In quei giorni, emergeva anche la questione della solidarietà finanziaria tra gli Stati membri, messa in crisi quando il governo tedesco ha annunciato un pacchetto da 200 miliardi di euro per aiutare i cittadini tedeschi a pagare le bollette, tramite sovvenzioni.

L'iniziativa, annunciata alla fine di settembre, ha preoccupato gli altri paesi europei, in particolare l'Italia che non ha lo stesso spazio fiscale.

Questa situazione portò l'allora Presidente del Consiglio Mario Draghi a lanciare una dura accusa alla presidente della Commissione che sarebbe responsabile di "sette mesi di ritardo", che "ci costano una recessione". Infatti, già a marzo l'Italia aveva chiesto l'introduzione di un tetto al prezzo del gas spingendo il Consiglio europeo a chiedere alla Commissione di studiare delle proposte. L'Italia aveva spinto anche sulla riforma del mercato dell'energia (per disaccoppiare il prezzo del gas da quello dell'elettricità), un altro tema che è rimasto inavaso al momento.

## Il pacchetto del 18 ottobre

Il 18 ottobre la Commissione europea (CE) ha presentato una nuova [proposta](#) di regolamento del Consiglio che prevedeva:

- Lo sviluppo di una Piattaforma per gli acquisti congiunti di gas tramite uno "strumento informatico per gli acquisti congiunti". La partecipazione all'acquisto sarebbe aperta a tutte le imprese di gas naturale e alle imprese che consumano gas nell'UE. Sarebbe obbligatorio per le imprese in alcuni stati membri con specifiche caratteristiche.
- Un nuovo benchmark di riferimento per il gas naturale liquefatto (GNL) che sarà sviluppato dall'agenzia di regolamentazione dell'energia dell'UE (ACER).
- Misure per prevenire l'eccessiva volatilità intra-day nei mercati dei derivati energetici e favorire una maggiore cooperazione tra le autorità di supervisione.
- Regole predefinite di solidarietà tra Stati membri in caso di carenza di approvvigionamento, estendendo l'obbligo di solidarietà anche verso gli Stati membri senza collegamento diretto di gasdotti e coinvolgendo anche quelli con impianti GNL.

Di nuovo, il pacchetto mancava di una proposta di "price cap" al gas.

Due giorni dopo, il giovedì 20, i leader dell'UE hanno discusso il pacchetto, trovando un accordo sulle proposte presentate e aprendo anche la strada alla Commissione per intavolare una proposta sul "price cap" temporaneo al prezzo del gas naturale. Senza sorprese, l'accordo ha trovato resistenza da diversi paesi, guidati dalla Germania, preoccupati che questo possa mettere a rischio la sicurezza degli approvvigionamenti.

Contestualmente, gli Stati membri alla Commissione di esaminare urgentemente la possibilità di introdurre un “price cap” sul gas utilizzato per produrre elettricità, il cd. meccanismo iberico.

## Il Market Correction Mechanism

Finalmente, il 22 novembre la Commissione europea ha presentato la sua proposta per introdurre un prezzo massimo per i principali derivati del mercato del gas. Il cd. “price cap”, il cui nome ufficiale è “Market Correction Mechanism” (MCM), è una misura di ultima istanza per prevenire e, se necessario, affrontare episodi di prezzi eccessivamente elevati, che non sono in linea con l'andamento globale. Nella proposta della Commissione, il tetto, che dovrebbe entrare in vigore il 1° gennaio 2023, sarebbe fissato a 275 euro per MWh e impedirebbe gli scambi al verificarsi di due condizioni:

1. Se il prezzo dei derivati Title Transfer Facility (TTF) month-ahead supera i 275 euro al MWh per due settimane consecutive.
2. Se il prezzo TTF è superiore di 58 euro rispetto al prezzo di riferimento del GNL per 10 giorni di negoziazione consecutivi all'interno di quelle due settimane.

La misura così proposta, secondo i critici, sarebbe molto difficile da attivare e molto facile da chiudere. Sarebbero, inoltre, previste tutele, tra cui la sospensione del MCM, su decisione della Commissione, nel caso in cui vengano individuate eventuali conseguenze negative e la disattivazione al venir meno delle condizioni scatenanti. Inoltre, le autorità di regolamentazione avrebbero il potere di adottare misure per impedire l'entrata in vigore del limite o per interromperne gli effetti per una vasta gamma di motivi. Il gas, tarato sul benchmark TTF dopo aver toccato brevemente i 350 euro per MWh ad agosto, è sceso in modo costante fino ad inizio novembre per poi assestarsi comunque al di sotto dei 150 euro per MWh per tutto il mese, un prezzo comunque considerato troppo alto per la competitività di molte aziende. Il “price cap” è stato pensato proprio per evitare il ripetersi di situazioni come quella di agosto. Tuttavia, il meccanismo proposto è talmente difficile da attivare che, se fosse già stato in vigore ad agosto, non sarebbe comunque entrato in funzione perché le condizioni non erano state raggiunte. Senza contare le clausole per la sua disattivazione in caso di pericolo per gli approvvigionamenti. Per questo, il meccanismo della Commissione è stato definito uno “scherzo” da alcuni governi. Paradossalmente però, questa difficoltà di attivazione, potrebbe essere ciò che permetterà di essere adottato di fronte a una determinata

opposizione. Essendo una misura di emergenza, può essere ratificata e trasformata in legge se una maggioranza qualificata dei governi nazionali è d'accordo, senza il coinvolgimento del Parlamento europeo. In generale, la proposta della Commissione non soddisfa nessuno: né i Paesi che vorrebbero un tetto più ambizioso (tra cui Italia, Polonia, Belgio e Grecia insieme ad altri 11 Stati – che formano il cd. "gruppo dei 15") né chi si oppone in principio all'introduzione di qualunque tetto (tra cui Germania e Paesi Bassi). I paesi a favore sono preoccupati degli effetti negativi che il prezzo dell'energia sta avendo sull'economia europea, quelli contrari temono che il tetto possa mettere in pericolo gli approvvigionamenti.

Neanche nel corso del Consiglio straordinario Energia del 24 novembre, tenutosi per discutere il MCM e le altre proposte presentate dalla Commissione con il pacchetto del 18 ottobre, si è trovato un accordo complessivo. Proprio questa proposta di MCM rimane l'oggetto della discordia, infatti sulle altre proposte si è trovato un accordo politico ma ha prevalso la volontà di procedere con un "packet approach", quindi nessuna misura sarà formalmente approvata dai ministri fino a quando sarà raggiunto un accordo politico anche sul MCM.

Vedremo se, con la prossima riunione del Consiglio del 13 dicembre, si arriverà finalmente ad un accordo sul MCM.

# Corporate Sustainability Reporting Directive - La rendicontazione di sostenibilità dell'Unione Europea

La rendicontazione di sostenibilità rappresenta uno dei pilastri della Strategia per la finanza sostenibile dell'Unione europea. Già nel Piano di azione sulla finanza sostenibile per un'economia più verde e pulita, lanciato nel marzo 2018 dalla Commissione europea, si prevedeva la necessità di rafforzare l'informativa di sostenibilità.

Con l'insediamento della Commissione von der Leyen, a dicembre 2019, viene annunciata la revisione delle attuali regole di rendicontazione non finanziaria, stabilite dalla *Non Financial Reporting Directive* (NFRD)<sup>1</sup> che dal 2016 vincola imprese quotate, istituti di credito e società di assicurazione, con più di 500 dipendenti, alla pubblicazione di una dichiarazione non finanziaria, contenente un set minimo di informazioni in ambito ambientale, sociale e di governance (ESG). Tale revisione, che prende la forma di una nuova direttiva, la *Corporate Sustainability Reporting Directive* (CSRD)<sup>2</sup>, ha lo scopo di estendere il perimetro delle imprese soggette e definire gli standard rendicontativi obbligatori per la pubblicazione di un Report di sostenibilità, da affiancare al Bilancio aziendale all'interno della Relazione annuale sulla gestione.

<sup>1</sup> 'Directive 2014/95/EU of the European Parliament and of the Council', OJ L 330, 15.11.2014, p. 1–9.

<sup>2</sup> 'Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2013/34/EU, Directive 2004/109/EC, Directive 2006/43/EC and Regulation (EU) No 537/2014, as regards corporate sustainability reporting', COM/2021/189 final.

## Le principali caratteristiche della Direttiva

Nel novembre del 2022, Parlamento europeo e Consiglio dell'UE hanno approvato il testo definitivo della CSRD, dando dunque il via libera alla sua entrata in vigore.

La Direttiva imporrà l'obbligo di pubblicazione di un Report di sostenibilità basato su specifici standard di rendicontazione relativi alle informazioni sui rischi e sugli impatti dell'ambiente e del contesto sociale verso l'impresa e, viceversa, dell'impresa nei confronti di tali componenti di sostenibilità.

I primi Report dovranno essere pubblicati nel 2025 sui dati del 2024 da parte delle imprese attualmente soggette a NFRD<sup>3</sup>, ma il testo prevede già nel 2026 l'estensione alle grandi imprese<sup>4</sup> anche non quotate e nel 2027 alle piccole e medie imprese quotate. Sono incluse nel perimetro anche le imprese aventi sede in paesi terzi, con fatturato generato in UE maggiore di 150 mln di € e aventi succursali o controllate nel territorio dell'UE.

La normativa prevede inoltre un'esenzione dalla pubblicazione del Report per le società controllate, se la loro capogruppo pubblica un Report di sostenibilità consolidato conforme alla Direttiva e se non vi sono particolari divergenze nelle rispettive strategie di sostenibilità.

Per garantire la conformità del contenuto del Report con i requisiti imposti da CSRD, le informazioni dovranno essere sottoposte a revisione indipendente, inizialmente in base a standard di *assurance* limitata, che certifichi la pura conformità agli standard rendicontativi. Entro ottobre 2028, in seguito a una specifica analisi di fattibilità, la Commissione dovrà adottare degli standard di *assurance* ragionevole, in cui il revisore fornisce anche un giudizio sull'attendibilità delle informazioni rendicontate.

Per tale processo di certificazione del Report gli Stati membri dovranno assicurare la presenza di un efficace sistema di monitoraggio, prevedendo anche sanzioni che siano proporzionate ma in grado di dissuadere da eventuali violazioni.

<sup>3</sup> Enti di interesse pubblico con più di 500 dipendenti; per semplificare: imprese quotate, istituti di credito o società di assicurazione.

<sup>4</sup> Ossia che soddisfano almeno due requisiti tra: i) stato patrimoniale superiore a 20 milioni di euro; ii) un fatturato superiore a 40 milioni di euro; iii) un numero di dipendenti superiore a 250.

## Gli ESRS, standard europei rendicontativi di sostenibilità

La CSRD dà mandato allo *European Financial Reporting Advisory Group* (EFRAG), associazione privata sorta nel 2001 a supporto della Commissione europea nell'ambito della rendicontazione, per lo sviluppo degli *European Sustainability Reporting Standards* (ESRS), ossia gli standard rendicontativi di sostenibilità.

A novembre 2022, EFRAG ha inviato alla Commissione europea il primo set di standard intersettoriali, destinati agli enti di interesse pubblico e successivamente alle grandi imprese. Questi potranno essere soggetti a ulteriori variazioni da parte della Commissione che avrà il compito di analizzarli e utilizzarli come base per l'adozione di un Atto delegato, prevista nel primo semestre del 2023 e contenente gli standard vincolanti.

In primo luogo, gli standard prevedono la pubblicazione degli aspetti di sostenibilità trasversali a livello aziendale, relativi alla strategia e alle politiche aziendali, a competenze e conoscenze degli organi amministrativi, al modello di business e alla gestione del rischio, dell'impatto e delle opportunità.



Per quanto riguarda la componente ambientale, gli standard prevedono target e indicatori, strutturandosi sulla base degli obiettivi definiti nel regolamento di Tassonomia<sup>5</sup>, ossia: i) mitigazione dei cambiamenti climatici, ii) adattamento ai cambiamenti climatici, iii) uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine, iv) transizione verso un'economia circolare, v) prevenzione e riduzione dell'inquinamento, vi) protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi. La componente sociale prevedrebbe quattro standard che vertono su forza lavoro propria, forza lavoro della propria catena del valore, comunità impattate, consumatori/utenti finali.

Infine, per quanto riguarda la *governance*, uno standard singolo fornisce i dettagli per la pubblicazione delle informazioni relative alla condotta aziendale. È importante sottolineare che la Direttiva lega gli standard al principio di "doppia materialità", che prevede la rendicontazione delle informazioni necessarie per poter comprendere gli effetti dell'ambiente e della società sulla situazione finanziaria dell'impresa, ma anche gli effetti che quest'ultima ha su ambiente e società.

## **Il confronto con le altre iniziative internazionali**

Prima dell'entrata in scena di CSRD, il contesto internazionale presentava già alcune iniziative per lo sviluppo di standard rendicontativi di sostenibilità. Tra le più importanti si evidenzia *Global Reporting Initiative (GRI)*, ente senza scopo di lucro fondato nel 1997 con il fine di definire gli standard di rendicontazione facoltativi della performance sostenibile di imprese e organizzazioni. Un'altra iniziativa molto nota è la *Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD)* del Financial Stability Board, che propone raccomandazioni per le imprese per la pubblicazione di informazioni a supporto di investitori, prestatori e assicurazioni per la corretta valutazione dei rischi legati al cambiamento climatico.

Alla COP26<sup>6</sup>, nel novembre 2021, la *International Financial Reporting Standards (IFRS) Foundation*, organizzazione non-profit con l'obiettivo di sviluppare standard di rendicontazione adottabili a livello internazionale, ha presentato l'*International Sustainability Standards Board (ISSB)*, volto allo sviluppo di specifici standard di sostenibilità. A

<sup>5</sup> 'Regulation (EU) 2020/852 of the European Parliament and of the Council', OJ L 198, 22.6.2020, p. 13–43.

<sup>6</sup> Ventiseiesima Conferenza delle Parti della Convenzione delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC).

marzo 2022, il board ha pubblicato una prima bozza di standard di rendicontazione sostenibile (ancora in fase di revisione al momento della stesura di questo articolo) limitati all'ambito del cambiamento climatico e alle tematiche trasversali, ossia alla strategia dell'impresa, alla gestione del rischio, dell'impatto e delle opportunità relativi all'ambito di sostenibilità.

CSRD presenta un particolare segno distintivo (oltre al valore legale) rispetto alle iniziative volontarie descritte in precedenza: il principio di doppia materialità esposto nei paragrafi precedenti, infatti, non è considerato dalle altre iniziative che, dunque, concentrano la propria attenzione solo sulla materialità "singola". Quest'ultima considera oggetto di rendicontazione solo quegli aspetti che possono impattare la performance finanziaria e il valore dell'impresa, dunque, non esige la rendicontazione delle informazioni relative agli impatti dell'impresa su ambiente e contesto sociale. Tale differenza di principio è stata al centro della discussione per il rischio che porta con sé di sottoporre a doppia rendicontazione i soggetti attivi in UE e al di fuori di essa.

## Conclusioni

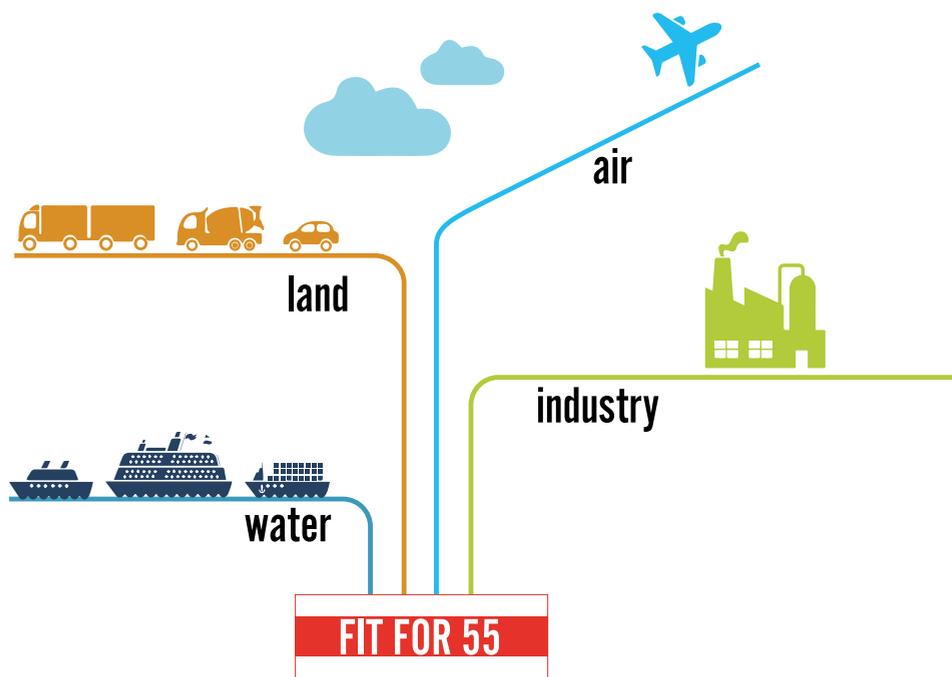
La rendicontazione di sostenibilità permette di complementare le informazioni prettamente finanziarie contenute nel bilancio aziendale, focalizzandosi sugli elementi legati ad ambiente, contesto sociale e *governance*. Elementi di cui diventa sempre più chiara la rilevanza per poter correttamente analizzare il valore effettivo e potenziale di un'impresa, oltre che per meglio prevederne i rischi e la performance finanziaria. Queste stesse informazioni hanno, però, anche un ruolo centrale per il monitoraggio e l'analisi dello stato di avanzamento del sistema economico verso gli obiettivi di sostenibilità che l'Unione Europea si è posta all'interno del Green Deal, strategia europea per la crescita sostenibile, con l'obiettivo di slegare la crescita economica dallo sfruttamento delle risorse e rendere l'Europa il primo continente neutrale per emissioni di gas serra entro il 2050.

La principale sfida per l'Unione Europea sarà rendere armoniosa la coesistenza degli standard europei con quelli sviluppati al di fuori dell'UE, evitando il rischio di duplicazioni in termini di obblighi rendicontativi e allo stesso tempo rimanendo fedeli alle proprie ambiziose scelte di principio, tentando quanto più possibile di sensibilizzare le altre giurisdizioni all'adozione di requisiti all'altezza degli obiettivi globali in termini ambientali e sociali.

# Assorbimento del carbonio: la Commissione presenta un sistema europeo di certificazione

Il 30 novembre la Commissione europea ha adottato una proposta per istituire un quadro volontario per certificare i meccanismi più efficienti per la rimozione del carbonio.

La proposta intende sostenere tecnologie di rimozione della CO<sup>2</sup> innovative e soluzioni di “carbon farming” sostenibili, contribuendo così all'obiettivo di raggiungere la neutralità climatica europea entro il 2050.



## Contesto

La proposta si inquadra nel Green Deal, la strategia per rendere l'Europa neutrale dal punto di vista climatico entro il 2050. Con la "European Climate Law", adottata nel 2021, è infatti diventato vincolante l'obiettivo di raggiungere un equilibrio tra emissioni e rimozione di CO<sub>2</sub> entro il 2050 e, a partire da quella data, avere un saldo negativo delle emissioni.

Prima di raggiungere questo obiettivo, molto ambizioso, l'UE ne ha fissato uno intermedio: ridurre le emissioni del 55% entro il 2030 rispetto ai valori del 1990. Per raggiungerlo ha presentato il pacchetto di misure "Fit for 55".

La proposta su carbon removal rientra in questo ambito. In particolare, la proposta su carbon removal poggia sulla revisione del Regolamento sull'uso del suolo, il cambiamento di uso del suolo e la silvicoltura (LULUCF), nella quale la Commissione ha proposto di aumentare la capacità di rimozione del carbonio dell'UE a 310 milioni di tonnellate entro il 2030. Ciò richiederà ai paesi dell'UE di intensificare i loro sforzi per espandere i cosiddetti "pozzi di carbonio" come foreste, torbiere e praterie.

## La proposta

Una prima bozza della proposta era trapelata il 4 novembre e già anticipava l'obiettivo di migliorare significativamente la capacità dell'UE di "quantificare, monitorare e verificare la rimozione di CO<sub>2</sub>".

Il quadro di certificazione per la rimozione del carbonio, infatti, mira a garantire che la rimozione di ogni tonnellata di carbonio sia verificabile.

Secondo la Commissione, una definizione chiara e trasparente di questa pratica dovrebbe creare fiducia negli stakeholders e nell'industria e prevenire il greenwashing. L'eliminazione del carbonio dovrebbe apportare chiari benefici al clima e si dovrà garantire che le attività di eliminazione del carbonio non danneggino la biodiversità.

Per garantire la trasparenza e la credibilità del processo di certificazione, la proposta stabilisce norme per la verifica indipendente del "carbon removal", nonché norme per riconoscere i sistemi di certificazione che possono essere utilizzati per dimostrare la conformità al quadro dell'UE. Per garantire la qualità e la comparabilità degli assorbimenti di carbonio, la proposta di regolamento stabilisce quattro criteri, che

vengono raggruppati sotto l'acronimo "QU.A.L.ITY":

1. **QU**antificazione: le attività di rimozione del carbonio devono essere misurate e fornire vantaggi inequivocabili per il clima;
2. **Addizionalità**: le attività di rimozione del carbonio devono andare oltre le pratiche esistenti e quanto richiesto dalla legge;
3. **Long-term storage**: i certificati sono legati alla durata permanente dello stoccaggio del carbonio;
4. **Sustainability**: le attività di rimozione del carbonio devono preservare o contribuire a obiettivi di sostenibilità come l'adattamento ai cambiamenti climatici, l'economia circolare, le risorse idriche e marine e la preservazione della biodiversità.

La proposta della Commissione riconosce che le tecnologie industriali, come la bioenergia con cattura e stoccaggio del carbonio (BECCS) o la cattura e stoccaggio diretto del carbonio nell'aria (DACCS), possono catturare il carbonio e stoccarlo in modo permanente. In agricoltura e silvicoltura, le pratiche di carbon farming possono migliorare in modo sostenibile lo stoccaggio del carbonio nei suoli e nelle foreste o ridurre il rilascio di carbonio dai suoli, creando un nuovo modello di business per gli agricoltori e i silvicoltori. Anche i prodotti e i materiali di lunga durata, come i prodotti da costruzione a base di legno, possono mantenere il carbonio legato per diversi decenni o più.

La proposta intende favorire forme innovative di finanziamento pubblico e privato, tra cui "impact financing" o il sostegno pubblico basato sui risultati nell'ambito degli aiuti di Stato o della Politica Agricola Comune (PAC). La Commissione continuerà a finanziare le azioni di rimozione del carbonio sul campo attraverso il Fondo per l'innovazione (che può finanziare progetti BECCS e DACCS, tra gli altri), la PAC, il Fondo di Sviluppo Regionale, il programma LIFE e il programma Horizon Europe (compresa la missione "Un accordo sul suolo per l'Europa").

In prospettiva questo dovrebbe entrare in connessione con altre regolamentazioni climatiche europee, come il Sistema di Scambio di quote di Emissione e la Effort Sharing Regulation.

## Prossimi passi

La proposta della Commissione dovrà essere ora discussa dal

Parlamento europeo e dal Consiglio dell'UE, seguendo quindi il classico iter legislativo di co-decisione, che potrebbe concludersi entro la fine del 2023 (ma più probabilmente nel 2024). Una volta trovato l'accordo su questo framework dovranno essere definite le specifiche metodologie sulle differenti tecniche di carbon removal, questo avverrà tramite atti delegati che dovranno essere adottati dalla Commissione. Per definire gli elementi tecnici sarà creato un Gruppo di esperti, che dovrebbe iniziare ad operare a fine 2022, che supporterà la Commissione sviluppando metodi di certificazione su misura per le singole attività di rimozione del carbonio.

## Reazioni

L'assorbimento del carbonio viene presentato come un'ottima opportunità per gli agricoltori. L'idea alla base sarebbe quella di rendere appetibile la loro collaborazione attiva: potranno guadagnare profitti extra se la loro terra assorbirà più anidride carbonica.

Tuttavia, l'idea potrebbe danneggiare sia gli agricoltori sia gli sforzi per il clima.

Chi vuole partecipare al programma deve essere in grado di documentare di aver rimosso la CO<sub>2</sub> e di averla immagazzinata in modo permanente, in modo da ottenere certificati che possono poi essere venduti e scambiati.

Tuttavia, c'è molto scetticismo su come funzionerà il meccanismo e se creerà greenwashing: le aziende acquisterebbero i crediti per l'agricoltura del carbonio per rivendicare l'azione per il clima, invece di ridurre direttamente le proprie emissioni.

Inoltre, secondo la ONG Carbon Market Watch, quantificare il carbonio è complicato. Un sistema che utilizza il campionamento del suolo per stimare eventuali aumenti dei livelli di carbonio è costoso, lento e complesso. Non è realistico controllare ogni pezzo di terra di ogni agricoltore che fa parte del sistema di certificazione.

Il "carbon farming" dovrebbe ridurre l'impatto dell'agricoltura sul clima: questa rappresenta circa il 10% dell'impronta di carbonio UE<sup>1</sup>, e le emissioni sono diminuite solo del 2% negli ultimi 15 anni.

Si teme che gli assorbimenti generati dal sequestro nel suolo siano facilmente reversibili perché gli ecosistemi sono esposti a eventi

<sup>1</sup> James McEldowney, EU agricultural policy and climate change, Brussels, EPRS | European Parliamentary Research Service, 2020.

naturali come incendi, inondazioni e siccità, che riducono la capacità di assorbimento o rilasciano nuovamente CO<sub>2</sub> nell'atmosfera.

C'è quindi un rischio di creare crediti su una CO<sub>2</sub> che verrebbe rimessa nel giro di decenni, se non di anni.

Anche l'associazione degli agricoltori e delle cooperative agricole, Copa-Cogeca, che ha accolto la comunicazione iniziale sul carbon farming come una "grande opportunità", è cauta riguardo al sistema di scambio di crediti, avvertendo che "rimangono ancora molte incertezze".

Anche tra gli agricoltori e i proprietari terrieri c'è una spaccatura: i proprietari più grandi sono generalmente entusiasti perché vedrebbero un aumento dei guadagni, mentre i piccoli agricoltori temono di essere divorati.

In conclusione, non è detto che il nuovo modello di business che si delineerebbe con questa proposta possa essere un'opportunità per tutti gli agricoltori, in quanto solo una minoranza di aziende agricole avrebbe una dimensione che giustificerebbe l'investimento amministrativo necessario per aderire al sistema.

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



**Pierfrancesco Rossi**

Policy Advisor European Growth Policies



# Europa e Mediterraneo: flussi, dinamiche e connettività



# Il ruolo dei fondi di investimento a sostegno dello sviluppo portuale: la vision di F2i Holding Portuale

di **Alessandro Becce**,  
CEO di F2i Holding Portuale



I fondi di investimento stanno entrando sempre più efficacemente nel panorama dello shipping e della portualità: il progetto F2i Holding Portuale (FHP) rappresenta un campione di tali dinamiche.

Parlare di fondi in senso generico è fuorviante: la logica di F2i è quella di una **realtà italiana** che raduna le principali istituzioni finanziarie, fondi pensione e fondazioni bancarie, focalizzata nel settore delle infrastrutture sulla **creazione di valore sostenibile degli asset gestiti nel lungo periodo**.

Con circa sette miliardi di euro investiti, F2i rappresenta la maggiore piattaforma infrastrutturale del Paese, articolata su 6 linee di azione:

- trasporti e logistica (aeroporti, porti, ferrovie merci e autostrade);
- reti di distribuzione (gas, acqua);
- telecomunicazioni;
- energia per la transizione (solare, eolico, stoccaggio gas);
- economia circolare (riciclo carta e plastica);
- infrastrutture sociosanitarie.

## Le prerogative del Fondo

La **capacità di analisi** fornita da team di esperti nei diversi settori garantisce una visione strategica dei singoli ambiti di investimento,

unita ad una approfondita conoscenza dei driver di competitività in grado di identificare e sviluppare le potenzialità degli asset acquisiti.

Le **competenze messe in gioco** durante il processo di acquisizione (amministrativo, finanziario, legale, ambientale, operativo, assicurativo...) consentono un approccio strutturato ed una attenta analisi dei profili di rischio a supporto della validazione dei piani di sviluppo, alla base dei progetti che poi diventano a loro volta i benchmark di riferimento per il monitoraggio dei risultati.

**La reputazione, la forza finanziaria** e l'accesso ai capitali garantito dai sottoscrittori permettono, inoltre, di considerare operazioni di ampio respiro, quali ad esempio quella interpretata da FHP, focalizzate sulla generazione di valore e sulla sostenibilità nel lungo termine, elementi che diventano di per sé fattore di credibilità e di fiducia per gli stakeholders.

## Le caratteristiche del Progetto FHP

In questo contesto, FHP non rappresenta solamente l'acquisizione di uno o più terminal portuali da parte di un investitore, ma guarda alla possibilità di creare un **campione italiano nella portualità in grado di far evolvere e creare un cambio di passo nel settore delle merci varie**, fondamentale per la competitività di filiere industriali strategiche per il sistema Paese quali il siderurgico, il forestale, l'agroalimentare, il lapideo e l'impiantistica industriale.

Il mercato dei servizi portuali nel general cargo è, infatti, caratterizzato da **elevata frammentazione**, ancora legato a logiche tradizionali di lavorazione della merce con **forti necessità di modernizzazione** sia sotto il profilo della sostenibilità ambientale che rispetto alla digitalizzazione dei processi e alla integrazione con gli stakeholder (istituzioni e logistica terrestre).

Per poter rendere sostenibile questo cambiamento è fondamentale agire sulle seguenti leve:

- **il fattore scala**, per rendere sostenibili gli ingenti investimenti di adeguamento e modernizzazione;
- **il fattore umano** per costruire un modello organizzativo adeguato ad una logica di network basato su forti valori umani, indiscussa professionalità, intelligenza emotiva e grande motivazione **a tutti i livelli** recepito nel nostro Claim **“FHP: La forza della squadra”**;
- **il network dei servizi**, per ottimizzare la gestione degli asset gestiti

creando sinergie ed un effetto moltiplicatore del valore generato fra le diverse basi operative;

- **la flessibilità dell'offerta verso i clienti** attraverso l'integrazione dei servizi offerti dalle diverse basi operative integrate fra loro per rispondere alle specificità e contingenze (es. gestione picchi) del mercato;
- **l'accesso a sinergie di portafoglio del fondo**, per la creazione di opportunità in settori funzionali al core business portuale come la produzione di energie rinnovabili, la gestione di economie circolari sui rifiuti, la disponibilità di trasporto ferroviario attraverso società controllate;
- **la reputazione e la credibilità** dell'azionista diventano, inoltre, elemento di garanzia verso gli stakeholders e le istituzioni (credibilità dei piani di investimento a supporto di rinnovi concessioni o garanzie in rinegoziazioni finanziamenti).

Il **fattore tempo rappresenta un elemento cruciale** per coniugare il respiro strategico del progetto FHP con le prerogative del fondo sopra descritte: qualsiasi azione strutturale di acquisizione di infrastrutture, soprattutto in relazione alle azioni di rinnovamento del settore collegate agli ingenti investimenti previsti, necessita di **certezze per quanto concerne la durata delle concessioni ed il contesto normativo di riferimento**. Per chiunque abbia programmi di cambiamento e investimento è infatti fondamentale poter contare su tempi certi dal punto di vista delle scadenze delle concessioni, delle prospettive di durata per il rinnovo e dei meccanismi di valutazione delle domande che devono includere nella durata prospettica la redditività media del settore, lo stato dell'infrastruttura e le azioni di cambiamento e innovazione introdotte.

Ulteriore elemento di forza è costituito da una forte connotazione del fondo verso le **tematiche ESG e verso modelli organizzativi strutturati** - modello 231, certificazioni ISO 14001 (ambientale), 9000 (qualità), 15000 (sicurezza) - che si riverberano a 360 gradi nella gestione dei processi aziendali, rappresentando così una evoluzione nella gestione degli asset acquisiti che passano da strutture prevalentemente basate su logiche familiari imprenditoriali a strutture integrate secondo modelli manageriali strutturati, a beneficio della qualità e tracciabilità dei processi.

Entrando nello specifico, **FHP** si configura oggi come il **primo operatore nel mercato delle merci varie** con circa 10 milioni di tonnellate di merci lavorate pari al **20% del mercato**, attivo su otto terminal e **14 società operative con oltre 500 dipendenti** dislocati su **quattro basi operative**

posizionate strategicamente nell'Adriatico (Monfalcone, Venezia) e nel Tirreno (Carrara e Livorno).

Parallelamente alla crescita dimensionale realizzata attraverso **acquisizioni "orizzontali"** di terminal portuali si sta realizzando anche uno **sviluppo in senso verticale dei servizi** "lato terra" con soluzioni intermodali che integrano trasporti ferroviari, fluviali e su gomma supportati da servizi accessori (doganali, assicurativi, agenziali), se richiesti, per lo stoccaggio e la consegna "sino all'ultimo miglio" delle merci ai clienti.

Tale sviluppo richiede una importante quantità di investimenti (oltre 70 milioni nei prossimi anni), tra cui:

- interventi strutturali volti al miglioramento della qualità del lavoro e del welfare del personale;
- il miglioramento della sicurezza delle operazioni e della affidabilità e della manutenzione dei mezzi;
- la digitalizzazione dei processi con la realizzazione di sistemi informatici integrati;
- il potenziamento della sostenibilità ambientale attraverso:
  - sistemi di abbattimento polveri,
  - il miglioramento dell'efficienza energetica interna (mezzi, illuminazione),
  - la produzione di energia da fonti rinnovabili e la condivisione dei benefici con le comunità del territorio.

Per concludere, al di là della tipologia degli azionisti, della quantità degli investimenti e della struttura finanziaria a supporto del progetto, ritengo essenziale ribadire **l'importanza della "forza della squadra"** che costituisce **l'ingrediente determinante della "ricetta" FHP**: la valorizzazione del patrimonio umano aziendale, fatto di valori, esperienza, rispetto, trasparenza e lealtà di rapporti, rappresenta non solo il DNA di FHP ma anche il collante e fine ultimo di qualsiasi progetto di successo.

# Recenti trend del Trasporto Aereo e Prospettive per il futuro

di **Andrea Giuricin**,  
CEO di TRA Consulting



## Lo scenario

Il trasporto aereo ha subito nel corso dell'ultimo triennio grandi shock esterni che hanno portato ad una grande modificazione del panorama.

Dapprima la pandemia e successivamente l'aumento del prezzo del carburante (prima voce di costo delle compagnie aeree) ed infine la guerra russa in Ucraina hanno portato ad una modificazione rilevante del settore.

In generale in Italia, dal picco di oltre 160 milioni di passeggeri all'anno del 2019, si è arrivati a circa 40 milioni di passeggeri nel 2020.

Questi numeri sono particolarmente preoccupanti, dato che nel 1997, primo anno della liberalizzazione europea, il mercato italiano vedeva circa 53 milioni di passeggeri. La caduta di traffico dovuto alla pandemia ha portato il mercato aereo indietro di 30 anni.

Un settore, quello aereo, che vede un ruolo rilevante delle compagnie aeree, ma il valore aggiunto del settore risiede in tutta la filiera, dagli aeroporti fino ai fornitori di servizi aeroportuali.

Da un punto di vista delle compagnie aeree, molte low cost operano ormai in modo simile alle compagnie "tradizionali". Nel frattempo, all'interno del segmento low cost, sono nate le cosiddette ultra-low cost carrier (ULCC). Mentre le low cost si definiscono per costi medi attorno ai 5-5,5 centesimi di euro per posto chilometro offerto, le ultra-low cost viaggiano sui 3,5 centesimi di euro posto chilometro offerto (35 euro per 1000 km per posto offerto).

Tali compagnie ultra-low cost hanno visto una ripresa più veloce in questo periodo post-pandemico, intercettando la domanda di turismo di tutti coloro che hanno cercato di ritornare a viaggiare dopo i lockdown. Non è un caso che proprio Ryanair e Wizzair, le regine di questo segmento, abbiano i maggiori tassi di crescita rispetto al 2019.

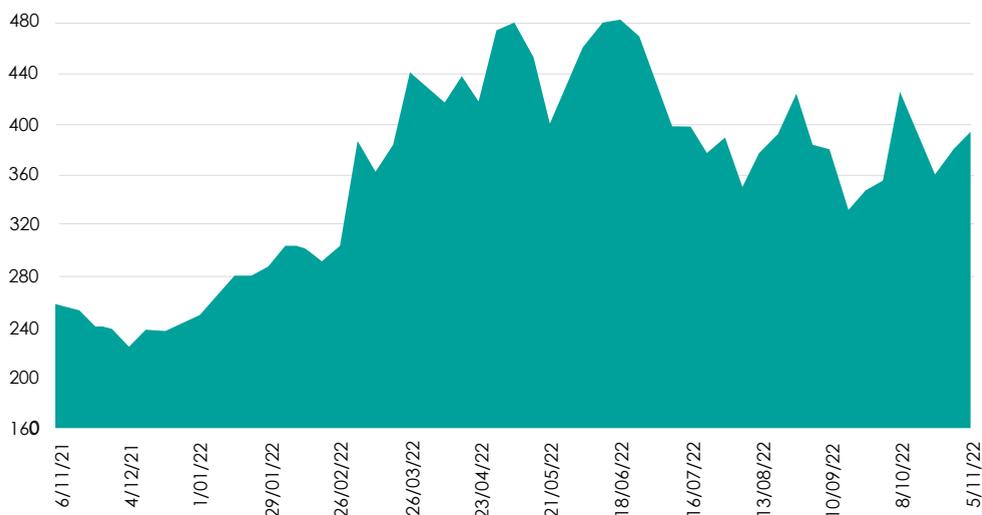
Cosa sta cambiando però nel trasporto aereo? In primo luogo, la marginalità delle compagnie aeree è sotto una pressione fortissima.

Il ritorno alla "normalità" pre-pandemica è assai lontano, in primo luogo in ragione del prezzo del petrolio e quindi del jet fuel. Non sarà facile chiudere l'anno 2022 con dei risultati positivi, anche se le trimestrali estive di diverse compagnie sono state positive, grazie al forte aumento degli yield.

## Il prezzo del carburante

L'effetto indiretto della guerra è stato il forte aumento del prezzo del carburante aereo, che è quasi raddoppiato rispetto ad inizio anno.

### Andamento del prezzo carburante



Fonte: elaborazione SRM su S&P Global

Questo comporta un aumento dei costi delle compagnie aeree, per le quali tale costo è la voce rilevante di costo, che si ripercuote poi sui prezzi della merce trasportata.

C'è da sottolineare che le compagnie aeree si coprono dal rischio delle oscillazioni di prezzo del carburante con delle opzioni per diversi mesi e quindi probabilmente vedremo gli effetti di tale raddoppio del costo del carburante nei prezzi soprattutto nei mesi a venire.

## L'aumento dei prezzi dei biglietti

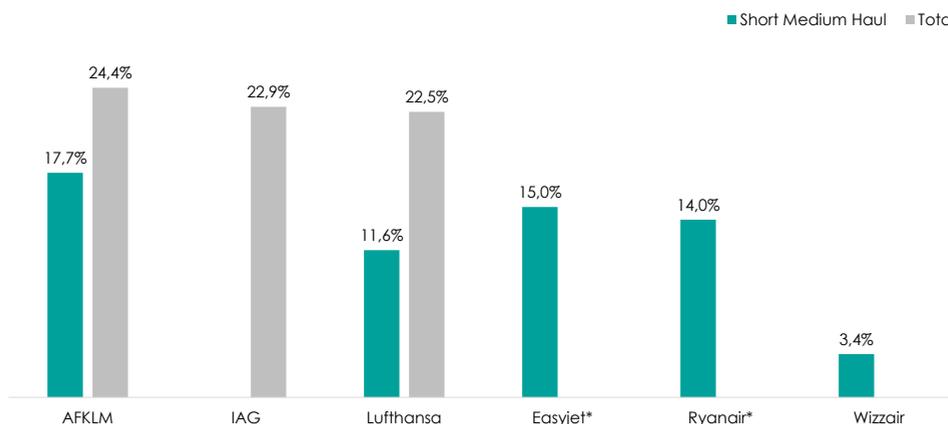
Per quanto riguarda il numero dei passeggeri, la situazione non si è ancora normalizzata, tanto che i dati di Assaeroporti ci mostrano bene come il traffico non sia ancora tornato ai livelli del 2019. Considerando i primi sei mesi dell'anno, la caduta di traffico passeggeri è ancora rilevante, visto che manca "all'appello" complessivamente circa un quarto dei passeggeri.

Le compagnie aeree hanno visto durante l'estate un forte aumento dei prezzi dei biglietti (yield). In generale, durante il terzo trimestre, l'analisi delle principali compagnie aeree tradizionali e low cost mostra come lo *yield* sia aumentato in maniera rilevante.

A fronte di una caduta dei passeggeri, si sta dunque riscontrando un *load factor* sostanzialmente stabile e un forte aumento dello *yield*.

Sembra che nel settore aereo che si stia riscontrando uno *shortage* di offerta che potrebbe mantenere stabile per il 2023 l'incremento dello *yield* rispetto al pre-crisi pandemica.

### Variazione dei prezzi dei biglietti Estate 2022 rispetto al 2019



Fonte: Bilanci compagnie aeree 3° trimestre 2022

Nel complesso, i prezzi dei biglietti sono aumentati più per i voli a lungo raggio rispetto ai voli di corto medio raggio. Proprio per questo motivo, lo yield medio è cresciuto di più per le compagnie tradizionali come AirFrance-KLM, IAG e Lufthansa con dei valori superiori al 20%.

Per quanto riguarda il corto medio raggio, a parte Wizzair che ha visto uno yield in aumento di solo il 3,4%, tutti gli altri vettori hanno avuto crescite superiori al 10%, con valori compresi tra il 17,7% di Air France-KLM e l'11,6% di Lufthansa. Wizzair è in una fase di difficoltà dovuta alla forte crescita dell'offerta, che sta portando sì ad un incremento della quota di mercato, ma al contempo non riesce a spingere molto sugli yield. Anche Easyjet e Ryanair hanno avuto prezzi medi dei biglietti in crescita del 15% e 14%.

## **La Coopetition con il settore ferroviario**

Un altro tema rilevante in questo periodo è il forte cambiamento che si sta avendo nel trasporto ferroviario alta velocità, che ha un impatto anche sul trasporto aereo.

Lo switch modale è un elemento molto importante per la Commissione Europea e al contempo si sta realizzando proprio grazie al completamento di diverse reti alta velocità. Non è, tuttavia, solamente l'infrastruttura fisica AV che gioca un ruolo rilevante, ma anche le riforme che sono state compiute nel settore.

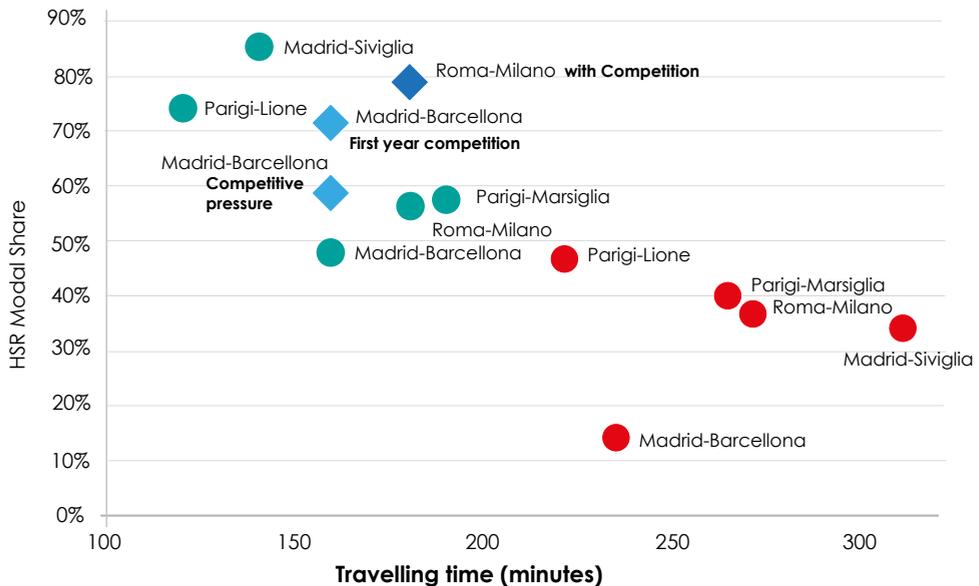
Il mercato AV vede una presenza sempre maggiore di competizione che sta portando ad avere una quota modale maggiore contro il trasporto aereo e stradale.

Non sono dunque solo gli accorciamenti di tempo per le principali relazioni che portano ad avere quote modali del treno superiori, ma anche l'introduzione della competizione nell'AV.

Il caso italiano evidenzia benissimo questo cambiamento, dove per la Milano-Roma, il treno è ormai il grande protagonista anche grazie all'arrivo della concorrenza nel 2012.

Spagna e Francia, nel 2021, hanno iniziato ad introdurre la competizione nell'AV e i primi risultati sono evidenti anche in questi mercati.

## Travelling time and Rail modal share



Fonte: Analisi TRA consulting su dati operatori e gestori infrastruttura

In generale, dunque, il trasporto aereo vede una maggiore competizione su alcune tratte principali, ma in generale è possibile pensare ad una sempre maggiore cooperazione tra i due modi di trasporto, con il settore ferroviario che può diventare più importante nell'intermodalità.

## Il Settore Cargo

Il trasporto aereo ha una rilevanza elevata se consideriamo la merce in valore tra le diverse aree del mondo.

Anche in questo caso la pandemia ha avuto un effetto importante perché ha portato ad una repentina diminuzione dell'offerta di stiva. In particolar modo, l'interruzione dei voli intercontinentali ha tolto quella che è la capacità del "belly cargo", vale a dire la merce che vola nella "pancia" degli aerei passeggeri.

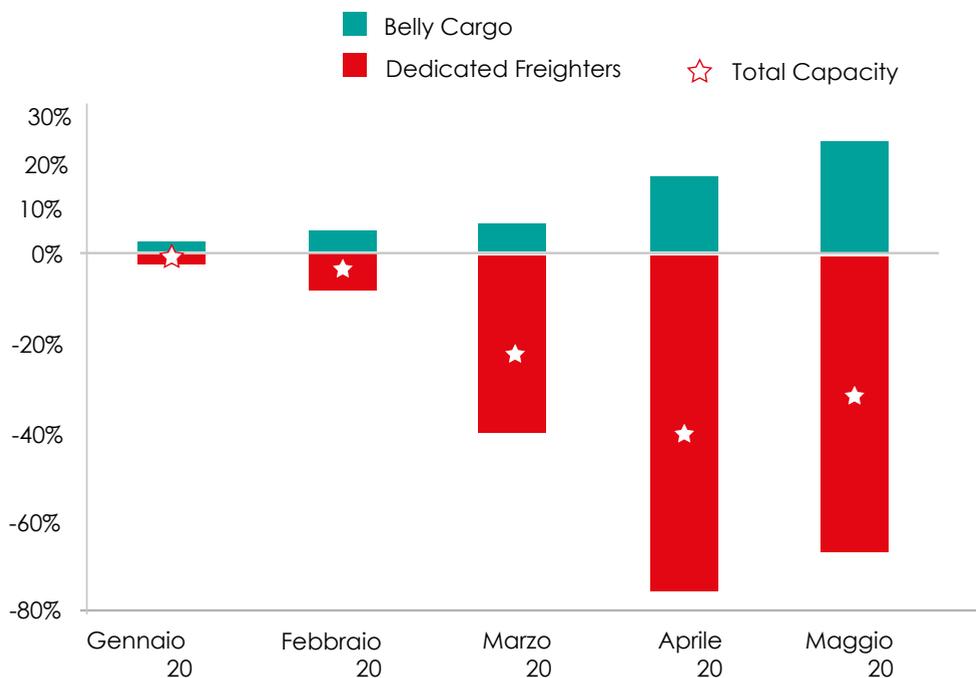
Nei primi mesi della pandemia, tale tipologia di offerta è diminuita di quasi l'80 per cento e nonostante un forte aumento della capacità degli operatori aerei cargo specializzati (i cosiddetti *dedicated freighters*), nel complesso l'offerta globale è diminuita anche oltre il 40 per cento nei mesi più complicati.

C'è da evidenziare che, come per il settore marittimo, gli asset (navi o aerei) sono relativamente fissi nel breve periodo, perché non è possibile convertire immediatamente un aereo passeggeri in cargo (o se lo si può fare, la quantità di merce trasportata è molto limitata).

Questa riduzione dell'offerta, con al contempo un forte aumento della domanda dovuto anche al forte incremento dell'e-commerce, ha portato il settore aereo cargo a sperimentare anch'esso un forte aumento dei prezzi.

### International belly cargo and freighter capacity growth

International ACTK, % year-on-year



Fonte: SRM su IATA Monthly Statistics

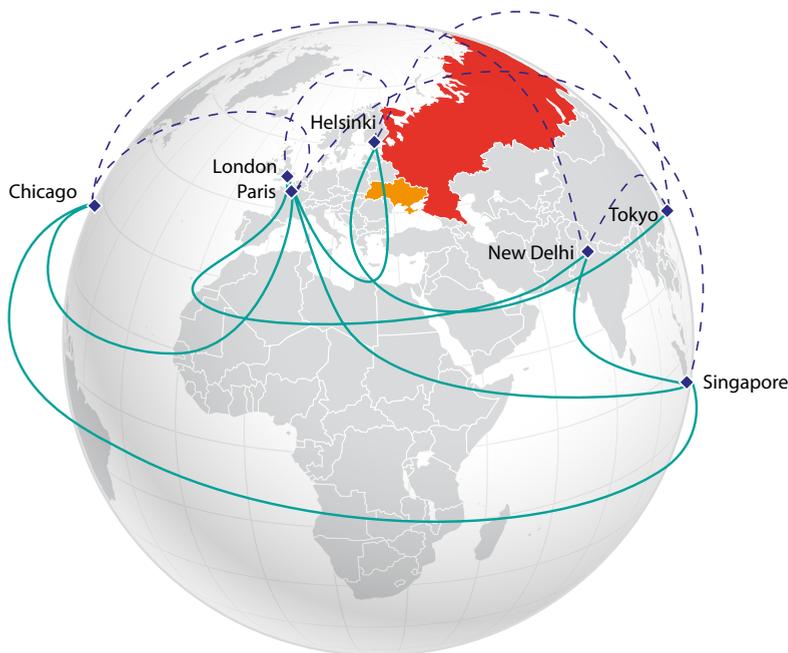
In questo contesto di forte aumento dei prezzi, che ha comportato una perdita di competitività del sistema logistico globale, si è poi inserita negli ultimi mesi la tragedia della guerra russa in Ucraina.

In questo caso è possibile rilevare due effetti principali per il settore aereo cargo e la logistica aerea, uno diretto e uno indiretto.

In primo luogo, la chiusura dei cieli russi alle compagnie aeree americane ed europee ha portato ad un allungamento delle rotte di diverse ore per le tratte, ad esempio, tra Europa e Cina.

Questo provoca non solo un aumento dei costi diretto per via di rotte più lunghe e maggiore consumo di carburante, ma anche una minore efficienza nell'utilizzazione degli asset. Spesso la stessa logistica aeroportuale perde di efficienza per il cambiamento degli orari dei voli.

### Allungamento delle rotte per la chiusura dello spazio aereo russo



Fonte: elaborazione SRM su Bloomberg

Il sistema logistico, anche da un punto di vista aereo, sta perdendo di efficienza per via di un forte aumento dei prezzi e tutto questo ha delle ripercussioni sulla competitività delle aziende stesse.

In conclusione, un elemento chiave di tutto il trasporto aereo è che i costi stanno crescendo in maniera rilevante, sia per via di allungamento delle rotte, per mancanza di personale, ma anche per il forte aumento del prezzo del jet fuel.

Questo ha portato ad un forte incremento degli *yield* che potrebbe rimanere anche per tutto il 2023 e potrebbe in qualche modo aiutare

le compagnie aeree ad avere una marginalità positiva il prossimo anno.

I volumi, tuttavia, sono distanti dai livelli del 2019, anche per via della chiusura di alcuni mercati intercontinentali nel segmento passeggeri (in primis quello cinese) e questo crea dei problemi per gli aeroporti che proprio sul mercato intercontinentale vede i maggiori ricavi.

Eventuali aperture nei prossimi mesi potrebbero portare ad un aumento della domanda, con qualche problema che rimarrebbe dal lato dell'offerta. Questo potrebbe portare a degli *yield* ancora più elevati per le compagnie aeree.

La nuova normalità, dunque, è estremamente diversa rispetto al 2019, con volumi che si potrebbero portare ai livelli precedenti al Covid-19 nel 2023, con tuttavia una minore domanda business e una maggiore domanda *leisure*.

# Accelerando l'innovazione portuale: PortXL, il rompighiaccio olandese

di **Mitja Caboni**,  
Manager PortXL, Rotterdam



Rotterdam è il porto numero uno d'Europa. Il mondo guarda a Rotterdam come ad un faro luminoso di innovazione, il porto leader nella digitalizzazione e nella sostenibilità. Il porto ha una visione e si impegna a seguirla. Una parte di questa visione è stata la creazione di un ecosistema di innovazione portuale, che incoraggia varie organizzazioni a cooperare e a contribuire ad un porto più "smart".

Una di queste è PortXL, l'acceleratore d'impresa mondiale. Fondato nel 2015, PortXL fu il primo acceleratore di questo tipo al mondo. I fondatori si erano resi conto che c'era un vuoto di mercato nell'ambiente degli acceleratori e che nessuno si era ancora tuffato nel settore marittimo. Il settore aveva una reputazione conservatrice, che non si sposava bene con il concetto di innovazione delle start-up. PortXL ha abbattuto questi preconcetti ed ha aperto la strada all'innovazione marittima.

## **Che cos'è un acceleratore?**

Gli acceleratori di startup nascono per sostenere gli sforzi iniziali di un'impresa innovativa, ed accompagnarla nel suo percorso di vita. Un acceleratore offre supporto imprenditoriale attraverso l'erogazione di servizi, l'organizzazione di attività di networking, la possibilità di ottenere consulenze sul modello di business, la fornitura di spazi fisici nei quali lavorare.

## Come funziona un programma di accelerazione?

Il concetto di programma di accelerazione è altamente ripetibile. Programmi di questo tipo si svolgono in tutto il mondo, con elementi simili: formazione sui pitch, modelli di business, identificazione del product-market fit, assistenza legale e brevettuale e così via. Ciò che distingue i programmi sono le persone. Non solo il coinvolgimento dei team o dei coach, ma soprattutto le persone del network.

Ogni acceleratore ha un proprio network di partner, investitori, esperti del settore, mentori, ex allievi. Più questo gruppo si sente una comunità e più si favorisce un ambiente ricco di collaborazione, più il vostro acceleratore si distinguerà tra le opzioni globali. In breve, il **network effect** è ciò che rende appetibile un acceleratore.

Il *network effect* è il concetto che il valore di un servizio aumenta quando aumenta il numero di persone che lo utilizzano. Applicato agli ecosistemi dell'innovazione, significa che più aziende sono coinvolte (senza rinunciare alla qualità per la quantità), più il vostro servizio ne beneficerà. La crescita organica di una comunità nel corso degli anni creerà un programma di accelerazione di fama mondiale.

Il coinvolgimento dei cluster aziendali richiede campioni dell'innovazione. Persone all'interno delle organizzazioni che siano disposte a spingere i propri colleghi a partecipare a incontri ed eventi in cui possano toccare con mano i vantaggi della collaborazione con soggetti esterni sul tema dell'innovazione. Il fattore ispirazione è significativo, dopotutto qualsiasi organizzazione può beneficiare di una ventata di aria fresca. Esporre i propri dipendenti ad una mentalità imprenditoriale sblocca un potenziale spesso inattivo ed aiuta l'efficienza interna dell'organizzazione.

La mentalità è un fattore chiave quando si coinvolge il network. Il settore marittimo è un settore conservatore e cambiare il modo di pensare delle persone è una priorità. Anche se avviene una persona alla volta, grazie al *network effect* si diffonderà in modo esponenziale.

Dopotutto, Roma non fu costruita in un giorno.

## L'impatto di PortXL

Con un team che raramente contava più di 10 persone, PortXL è diventato negli anni un faro che attrae aziende innovative da tutto il mondo. Molte di queste aziende si stabiliscono a Rotterdam e contribuiscono a far crescere il profilo innovativo della città. Altre

tornano nei loro paesi d'origine (che vanno dall'Italia all'Australia) e diffondono la notizia di come il programma le abbia aiutate a crescere e di come partner come Van Oord e il Porto di Rotterdam siano aperti all'innovazione. Un sigillo di approvazione da parte di aziende di tale fama internazionale ha il suo valore per una start-up in fase iniziale, aiutandola a convincere i futuri clienti della validità della sua soluzione.

La fiorente comunità di innovazione del Porto di Rotterdam lo rende una destinazione attraente e ne accresce il profilo nel mondo come motore di questo movimento tra i porti. Alcuni successi ottenuti a Rotterdam grazie al programma PortXL sono:

### ■ **RanMarine**

Originaria del Sudafrica, questa azienda di ROV si è trasferita a Rotterdam grazie al programma PortXL nel 2016 ed è rimasta dopo aver condotto un progetto pilota con il Comune ed il Porto di Rotterdam. Lo sbarco a Rotterdam ha dato loro molta pubblicità e una presenza globale che li ha fatti diventare lo standard di riferimento per la robotica della blue economy intorno alla gestione dei rifiuti/pulizia degli oceani/alla questione della *plastic soup*. Da allora, RanMarine ha portato il suo WasteShark - un ROV autonomo che pulisce la costa, i porti turistici, i fiumi e i canali - a Dubai, Panama, Turchia, Danimarca, Stati Uniti (compresi gli Universal Studios e Disneyland), Regno Unito, Vietnam, India ed altri ancora.

### ■ **FUELSAVE**

FUELSAVE, fornitore tedesco di tecnologie pulite, ha ottenuto nell'ottobre 2021 un finanziamento di 3,4 milioni di euro per espandere il proprio team e aumentare la produzione della sua tecnologia avanzata di condizionamento della combustione FS MARINE+. Guidato da Dreamcraft Ventures e sostenuto dai consulenti legali Poellath+Partners, il nuovo finanziamento consentirà a FUELSAVE di soddisfare la crescente domanda della sua soluzione di retrofit ad alto impatto, che è in grado di ridurre immediatamente le emissioni delle navi. FS MARINE+ di FUELSAVE ottimizza la combustione attraverso l'iniezione dinamica di idrogeno, ossigeno, acqua e metanolo attraverso la presa d'aria. Questa tecnologia, definita condizionamento avanzato della combustione, rende la combustione più pulita ed efficiente, riducendo così il consumo di carburante e le emissioni di gas a effetto serra (GHG) come i NOX dal 30 all'80%.

Inoltre, il sistema può essere installato in modo semplice, sicuro e rapido, poiché non richiede alcuna modifica ai componenti o ai principi di funzionamento del motore. La domanda di questa tecnologia è cresciuta in modo esponenziale, in quanto gli armatori cercano soluzioni per decarbonizzare le loro operazioni, in seguito all'adozione di normative più severe da parte dell'IMO e di altre autorità di regolamentazione.

## ■ Forward Water Technologies

Azienda canadese di trattamento delle acque che ha completato con successo un progetto pilota e ha ottenuto un contratto con Vopak. L'amministratore delegato Howie Honeyman si è detto entusiasta delle possibilità future del contratto e del programma. Ha scritto una lettera di sostegno in cui afferma che: "Come risultato diretto del programma di sensibilizzazione di PortXL, siamo venuti a conoscenza delle esigenze dell'ampio spettro dell'industria marittima che PortXL rappresenta e in cui ha una profonda esperienza". In particolare, FWT ha sviluppato una valutazione, un pilota e un caso di studio firmato con Royal Vopak. Questo rapporto, che fornisce sia entrate che una maggiore fiducia da parte degli investitori, supera di gran lunga l'importo contrattuale in dollari (euro). Inoltre, il supporto di mentorship fornito da PortXL ha portato a una serie di relazioni a cui FWT attingerà ora e in futuro. Queste discussioni includono sia lo sviluppo del business, sia la formazione di partnership, sia gli investimenti in corso. Anche in questo caso, senza il coinvolgimento, il supporto e la guida di PortXL, nessuno di questi contatti sarebbe stato possibile".

Questi sono solo alcuni esempi, poiché dal 2015 PortXL ha tenuto un totale di 13 programmi in 3 sedi. 113 aziende innovative - di cui l'88% è tuttora attivo, un dato di cui il team è immensamente orgoglioso vista la fragilità del mondo delle start-up - hanno preso parte ai nostri programmi, il cui obiettivo è sempre quello di siglare una collaborazione significativa al termine. Al momento siamo a conoscenza di oltre 220 collaborazioni firmate grazie al programma di accelerazione. PortXL non è parte in causa in questi accordi, che sono rigorosamente tra start-up e aziende.

L'obiettivo non è fare soldi, ma facilitare l'innovazione per un'industria più sostenibile. Questo è il ruolo degli acceleratori d'impresa: far crescere l'economia sostenendo l'ecologia.

# L'incerto futuro della portualità italiana nella competizione per i mercati europei contendibili

di **Paolo Costa**,  
Università Ca' Foscari di Venezia



## 1.

I traffici contendibili, quelli che conquistati o meno misurano la competitività di un porto o di un loro insieme <sup>(1)</sup>, regionale o nazionale che sia, sono più facilmente quelli unitizzati, che viaggiando in container o ro-ro possono passare indifferentemente da un porto anziché da un altro.

Nel caso italiano, i traffici ro-ro interessano soprattutto origini e destinazioni intra-mediterranee. Sono invece i container a trattare i traffici di ogni scala, compresa quella globale dei traffici che connettono i grandi mercati nord-americani, europei ed asiatici.

## 2.

Scala mediterranea e scala globale sono entrambe arene nelle quali la portualità italiana gioca o, se la politica nazionale in materia lo volesse, potrebbe ambire a giocare un ruolo non secondario.

Volendo dunque conoscere lo stato della competitività della portualità italiana e riflettere sulle sue prospettive, ci si deve concentrare sui ro-ro, se ci si accontenta di perseguire obiettivi mediterranei – una scala tornata ad essere quella di un *mare nostrum* - mentre conviene

<sup>1</sup> Evitiamo di usare il concetto di sistema portuale che dovrebbe essere riservato ad ogni insieme di scali legati tra loro da legami funzionali più rilevanti di quelli intrattenuti da ogni scalo del sistema con scali esterni allo stesso.

focalizzarsi sui traffici container se l'interesse sta nel capire se l'Italia, "banchina mediterranea dell'Europa", possa competere per servire "da sud" i ricchi mercati europei e i loro traffici da e verso il Nord America e l'Asia.

### 3.

La portualità italiana ha movimentato nel 2021 container per 11,3 milioni di TEU (7,1 milioni di TEU di traffici a servizio dell'import-export nazionale, il cosiddetto traffico gateway, e 4,2 milioni di TEU trasbordati da navi madre a navi feeder, per il traffico di transhipment). Un livello di attività che rappresenta il record storico mai raggiunto prima e che testimonia il rapido superamento - in questo segmento di traffico - del livello di attività pre-pandemico del 2019. Il Covid 19, la pandemia e il lockdown sono già stati metabolizzati dai porti italiani. Un risultato di grande soddisfazione, ma che nasconde una, purtroppo, concomitante perdita di quote di mercato europeo della portualità italiana rispetto ai concorrenti.

### 4.

Lo mettono crudamente in evidenza i dati esposti nella tabella e nel grafico allegato che descrivono le variazioni nella movimentazione dei container tra il 2015 e il 2021 nei sistemi <sup>(2)</sup> portuali europei in concorrenza per il mercato continentale<sup>(3)</sup>.

Tra il 2015 e il 2021 il livello annuo di traffici container da e per l'Europa continentale ha avuto un aumento netto di 10,2 milioni di TEU <sup>(4)</sup>. Di 1,88 milioni di TEU è aumentata l'attività di transhipment nei porti europei (Atene e Gioia Tauro) del Mediterraneo.

Degli 11,3 milioni di aumento del traffico gateway:

- il 56% (6,36 milioni di TEU) si è concentrato nei porti olandesi e belgi dell'estuario della Schelda, Rotterdam e Anversa su tutti;
- il 23% (2,5 milioni di TEU) ha interessato la portualità spagnola;

<sup>2</sup> Sistemi perché definiti raggruppando scali che intrattengono rapporti di cooperazione per vicinanza geografica.

<sup>3</sup> Il confronto 2015-2021 nel livello di attività mette i risultati al riparo da eventuali effetti distorsivi dovuti alla pandemia da Covid-19.

<sup>4</sup> Un saldo che tiene conto della contrazione dei traffici container nei porti dell'estuario dell'Elba, -0,6 milioni di TEU e dei porti portoghesi -2,4 milioni di TEU.

- i porti italiani concorrenti di quelli del Northern Range e di quelli spagnoli non sono andati oltre una partecipazione all'aumento dello 0,4% (0,53 milioni di TEU) dei porti liguri, mentre nel nord adriatico, il modesto aumento del traffico container a Trieste (0,25 milioni di TEU) è stato accompagnato da una contrazione degli stessi a Venezia e Ravenna (-0,05 e -0,03 milioni di TEU rispettivamente) e, per contro, da un aumento nella portualità slovena (0,21 milioni di TEU a Koper) e in quella croata (0,15 milioni di TEU a Rijeka) <sup>(5)</sup>.

## 5.

Pochi dati, ma sufficienti a rendere evidente innanzitutto la comprensibile determinazione della portualità del mar del Nord a difendere la sua situazione di privilegio e la mancanza di politiche europee e nazionali capaci di correggerla, nonostante gli indiscutibili vantaggi collettivi che ne deriverebbero in termini sia di efficienza sia di sostenibilità dei traffici.

Storicamente, quando i traffici oceanici prevalenti riguardavano le rotte atlantiche, la portualità del mar del Nord intercettava al meglio le rotte di percorso minimo. Una situazione oggi modificatasi per la maggior importanza assunta dai traffici tra Europa ed Asia, origini e destinazioni tra le quali la scelta dei percorsi minimi – quelli per questo più efficienti e più sostenibili - dovrebbe portare a privilegiare rotte che alimentino i mercati europei dalla portualità mediterranea.

La portualità del mar del nord è finora riuscita ad opporsi con successo al "riequilibrio" con i porti del mar Mediterraneo. Con la complicità degli incumbent marittimi, le poche grandi compagnie di navigazione che gestiscono in regime di oligopolio le rotte oceaniche, il mar del Nord ha messo fuori mercato la concorrenza mediterranea sfruttando le "innovazioni" delle meganavi che portano megacarichi e realizzando per prime ulteriori economie di scala nei megaporti e nelle megastrutture logistiche <sup>(6)</sup>. Il mancato comparabile adeguamento

<sup>5</sup> La portualità italiana qui considerata in grado di competere per l'alimentazione dei mercati europei è solo quella dell'alto Tirreno e dell'Alto Adriatico. Il resto della portualità italiana è fuori da questo mercato per la lunghezza (e il costo) del tratto terrestre tra questi porti e i mercati finali. Tutt'altro discorso va fatto quando si discute della competizione per alimentare dai nostri porti i mercati mediterranei in particolare di quelli della sponda sud.

<sup>6</sup> Come esplicitato nel rapporto "Sustainable Logistics for Europe. The Role of Ports" commissionato a Panteia dalla Port of Rotterdam Authority and Deltalinqs nel 2016 la strategia prescelta ha puntato a compensare i cinque giorni di navigazione in più

tecnologico ed organizzativo della portualità e della logistica mediterranea – che l'Unione Europea ha di suo reso più difficile (7) - è la barriera all'entrata che oggi difende il monopolio portuale del mar del Nord.

## 6.

Ciò nonostante, i giorni di navigazione in più dalla Cina a Rotterdam rispetto ad Atene, Genova o Valencia restano e sono tornati a farsi valere mano a mano che anche i porti mediterranei si sono attrezzati per ricevere portacontainer di maggior dimensione. Complice la Cina che negli anni nei quali la sua Belt and Road Initiative veniva vista con favore in Europa ha investito anche nei porti mediterranei, Atene (8) e Valencia in particolare, ed ha assicurato ad essi traffici gestiti dalla sua prima compagnia di navigazione, COSCO, che intanto scalava le classifiche nell'armamento mondiale. Atene (Pireo) è diventato il porto del transhipment cinese nel Mediterraneo orientale e la portualità spagnola è diventata protagonista della crescita della portualità mediterranea.

## 7.

E la portualità italiana? È, al momento, la evidente grande assente nella competizione portuale per i mercati europei. Anzi. I ricchi traffici internazionali generati nel nostro Paese sono avviati alle rotte oceaniche nei porti del mar del Nord a partire dagli interporti nazionali che li alimentano. Il modesto aumento 2015-2021 dei traffici container passati dai porti liguri e da quelli nord adriatici è lì a dimostrarlo. Consapevole o meno, l'Italia, il governo ancor prima degli operatori, ha rinunciato a diventare protagonista portuale nella gestione delle rotte lungo le quali corrono le catene globali di fornitura quando non ha accolto la proposta cinese di fare dell'alto adriatico (Venezia, ma

necessari per raggiungere dall'Estremo Oriente i porti del mar del Nord anziché quelli del Mediterraneo con le economie di scala e il minor contenuto di emissioni per unità di carico ottenibili impiegando meganavi che, accolte ad Anversa e Rotterdam, avrebbero avuto a lungo difficoltà ad essere ricevute nei porti mediterranei.

<sup>7</sup> Basti pensare al rapporto della Corte dei Conti europea ("Il trasporto marittimo dell'UE è in cattive acque: molti investimenti risultano inefficaci e insostenibili", rapporto speciale n.23, 2016) che denunciava lo "spreco" di ogni spesa UE indirizzata all'adeguamento della portualità nel sud Europa.

<sup>8</sup> Eterogenesi dei fini: la Grecia è stata spinta a vendere il porto del Pireo ai cinesi per adeguarsi alle prescrizioni dell'Unione Europea in tema di riduzione del suo debito pubblico.

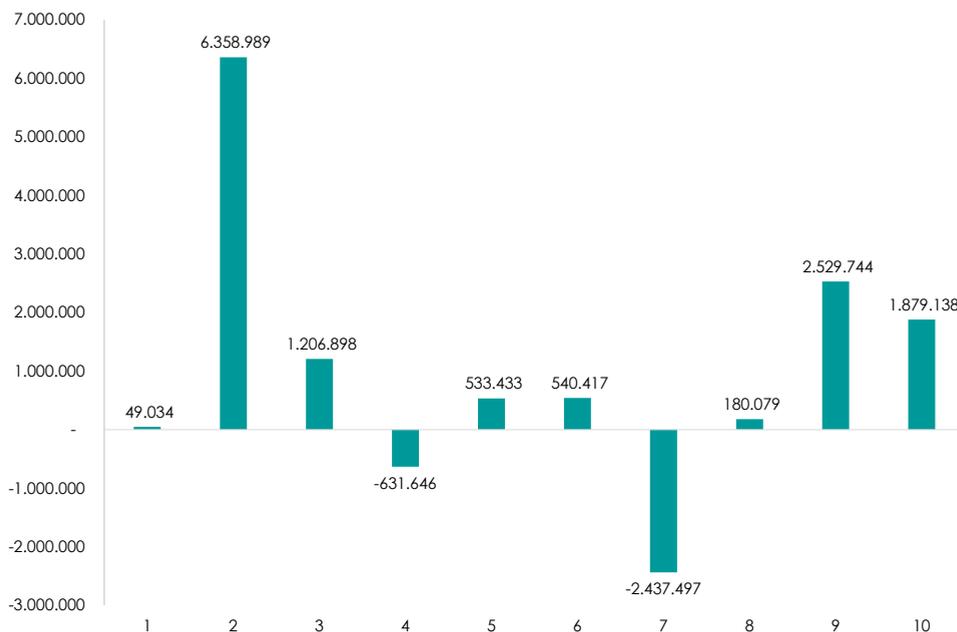
non solo) il terminale occidentale della via della seta marittima del XXI secolo. Anche più modeste subordinate cinesi riguardanti i porti di Genova e di Trieste non hanno avuto miglior sorte.

La possibilità di rientrare in partita esiste, ma questa presupporrebbe una rivoluzione organizzativa ancor prima che infrastrutturale. Solo una gestione unificata degli scali dell'Alto Tirreno (Savona, Genova, La Spezia e Livorno) e di quelli dell'Alto Adriatico (Ravenna, Venezia, Trieste, Koper e Rijeka) potrebbe mettere in campo due "sistemi" di scali capaci di competere con quelli del mar del Nord sfruttando il vantaggio di essere sul sentiero di costo minimo di trasporto per i traffici europei per e da l'Oltre Suez, inesorabilmente destinati a crescere. Un sistema, quello dell'Alto Tirreno, tutto italiano; europeo quello dell'Alto Adriatico. Progetti che esigerebbero una stabile e concorde volontà politica, non facilmente rinvenibile nel panorama italiano delle politiche di settore.

## 8.

La partita della competizione portuale per i mercati europei appare oggi quantomeno complicata. Più promettente, se non altro perché ancora sostanzialmente da definire, è quella per i mercati mediterranei. Qui la prospettiva è capovolta: sono le produzioni italiane che hanno interesse ad affermarsi su quei mercati. Oggi rilevanti per le economie che si affacciano sul mar Nero (guerra russo-ucraina permettendo) e sulle sponde mediterranee medio-orientali. Domani ancor di più per le economie africane della sponda sud del mediterraneo, ma anche oltre Suez ed oltre Gibilterra. I porti italiani, in questo caso quelli del Mezzogiorno, diventeranno strategici e più che come punti di imbarco di merci prodotte nell'hinterland, come luoghi di concentrazione di produzioni manifatturiere da esportazione. ZES effettivamente ubicate a filo banchina sono la carta che può rivelarsi vincente. È questa la nuova arena sulla quale la portualità italiana dovrà vincere la partita della sua competitività.

## Sistemi portuali europei. Variazione TEU 2015-2021



Fonte: elaborazioni su dati Autorità Portuali

Sistemi portuali europei	Variazioni TEU 2015-21 Migliaia di TEU
1. Black sea west	49
2. Rhine-Scheldt Delta Ext.ed	6359
3. Gdansk Bay	1207
4. Helgoland Bay	-632
5. Ligurian Range	533
6. North Adriatic	540
7. Portugese Range	-2437
8. Seine Estuary	180
9. Spanish Med	2529
10. Transhipment	1879



# Il futuro dell'Europa: sfide e opportunità



# La portualità europea nel Mediterraneo: sfide e nuove prospettive



## Zeno D'Agostino

Presidente ESPO - European Sea Ports Organisation e Presidente AdSP del Mar Adriatico Orientale

*Il Dossier in questo numero intervista Zeno D'Agostino, Presidente dell'ESPO, l'associazione con sede a Bruxelles che rappresenta i Porti Europei, e Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale che comprende i porti di Trieste e Monfalcone. Il presidente discute con noi dei nuovi scenari che vanno profilandosi per la portualità e la logistica in Italia ed in Europa alla luce di tutti gli accadimenti che stanno caratterizzando l'economia, nonché delle prospettive e dei programmi di sviluppo del porto del Friuli Venezia Giulia.*

*Un'intervista tutta da leggere ad un personaggio che, ormai da tempo, rappresenta uno dei punti di riferimento del settore per competenza e capacità di gestione delle nostre infrastrutture.*

### **Secondo lei che ruolo può avere la portualità europea nel contesto mediterraneo, alla luce dell'attuale contesto geoeconomico e delle nuove sfide all'orizzonte**

In ambito mediterraneo, i dati degli ultimi dieci anni mostrano come **i porti del Sud Europa siano in costante crescita, con un ruolo sempre più rilevante.**

Il peso della portualità del Sud Europa era cresciuto già per una serie di fenomeni strutturali precedenti alla fase attuale. Se si guarda, ad esempio, al solo comparto dei container la cui movimentazione negli ultimi anni è stata complessivamente in aumento nei porti europei, **gli scali del Sud Europa hanno rafforzato le loro quote di mercato rispetto al Northern Range** che è comunque cresciuto, ma più lentamente.

In particolare, **la portualità dell'area dell'East Med è quella che ha**

**registrato l'incremento più sostenuto negli anni passati.** Tuttavia, è, probabilmente, quella che oggi sta maggiormente risentendo delle conseguenze del conflitto russo-ucraino.

I fenomeni che stanno mettendo in discussione la globalizzazione spinta, così come l'abbiamo conosciuta fino all'avvento della pandemia, inoltre, stanno contribuendo ad avvantaggiare la portualità europea nel contesto mediterraneo. Basta citare **le tendenze a supply chain più corte e al dual sourcing, finalizzate alla riduzione di rischi, e che avvantaggiano alcune localizzazioni** (ad esempio la Turchia e il Marocco che offrono costi competitivi e rischi logistici contenuti) piuttosto che altre.

Ci sono sicuramente anche dei fenomeni più contingenti, come oggi **la guerra in Ucraina**, che stanno condizionando fortemente il quadro macroeconomico e i modelli commerciali, ma si spera che siano fenomeni temporanei non in grado di incidere sull'assetto strutturale del settore.

Per il futuro, vedo un contesto positivo nella misura in cui il settore portuale mostra dinamicità; è importante cogliere le occasioni ed i vantaggi che si presentano dal punto di vista macro per crescere ed avere una visione competitiva del ruolo che si punta a ricoprire.

Zeno D'Agostino



## **Quali sono i principali fattori su cui i porti europei possono investire per essere sempre più competitivi nel contesto globale e per mantenere la loro posizione rispetto ai porti competitor?**

Partiamo col dire che **c'è un obiettivo di efficienza ed efficacia che un porto deve avere** con infrastrutture adeguate, migliori modelli organizzativi, tecnologie, ecc...

Ma questo concetto è legato ad una visione e ad un ruolo del porto abbastanza tradizionale: **il porto deve essere un luogo in cui le merci viaggiano in maniera sicura, il più velocemente possibile per dare maggiore produttività agli spazi disponibili. Questo è il paradigma della portualità.**

Bisogna però considerare anche l'ambito macro e quindi la competizione con altri sistemi logistico-portuali: **il porto oggi non è più solo uno scalo, deve essere innanzitutto un sistema integrato infrastrutturale e di servizi, in grado di integrarsi con gli aspetti territoriali non solo a livello logistico, ma anche manifatturiero.**

Con riferimento a Trieste, per esempio, l'Autorità di Sistema Portuale (Adsp) è il vero socio guida delle piattaforme inland a livello regionale, quindi Interporti di Ferneti e Cervignano, e la nuova Zona Franca di Trieste. Sono tutte società governate dall'AdSP e questo consente di avere una visione coordinata di tutto il sistema.

Per **essere competitivi, è bene ci sia un'integrazione di competenze nel dialogo del sistema portuale con il mondo.** Questo perché i vari global player con cui si interloquisce propongono progetti complessi che vanno dalle banchine alle aeree portuali e logistiche, fino agli insediamenti industriali dei loro clienti.

Un'integrazione totale dal punto di vista della domanda deve, quindi, essere replicata a livello di gestione e governance del territorio dal punto di vista dell'offerta.

Detto in altri termini, deve esserci **un porto efficace ed efficiente che abbia la possibilità tecnologica, organizzativa e gestionale di essere reattivo e competitivo** rispetto alla visione tradizionale di flusso in entrata e in uscita dal porto; ma ciò non è sufficiente, perché non è speculare alla domanda. In uno scenario simile, il territorio deve avere un forte coordinamento in modo da rispecchiare specularmente il modello organizzativo proposto dalla domanda.

Questo perché la competitività di un territorio non è legata solo alla sua dotazione di infrastrutture, bensì anche alla loro organizzazione.

La produttività di una qualsiasi infrastruttura è data dai suoi modelli

gestionali e organizzativi e, spesso, le azioni opportune da compiere sono riferibili più ad una riorganizzazione/ripristino dell'esistente che a nuove realizzazioni. Ciò permette infatti di scongiurare problemi che caratterizzano profondamente l'Italia nel costruire qualcosa di nuovo, quali la lentezza amministrativo-burocratica inerente la progettazione di nuove infrastrutture, quella della loro realizzazione esecutiva ed il rischio di impatto ambientale. I sistemi territoriali che permangono ancora in equilibrio è meglio mantenerli tali: il tema è la velocità nei confronti del mercato. Sfruttando la dotazione infrastrutturale già esistente, risultiamo più veloci nei confronti dei nostri clienti.

### **Quali sono gli obiettivi principali che su cui vuole lavorare nell'ambito del suo mandato di Presidenza dei porti europei?**

Una delle cose più importanti, in questo momento, è **confrontarsi sui modelli di governance** ed ESPO vuole essere il soggetto promotore di questo trasferimento di competenze ed esperienze.

Ricordiamo che ESPO è il punto di contatto privilegiato tra i porti e l'Unione Europea. Rappresenta gli interessi del mondo portuale, promuove le istanze comuni degli scali marittimi, è impegnata nel dialogo con gli stakeholder europei di settore, compresi i rappresentanti dei lavoratori.

Non è un caso se l'ultimo rapporto di ESPO è incentrato sui diversi modelli di governance dei porti, che spaziano dal totalmente privato al totalmente pubblico con vari modelli intermedi.

In una visione d'insieme, ci sono dei benchmark e, al livello di ESPO, si cerca di confrontare le varie esperienze per meglio capire le singole operatività. Questo è vero soprattutto in riferimento alla capacità di integrazione delle singole Autorità portuali con il contesto inland.

Studiare i modelli di governance è più importante di "copiare" le grandi infrastrutture realizzate.

### **Da questo punto di vista, i porti italiani sono più o meno complessi degli altri?**

Sotto alcuni punti di vista, i porti italiani hanno le stesse complessità delle altre realtà.

Consideriamo, ad esempio, la relazione con il resto del territorio: oggi tutti i porti hanno problemi di relazione con la città, anche quelli che

nell'immaginario sono lontani da questa visione. E ciò vale tanto per i porti italiani quanto per quelli stranieri. Basti pensare al settore crocieristico, che ha un forte impatto sull'ambito urbano, per rendersi conto di quanto i vari scali abbiano posizioni simili.

Oggi il conflitto con le città è molto forte dappertutto: a meno che non si considerino scali che non hanno città alle spalle (tipo Gioia Tauro), questo problema accomuna quasi tutte le realtà portuali.

### ***Guardando all'ambito triestino, quali sono i principali programmi di sviluppo?***

**Il porto di Trieste si conferma come uno scalo di riferimento per l'intermodale mare-ferro**, che è in continua crescita. Per citare un ultimo esempio, a settembre 2022 è iniziato un collegamento su ferro con Pescara e a dicembre siamo passati a due treni per andare incontro alla crescente domanda. Siamo quindi in un ciclo virtuoso per cui si sono realizzate delle economie dimensionali tali da avvantaggiare allo stesso tempo il trasporto marittimo e quello ferroviario.



In altre parole, se una compagnia di shipping ha intenzione di avviare un servizio, ad esempio, dall'Estremo Oriente con l'Europa c'è tutta la convenienza ad attivarne uno diretto su Trieste e poi rifornire via treno l'Europa piuttosto che puntare su un porto di transhipment e poi avere attività di feederaggio. Si tratta di economie che si autoalimentano e quindi si può agire nella logica di aumentare la frequenza dei collegamenti esistenti o di crearne dei nuovi.

Il vero tema, su cui ci stiamo concentrando, è quindi non solo quello di ottimizzare la visione tradizionale del porto come fulcro e come hub trasportistico ma anche quello di **dare un ruolo diverso al porto**.

Il dibattito su cui concentrarsi è quello che vede lo scalo al di fuori della visione classica, **non più solo un hub trasportistico, ma anche hub energetico e tecnologico-digitale**. L'obiettivo è quindi rendere il porto produttore energetico e nodo di arrivo e di transito delle reti tecnologiche e digitali, ovvero gate di cavi sottomarini, che costituiscono un importantissimo network, la logistica dei quali è molto simile a quella che connette le grandi navi. **Il passaggio dal concetto di porti quali nodi trasportistici a quello dei porti quali nodi d'interconnessione di una rete globale tecnologico-digitale è dunque abbastanza automatico**.

Queste sono le grandi sfide dei porti europei ed è su questo che si giocano le partite progettuali più importanti del momento.

Bisogna iniziare a pensare che parte dell'area portuale potrebbe essere dedicata ad altre attività e questo, tra l'altro, potrebbe avere il beneficio di mitigare, almeno in parte, il rapporto con la città.

Ciò implica ovviamente avere una progettualità dinamica e in continua evoluzione: se il porto non è più solo trasporti, ma anche energia e tecnologia, questi elementi devono essere pianificati e inseriti in una pianificazione concepita a sua volta con una natura dinamica.

Qui si apre il dibattito sui tempi necessari per fare tutto ciò e, va detto, che in Italia la legislazione vigente non permette gli stessi tempi di reazione di altre realtà straniere; tuttavia, è questa la strada da perseguire. Soprattutto adesso **con l'occasione del PNRR** per far entrare in risonanza investimenti pubblici e privati.

Tutto questo può fare la differenza, incidendo sulla competitività del porto.

# Ambiente e sostenibilità: la visione europea



## Piergiuseppe Morone

*Professore Ordinario di Politica Economica presso Unitelma Sapienza e Vice-chair del comitato scientifico della Circular Bio-based Europe Joint Undertaking (CBE JU)*

*La seconda intervista di questo numero del Dossier è a Piergiuseppe Morone, Professore Ordinario di Politica Economica presso Unitelma Sapienza e Vice-chair del comitato scientifico della Circular Bio-based Europe Joint Undertaking (CBE JU). Con il Professore abbiamo parlato, in primis, di ambiente e sostenibilità, una delle tematiche attualmente al centro del dibattito internazionale, con particolare riferimento alle strategie messe in campo a livello comunitario. A seguire l'attenzione si è concentrata sulla bioeconomia, sul suo ruolo e sulla volontà della Commissione europea di investirvi in modo rilevante attraverso il nuovo Circular Bio-based Europe Joint Undertaking (CBE JU).*

***Il Green Deal, ponendo al centro dell'agenda politica le questioni relative a clima, ambiente e sostenibilità, ha rappresentato un importante cambiamento per le politiche europee: quali sono le principali linee strategiche, in particolare, in materia di sostenibilità e ambiente?***

L'ambizioso obiettivo del Green Deal europeo di raggiungere un'economia con zero emissioni nette di gas serra entro il 2050 richiede una gestione sostenibile delle risorse naturali a un livello che soddisfi le crescenti esigenze della società. I livelli ridotti di inquinamento globale che sono stati temporaneamente raggiunti come diretta conseguenza delle misure restrittive adottate in seguito all'insorgenza della pandemia da COVID-19 evidenziano l'urgenza di muoverci verso modelli di produzione e consumo sostenibili. A questo proposito, la transizione da sistemi lineari basati su fossili a sistemi circolari a base biologica rappresenta un'opportunità e un percorso

per il raggiungimento di diversi Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDG). In effetti, l'uso responsabile delle risorse rinnovabili ha il potenziale per conciliare gli obiettivi di una crescita sostenibile a lungo termine con la protezione dell'ambiente.

Questa transizione è senz'altro necessaria, ma molto complessa. Non solo richiede tecnologie innovative dal lato dell'offerta, ma dipende anche dalle trasformazioni della società, che devono essere determinate da processi multi-attore in cui sono coinvolte tutte le parti interessate. Con questo obiettivo in mente, è necessaria una solida valutazione degli impatti ambientali, sociali ed economici associati all'attuale economia lineare basata sui fossili, nonché dei potenziali miglioramenti associati a un nuovo sistema circolare a base biologica, per identificare le priorità politiche a livello europeo, nazionale e regionale e innescare una transizione sostenibile ed equa a sostegno degli obiettivi del Green Deal europeo.

A questo proposito, proprio per favorire la transizione di cui si parla, le linee di intervento che, a mio avviso, appaiono strategiche sono: (1) lo sviluppo tecnologico; (2) la valutazione della sostenibilità; e (3) la creazione di conoscenza.

Lo sviluppo tecnologico consente di sostituire le vecchie tecnologie con le innovazioni verdi. Per questo motivo, ritengo più che mai necessari ulteriori sforzi in R&S. La valutazione della sostenibilità e l'utilizzo di indicatori di sostenibilità rappresentano un valido strumento a supporto delle politiche europee di sviluppo sostenibile. Appare quindi evidente il potenziale dei sistemi di certificazione della sostenibilità e delle etichette verdi. Infine, una delle priorità fissate a livello europeo è rappresentata dalla creazione di conoscenza, indispensabile per aiutare a formare ed educare la nuova generazione di professionisti della bioeconomia circolare con le competenze necessarie. A tal proposito, dobbiamo ripensare e migliorare il nostro attuale



Piergiuseppe Morone

modello educativo, al fine di avere una forza lavoro ben formata e consumatori correttamente informati.

### ***La bioeconomia ha un ruolo centrale nell'attuale contesto: come può sostenere il raggiungimento degli obiettivi del Green Deal?***

Gli attuali modelli di produzione e consumo, combinati ad altri fenomeni come la crescita demografica, la crescita economica, l'insicurezza alimentare, la natura finita delle risorse naturali, stanno trasformando la società di consumo di massa in una società di rifiuti di massa. Questa combinazione di tendenze è stata amplificata ulteriormente prima dalla pandemia da COVID-19 e poi dalla guerra in Ucraina. È quindi sempre più evidente la necessità di compiere uno sforzo per ridurre al minimo l'impatto delle attività umane sull'ambiente, favorendo pratiche più sostenibili ed in grado di garantire una maggiore indipendenza energetica.

È in questo contesto che la bioeconomia circolare si propone sempre più come un sistema in grado di ridurre gli impatti ambientali e accelerare le transizioni sostenibili. Caratterizzata da un approccio tipicamente trasversale ai settori produttivi, infatti, la bioeconomia circolare si presenta come un modello chiave per affrontare le criticità che emergono dagli attuali modelli di sviluppo e può quindi dare un contributo importante alla sostenibilità europea e al raggiungimento degli obiettivi del Green Deal.



## **Ci può indicare qualche elemento del nuovo *Circular Bio-based Europe Joint Undertaking (CBE JU)* per la competitività delle bioindustrie circolari in Europa?**

Il nuovo partenariato tra l'Unione Europea e il Consorzio delle Industrie Bio-based succede, in una logica di continuità, alla Public Private Partnership BBI JU. Quest'ultima ha svolto un ruolo essenziale nella creazione di una bioeconomia competitiva, sostenibile, circolare e fiorente in Europa e quindi di una società in cui la prosperità economica va di pari passo con la protezione dell'ambiente. Allo stesso tempo, la BBI JU ha contribuito all'attuazione della strategia per la bioeconomia dell'UE e agli obiettivi del Green Deal europeo.

Con il nuovo *Circular Bio-based Europe Joint Undertaking (CBE JU)*, la Commissione europea ha confermato la propria volontà di investire in modo rilevante nel settore della bioeconomia circolare, partendo dai punti di forza e dal successo di BBI JU e cercando di ampliare la portata del suo predecessore. In particolare, il nuovo partenariato si propone di stimolare ulteriormente l'innovazione e la diffusione sul mercato delle soluzioni innovative bio-based, aprendo la strada a futuri investimenti.

CBE JU si pone l'obiettivo di accelerare l'implementazione sul mercato delle soluzioni bio-based mature e innovative esistenti e garantire un elevato livello di prestazioni ambientali dei sistemi industriali a base biologica. Questo avverrà attraverso il rafforzamento della collaborazione tra tutti gli attori della bioeconomia e il de-risking degli investimenti in impianti di produzione bio-based innovativi e circolari. Tutto ciò, ovviamente, mettendo la sostenibilità sociale, economica ed ambientale al centro del dibattito.

Osservando questi cambiamenti dalla prospettiva privilegiata di membro e vice presidente del comitato scientifico della *CBE JU*, ho constatato in quest'ultimo anno come le connessioni tra mondo della ricerca, settore produttivo e lato dei consumatori siano sempre più stringenti. Ciò spinge verso forme di integrazione concreta che possano portare alla definizione ed adozione di nuovi modelli di produzione e di consumo sostenibili, garantendo un generalizzato aumento del benessere che avvenga in maniera armoniosa e compatibile con i *planetary boundaries*.

# Ricerche SRM

Sostieni i nostri studi,  
abbonati e accedi a tutte le nostre pubblicazioni.  
Dettagli su [sr-m.it](http://sr-m.it)

## Ricerche

2022 - Pubblicazione in italiano,  
digitale e cartacea.  
pp. 376.



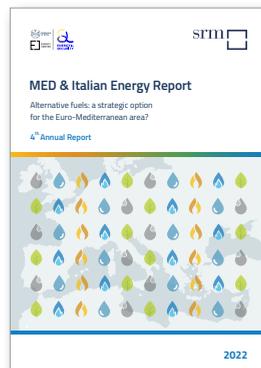
Il nono volume della collana è dedicato al tessuto manifatturiero del Mezzogiorno e inquadra potenzialità economiche, dinamiche produttive e strategie delle numerose filiere che lo caratterizzano.

**Emerge dalle analisi un Sud che**, a differenza di quanto spesso ritenuto, **non è un'area povera d'industria ma è ricca di imprese eccellenti**, estremamente competitive sui mercati grazie a politiche di gestione mature ed innovative, **improntate da tempo sullo smart manufacturing**.

Lo studio si è avvalso della collaborazione del CESDIM - Centro Studi e documentazione sull'industria nel Mezzogiorno, dell'Università degli Studi di Bari.

## Rapporti annuali

2022 - Pubblicazione in inglese,  
digitale e cartacea.  
pp. 196.



Il Rapporto ENEMED 2022, 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.

Il Rapporto prosegue nella valutazione e comprensione della situazione energetica attuale e futura nella regione del Mediterraneo, concentrandosi sui **combustibili alternativi** (sia biocarburanti che sintetici), che potranno avere un ruolo non trascurabile nell'accompagnare il processo di transizione "verde" e nel supportare un decremento della dipendenza energetica, potenziando inoltre l'integrazione Euro-Mediterranea.

2022 - Pubblicazione in italiano e inglese,  
digitale e cartacea.  
pp. 304



Il Rapporto affronta nelle sue analisi i **fenomeni connessi all'economia marittima**, generati dai due **eventi disruptive** accaduti negli ultimi tempi: la pandemia e la guerra Russia-Ucraina che sta portando a significativi **cambiamenti in termini di rotte percorse e porti scalati dalle navi**.

Una parte importante del Rapporto è dedicata al nuovo **paradigma green** dei porti, dello shipping e della logistica, considerata il pillar su cui dovrà puntare l'economia mondiale in futuro. Le analisi si avvalgono di sinergie con l'Università di Anversa, lo Shanghai International Shipping Institute e Port XL di Rotterdam che hanno curato saggi specifici nel volume.

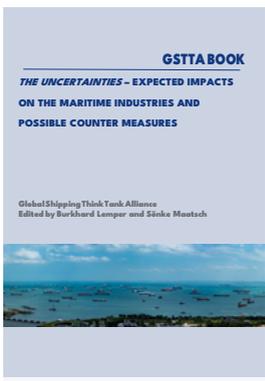
# Altri studi SRM



Dall'analisi congiunturale dell'edizione 2022 del Check-Up Mezzogiorno, elaborato da Confindustria e SRM, emergono segnali contrastanti. Il Mezzogiorno aveva intrapreso un difficile percorso di recupero post pandemico cui si sono aggiunte le tensioni geopolitiche, economiche e commerciali associate al conflitto in Ucraina che si sono trasferite al nostro sistema produttivo attraverso una serie di effetti che, ancora una volta, hanno evidenziato la profonda eterogeneità del nostro tessuto produttivo e le differenti esposizioni delle economie locali. Ciò nonostante, dalle analisi emerge che l'economia meridionale sta mostrando una inaspettata tenuta, anche se su molti degli indicatori oggetto dell'analisi conserva e, anzi, a volte accresce, il divario rispetto al Centro-Nord

2022. Pubblicazione in italiano in formato digitale (free download)

[su sr-m.it](http://su.sr-m.it)



Secondo lavoro realizzato dalla "Global Shipping Think Tank Alliance" di cui SRM fa parte. Il report - focalizzato sugli effetti degli shock esterni sui trasporti marittimi e sulle possibili contromisure - include, oltre al contributo di SRM, gli articoli dei membri dell'Alleanza: Institute of Shipping Economics and Logistics - ISL (Germania), Korea Maritime Institute (Korea), Shanghai International Shipping Institute - SISI (Cina), Hong Kong Polytechnic University (Hong Kong, Cina), Hunt Institute for Global Competitiveness (Texas, El Paso, Stati Uniti), National University of Singapore - NUS / Centre for Maritime Studies - CMS (Singapore), Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport (Egitto). Nello specifico, l'articolo firmato da SRM s'intitola: The New Challenges of Logistics and Maritime Economy - A Focus on the Mediterranean Sea.

2022. Pubblicazione in inglese formato digitale (free download)

[su sr-m.it](http://su.sr-m.it)



Il Rapporto - realizzato da SRM, Agenzia Umbria Ricerche, Fondazione IPRES Puglia, IRES Piemonte, IRPET Toscana, Liguria Ricerche e Polis Lombardia - si sofferma sul ruolo che le amministrazioni regionali e locali potranno rivestire nei processi di trasformazione in atto e sugli effetti che questi ultimi potranno produrre sugli assetti di finanza pubblica. La parte congiunturale sottolinea come la risposta alla crisi pandemica abbia generato per il nostro Paese delle opportunità di sviluppo che passano in maniera decisiva dalla riduzione dei gap territoriali. La parte monografica si sofferma su alcuni dei temi principali che, nei prossimi anni, saranno cruciali per una crescita del sistema Paese che consenta anche di trarre l'obiettivo di riduzione dei divari territoriali. SRM ha contribuito al Rapporto con due saggi: "Il finanziamento degli investimenti degli Enti locali e territoriali: gli strumenti ed il loro utilizzo" e "Le ZES, strumento di crescita e valorizzazione del territorio: riflessioni e numeri"

2022. Pubblicazione in italiano in formato digitale (free download)

[su sr-m.it](http://su.sr-m.it)

# Altri studi SRM



Osservatorio “Ripresa e Resilienza nel Mezzogiorno: sfide e opportunità per le imprese manifatturiere” analizza, per il secondo anno consecutivo, i risultati di un’Indagine sulle imprese meridionali. Obiettivo è quello di monitorare il sistema produttivo attraverso una survey rivolta ad un campione di 700 imprese manifatturiere sull’intero territorio nazionale, delle quali 300 nel solo Mezzogiorno, con una particolare attenzione alle imprese più strutturate (oltre i 10 dipendenti). Si punta, in particolare, a cogliere le tendenze e i segnali di cambiamento verso un modello di sviluppo coerente con i nuovi indirizzi internazionali di politica economica.

Il report include tre approfondimenti: 1) PNRR, Investimenti e Bioeconomia; 2) Export, mercati e fornitori internazionali; 3) Focus sui territori: Campania, Puglia, Sicilia.

2022. Pubblicazione in italiano in formato digitale (free download)

[su sr-m.it](https://www.sr-m.it)



La pubblicazione rappresenta un aggiornamento sui principali dati dell’economia mondiale nel 2021 e sull’andamento dei comparti del trasporto marittimo nel 2021 con uno sguardo ai dati del 2022.

Nello specifico, sono riportati grafici e tabelle relativi ai seguenti comparti dello shipping:

- Carichi secchi,
- Carichi liquidi (crude tanker e product tanker),
- Chemical taker,
- Offshore,
- Ro-Ro,
- Container.

2022. Pubblicazione in italiano formato digitale (free download)

[su sr-m.it](https://www.sr-m.it)

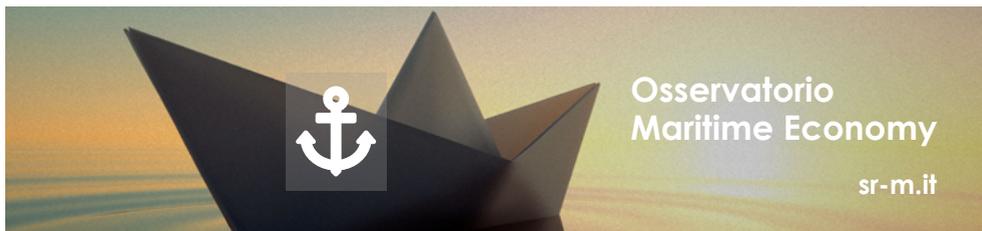


Lo studio analizza le caratteristiche e le potenzialità economiche del Turismo Sotterraneo, i cui obiettivi sono “portare alla luce” e valorizzare le unicità del nostro patrimonio culturale “underground”. Si approfondisce, quindi, il patrimonio archeologico sotterraneo, evidenziando le potenzialità del mercato italiano, in termini di domanda e di offerta, nonché gli impatti economici che si possono attivare sul territorio.

Promovere la collaborazione tra i vari attori in gioco, innalzare la capacità competitiva delle imprese e, allo stesso tempo, implementare un’offerta turistica basata su sostenibilità ambientale, innovazione e digitalizzazione dei servizi sono alcuni degli elementi su cui puntare per lo sviluppo futuro.

2022. Pubblicazione in italiano in formato digitale (free download)

[su sr-m.it](https://www.sr-m.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](http://www.gstta.org)



Via Toledo, 177 | 80134 Napoli, Italia  
Tel. +39 081 7913758-61 - comunicazione@sr-m.it  
[www.sr-m.it](http://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. È specializzato nell'analisi economica delle dinamiche regionali, con particolare attenzione al Mezzogiorno. Ha creato e gestisce, inoltre, due Osservatori di ricerca a carattere internazionale che monitorano e analizzano settori strategici come 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](http://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

COMPANY WITH  
QUALITY SYSTEM  
CERTIFIED BY DNV  
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 Marittimo; sviluppo editoriale e gestione della produzione di periodici in ambito economico/finanziario del Mezzogiorno, del Mediterraneo e Marittimo.

#### Soci Fondatori e Ordinari

INTESA  SANPAOLO



Fondazione  
Compagnia  
di San Paolo

 ALEXBANK

 INTESA SANPAOLO  
INNOVATION CENTER

 INTESA SANPAOLO  
RENT FOR YOU

sr-m 



ISSN 2035-3391

sr-m.it