C/2024/874

6.2.2024

Parere del Comitato economico e sociale europeo sul tema: «Considerazioni di equità e di efficienza per il trasporto marittimo»

(parere d'iniziativa)

(C/2024/874)

Relatore: **Panagiotis GKOFAS**

Correlatore: **Pierre Jean COULON**

Base giuridica	Articolo 52, paragrafo. 2, del Regolamento interno
	Parere d'iniziativa
Decisione dell'Assemblea plenaria	25.1.2023
Sezione competente	Sezione Trasporti, energia, infrastrutture e società dell'informazione
Adozione in sezione	6.10.2023
Adozione in sessione plenaria	25.10.2023
Sessione plenaria n.	582
Esito della votazione	
(favorevoli/contrari/astenuti)	166/1/3

1. **Conclusioni e raccomandazioni**

1.1. Lo sviluppo del trasporto marittimo e per idrovia interna dovrebbe essere considerato una priorità assoluta dal punto di vista della mobilità e dell'agevolazione degli scambi, in quanto destinato a contribuire a conseguire obiettivi europei essenziali in materia di equità ed efficienza, come quelli stabiliti nell'agenda europea per il Green Deal europeo e gli obiettivi di sviluppo sostenibile (OSS), nella strategia dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra delle navi (2023) e in altre comunicazioni della Commissione europea.

1.2. Gli investimenti nelle infrastrutture marittime dovrebbero concentrarsi su una maggiore sicurezza e su trasporti rispettosi dell'ambiente e meno costosi per i cittadini, le imprese, i viaggiatori e i turisti.

1.3. È importante finanziare nuovi investimenti in porti e poli resilienti per conseguire l'obiettivo di un trasporto merci e di scambi commerciali più economici e sostenibili.

1.4. La transizione verde del trasporto marittimo deve tenere conto delle caratteristiche specifiche di ogni paese, settore e professione, al fine di mantenere i vantaggi competitivi dell'Europa e ridurre i divari di transizione, le disuguaglianze e lo spopolamento di alcune regioni.

1.5. Le norme in materia di aiuti di Stato devono essere attentamente riesaminate dal punto di vista della produzione di navi per il trasporto per idrovia in Europa, con l'obiettivo di venire incontro alle esigenze della popolazione, affrontare la questione della mobilità dei lavoratori nelle zone remote e garantire una navigazione sostenibile e sicura e un monitoraggio costiero migliore, piuttosto che per aumentare la redditività delle attività di trasporto marittimo, che si può ulteriormente promuovere tramite strumenti di mercato.

1.6. La revisione del quadro normativo dovrebbe concentrarsi sull'attuazione efficace delle regole in materia di trasporto marittimo non conforme e dei diritti della gente di mare a pari condizioni di lavoro. All'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) dovrebbe essere affidato un ruolo istituzionale e tecnico più importante, che le consenta di contribuire all'attuazione di una politica del trasporto marittimo potenziata e sostenibile.

1.7. È essenziale ripensare i porti e aggiornare il catasto marittimo per il trasporto per idrovia al fine di ridurre l'impatto dell'inquinamento acustico e atmosferico sulle aree urbane.

1.8. Per realizzare un meccanismo di fissazione dei prezzi che sia efficace ed equo, si potrebbe definire con cura, e attuare con grande attenzione, il concetto di «trasporto equivalente», soprattutto nel caso dei paesi del Mar Mediterraneo, del Mar Baltico e del Mare del Nord che contano piccole isole abitate sparse su un ampio territorio e per le idrovie interne non accessibili e le zone fluviali remote. Come conseguenza, i professionisti e le imprese che lavorano e operano in tali zone potrebbero ottenere sovvenzioni agli oneri di trasporto sostenuti, esenzioni permanenti dall'IVA o altri tributi per il trasporto di prodotti locali o una riduzione delle aliquote energetiche.

1.9. Per conseguire l'obiettivo di accelerare il processo di elettrificazione del trasporto marittimo, come stabilito nei regolamenti dell'UE e nell'agenda per il trasporto marittimo intelligente, si potrebbero fornire incentivi alla produzione e diffusione di determinate tecnologie digitali e di risparmio energetico nel settore del trasporto marittimo.

1.10. Si dovrebbe perseguire l'efficienza allocativa tramite meccanismi che fissino i prezzi o incentivino le imprese a trasportare beni e servizi da o verso regioni d'oltremare lontane, con particolare attenzione per le imprese che impiegano personale in tali zone.

1.11. È essenziale assumere lavoratori altamente qualificati e coinvolgerli in un settore del trasporto marittimo moderno. È opportuno altresì promuovere la partecipazione delle donne a tale settore. Il personale già esistente dev'essere ulteriormente formato nei settori del turismo sostenibile, dell'economia verde, dell'uso efficiente delle risorse e della gestione operativa delle crisi nel caso di catastrofi naturali e provocate dagli esseri umani. La creazione di scuole e università moderne e ben attrezzate che dovranno specializzarsi nell'economia marittima e nella gestione del trasporto per idrovia potrebbe apportare un valore aggiunto alle zone costiere e alle economie che dipendono dall'economia blu.

1.12. La digitalizzazione del settore marino consentirà di adottare un approccio più integrato e di migliorare la qualità dei servizi sia per il turismo che per il settore del tempo libero acquatico.

2. **Introduzione — contesto**

2.1. Il Comitato economico e sociale europeo (CESE) sottolinea che il trasporto marittimo è un mercato settoriale che va dal trasporto locale su traghetto, il quale serve città e arcipelaghi tramite idrovie interne e brevi rotte marittime, ai trasporti a lungo raggio effettuati da traghetti e da navi portarinfuse o portacontainer, come pure da navi da crociera.

Il presente parere non si occupa di tutti questi settori, ma si concentra sulle considerazioni di equità ed efficienza del trasporto marittimo, soffermandosi soprattutto sull'obiettivo di agevolare l'accesso del pubblico, dei turisti e degli operatori professionali alle zone remote, affrontando nel contempo le sfide che al momento ostacolano l'efficace attuazione della duplice transizione verde e digitale nel settore marittimo.

2.2. La crisi energetica ha creato gravi difficoltà per il settore dei trasporti e quello navale a livello mondiale, mentre ha comportato un'ulteriore ristrutturazione del mercato dei carburanti, del trasporto di petrolio e dei costi di trasporto. Il settore del turismo risente notevolmente dei costi dell'energia e delle fluttuazioni dell'inflazione e del reddito reale mondiale.

2.3. Secondo fonti ufficiali ([1]), oltre l'80 % del volume del commercio mondiale e il 70 % del suo valore sono trasportati via nave. Sebbene l'impatto ambientale del commercio marittimo sia inferiore in termini unitari (grazie ad economie di scala) rispetto ad altre forme di trasporto, la flotta europea richiede ancora ulteriori miglioramenti tecnologici per conseguire gli obiettivi climatici in materia di emissioni di gas a effetto serra, come stabilito nel 2023 dalla strategia dell'IMO per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra delle navi ([2]).

2.4. A seguito della comunicazione della Commissione europea su NAIADES III ([3]) e della pubblicazione del Parlamento europeo *FuelEU Maritime* ([4]), sembra esistere un consenso tra le istituzioni e le parti interessate dell'UE sul fatto che lo sviluppo del trasporto per idrovia fornisce un contributo significativo alla strategia di decarbonizzazione dell'Unione europea, realizzabile grazie all'innovazione del trasporto per idrovia (flotte, porti, digitalizzazione) e ai trasferimenti modali.

2.5. La transizione verde ha posto nuove sfide al processo di adeguamento dello sviluppo marittimo ai fini dell'adozione di un ecosistema più blu e rispettoso dell'ambiente. Gli investimenti progettati dovrebbero servire l'obiettivo di una transizione e una crescita blu efficaci nel settore marittimo.

([1]) https://unctad.org/news/transport-newsletter-article-no-107-understanding-maritime-decarbonization
([2]) https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/Revised-GHG-reduction-strategy-for-global-shipping-adopted-.aspx
([3]) GU C 275 del 18.7.2022, pag. 18.
([4]) GU C 152 del 6.4.2022, pag. 145.

2.6. Il continente europeo ha un paesaggio e un ambiente marittimo molto specifici. Si prevede che nel prossimo futuro il paesaggio costiero del continente europeo subirà cambiamenti significativi e correrà rischi altrettanto significativi per quanto riguarda l'evoluzione della crisi climatica e delle condizioni meteorologiche estreme.

2.7. Il trasporto marittimo fornisce un importante contributo all'economia europea, anche se il livello di attività economica potrebbe essere ulteriormente ampliato e includere una maggiore cooperazione intersettoriale e interregionale. La pandemia e la crisi energetica hanno evidenziato la necessità di elaborare norme minime per garantire materie prime e prodotti alimentari critici in quantità sufficiente, un obiettivo strategico che può essere conseguito in modo efficace attraverso l'ulteriore sviluppo dei trasporti marittimo e per idrovia interna.

2.8. Lo sviluppo di un settore del trasporto per idrovia moderno, con un'attuazione graduale ed efficace degli obiettivi di decarbonizzazione, è vitale per la transizione economica europea e per l'eliminazione delle dipendenze critiche dal settore energetico. Tuttavia, occorre tener conto della capacità degli operatori di rimpiazzare le loro flotte, soprattutto in quanto gli investimenti nel settore si inquadrano in una prospettiva a lungo termine.

2.9. La politica marittima europea dovrebbe concentrarsi sulla fornitura di aiuti di Stato ai porti e alle infrastrutture marittime regionali per consentire il rafforzamento delle capacità commerciali e la transizione verde delle economie locali e regionali.

2.10. Occorre effettuare un attento riesame del quadro normativo che regolamenta le attività degli addetti al settore marittimo e della gente di mare per garantire che le parti interessate e le attività imprenditoriali coinvolte rispettino pienamente il quadro europeo dei diritti umani, il diritto del lavoro e la transizione verde.

2.11. L'assunzione di un maggior numero di lavoratori altamente qualificati nel settore marittimo e nei servizi per idrovia interna potrebbe contribuire all'obiettivo strategico in materia di qualità dei servizi e sicurezza dei viaggi.

2.12. Le politiche in materia di trasporto marittimo dovrebbero creare le condizioni adeguate e fornire incentivi che consentano alle PMI e alle imprese agroalimentari di ridurre i costi di trasporto e migliorare le prestazioni verdi.

3. **Osservazioni generali**

3.1. *Iniziative di ecologizzazione che consentiranno una crescita dell'economia blu equilibrata e ad altissimo valore aggiunto*

3.1.1. La riduzione dell'inquinamento causato dal trasporto marittimo è un obiettivo fondamentale dell'agenda europea per gli obiettivi di sviluppo sostenibile. Gli investimenti nella produzione e nella gestione di navi elettriche e a basse emissioni e nell'uso di carburanti ecocompatibili, come l'idrogeno e i biocarburanti, in acque europee (fiumi, mari, canali e oceani) sono essenziali perché intervenga un cambiamento di paradigma.

3.1.2. Il contributo dell'UE dovrebbe avere un ruolo guida nella riduzione delle emissioni e nel conseguimento degli obiettivi di decarbonizzazione fissati dall'IMO ([5]). Ciò dovrebbe avvenire attraverso una consultazione aperta e trasparente per migliorare il quadro normativo dell'IMO in modo coerente ed efficace.

3.1.3. La resilienza delle infrastrutture pubbliche, delle marine e dei porti è un obiettivo essenziale della strategia di sviluppo dell'Europa per il 2050. Ciò significa che una politica marittima europea dovrebbe concentrarsi sulle infrastrutture di trasporto, la capacità e le prestazioni dei porti, la tracciabilità e i metodi — efficienti sotto il profilo dei costi — utilizzati nel trasporto marittimo interno e nella produzione di imbarcazioni da diporto. Occorre tener conto del rischio di una maggiore dipendenza da paesi terzi.

3.1.4. Il trasporto marittimo è il modo di trasporto più efficiente, con emissioni di carbonio inferiori rispetto al trasporto stradale e aereo in termini di emissioni di CO_2 per passeggero o tonnellata/chilometro, grazie alle economie di scala e all'imponente capacità di trasporto. Naturalmente, il quadro normativo dell'UE dovrebbe concentrarsi sul consistente miglioramento delle prestazioni ambientali del settore. Il trasferimento delle preferenze dei passeggeri e delle imprese verso sistemi di trasporto intermodali moderni che coinvolgono le rotte marittime e le idrovie interne contribuirà a migliorare ulteriormente l'impronta ambientale.

3.1.5. L'inquinamento acustico e atmosferico causato dalle attività portuali marittime non deve essere ignorato, poiché incide, da un lato, sulla qualità della vita della popolazione locale e, dall'altro, sulla salute dei lavoratori e degli abitanti delle zone limitrofe. Ciò comporta costi socioeconomici considerevoli e oneri finanziari supplementari per i sistemi sanitari. Lo stesso vale per gli abitanti dell'entroterra delle idrovie interne. Migliorare le prestazioni del trasporto per idrovia interna va di pari passo con lo sviluppo socioeconomico dell'entroterra, sviluppo che, tuttavia, non dovrebbe andare a scapito della qualità della vita degli abitanti, anche se questa modalità di trasporto causa meno disagi del trasporto su strada.

([5]) https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/2023-IMO-Strategy-on-Reduction-of-GHG-Emissions-from-Ships.aspx

3.2. *La transizione digitale deve risultare in linea con le opportunità di investimento nel settore marittimo*

3.2.1. La digitalizzazione e la connettività dei porti e delle navi aiuteranno a conseguire gli obiettivi di produttività, sicurezza, migliore monitoraggio e lotta contro i reati economici. Le revisioni — attualmente in corso — delle direttive sul controllo da parte dello Stato di approdo e dello Stato di bandiera dovrebbero rafforzare la capacità dell'EMSA e delle autorità nazionali di sviluppare gli strumenti più appropriati per svolgere i loro compiti impegnativi.

3.2.2. L'adozione di tecnologie aggiornate e l'applicazione del concetto del porto intelligente e dei sistemi verdi per la logistica degli scambi commerciali (uso di documenti elettronici) accelereranno il livello delle transazioni commerciali ed elimineranno le restrizioni giuridiche e normative.

3.2.3. La transizione digitale dovrà apportare miglioramenti in termini di qualità dei servizi, velocità, trasparenza e disponibilità di porti e marine.

3.3. *Investimenti del settore pubblico e privato*

3.3.1. Gli investimenti nel settore del trasporto marittimo dovrebbero tener conto dei rischi e delle carenze nelle catene alimentari, nelle materie prime critiche e nelle forniture tecnologiche e mediche.

3.3.2. Gli Stati membri devono essere incoraggiati a sviluppare sinergie a livello di investimenti, tali da rafforzare le catene del valore intermodali, compreso il trasporto marittimo, e migliorare i porti, la qualità delle flotte e la parità di accesso dei passeggeri e delle imprese ([6]).

3.3.3. I piani nazionali per la ripresa e la resilienza potrebbero essere ulteriormente adeguati in modo da prevedere investimenti sostenibili in materia di infrastrutture portuali, navi da carico elettriche e a basse emissioni, e digitalizzazione del trasporto di prodotti di base e passeggeri.

3.3.4. Lo sviluppo graduale di un cluster marittimo dell'UE può rappresentare una grande opportunità per l'intero settore marittimo dell'UE. Mettendo in atto adeguati regimi di finanziamento e incentivi agli investimenti per la collaborazione tra cluster, la ricerca e l'innovazione, l'UE può stabilire i principi fondamentali volti a creare un ambiente competitivo e resiliente per un settore marittimo sostenibile e sicuro che affronti le sfide della transizione climatica e digitale.

3.4. *Equivalenza dell'accesso*

3.4.1. Gli investimenti del settore pubblico e privato dovrebbero essere finalizzati a ridurre i costi di trasporto per gli abitanti, i turisti, i commercianti e gli operatori nonché per i settori commerciali legati al settore marittimo nelle zone balneari continentali e insulari.

3.4.2. Migliorare l'efficacia del funzionamento del trasporto marittimo è fondamentale per tutte le economie, a livello internazionale e locale. Le piccole isole della periferia europea e i paesi in via di sviluppo sono gli attori maggiormente dipendenti dall'economia marittima. Le economie e le società vulnerabili e lontane/rurali dipendono fortemente dalle reti di trasporto marittimo per quanto riguarda l'accesso ai mercati del lavoro e dei prodotti di base. Queste popolazioni sono eccessivamente gravate da costi di trasporto sproporzionati e da una scarsa connettività, con il grave dispendio di tempo che ne consegue.

3.5. *Parità di genere*

3.5.1. La presenza delle donne nel mercato del lavoro marittimo risulta ancora molto bassa, sebbene esistano nuove opportunità nel settore del monitoraggio e della digitalizzazione che potrebbero migliorare tale situazione.

3.5.2. Il settore marittimo dovrebbe anche sviluppare le competenze delle donne e conseguire la parità di genere. Si dovrebbe incoraggiare il personale altamente qualificato a lavorare nel trasporto marittimo, riservando maggior attenzione al miglioramento delle condizioni di lavoro, e in particolare dell'equilibrio tra vita familiare e vita lavorativa, dei salari e della sicurezza lavorativa in tale settore. Gli accordi internazionali e la cooperazione con le agenzie competenti dell'IMO e delle Nazioni Unite potrebbero fornire il quadro normativo e istituzionale necessario per un funzionamento efficiente di tali incentivi.

3.6. *Armonizzazione dei processi*

3.6.1. Il processo di armonizzazione/il monitoraggio elettronico e la mappatura digitale delle marine e dei piccoli porti nei paesi europei (disponibilità di posti, costi, disponibilità e credenziali di lavoratori o skipper professionisti) è essenziale per garantire elevati standard di qualità e sicurezza nel turismo e negli scambi commerciali per idrovia.

([6]) GU C 374 del 16.9.2021, pag. 1.

3.6.2. Il trasporto marittimo è caratterizzato da notevoli differenze in termini di quantità e qualità delle flotte commerciali e industriali. I turisti, gli operatori e la popolazione locale devono poter contare su condizioni migliori e più sicure per viaggiare in Europa, attraverso il trasporto sia per idrovia interna che marittimo. Ciò richiede ulteriori investimenti pubblici e privati nel trasporto per idrovia sostenibile, nelle infrastrutture, in nuove imbarcazioni e in altri mezzi di trasporto marittimo, sulla base dei criteri dell'agenda europea per gli OSS e la transizione verde.

3.6.3. La strategia di ottimizzazione dei porti e delle marine dell'UE dovrebbe concentrarsi su una migliore gestione dei tempi di approdo delle navi e delle imbarcazioni da diporto. La Commissione dovrebbe elaborare un piano a medio termine per ridurre le inefficienze temporali e minimizzare i consumi energetici supplementari.

3.7. *Commercio*

3.7.1. In generale, la politica commerciale europea dovrebbe fornire incentivi per rafforzare la resilienza del settore del trasporto marittimo, riducendo al minimo le restrizioni all'esportazione e all'importazione che causano perturbazioni nelle catene del valore, soprattutto in tempi di crisi.

3.7.2. Il trasporto marittimo è un settore centrale per la gestione efficace della circolazione dei prodotti e delle materie prime in tutto il mondo. Dopo alcuni anni di recessione, a causa della crisi pandemica e della riduzione delle vendite globali, il settore del trasporto marittimo è in notevole ripresa.

3.7.3. Il processo di decarbonizzazione determinerà inevitabilmente fluttuazioni dei prezzi mondiali delle materie prime, dell'energia e dei prodotti di base, che sono per lo più trasportati per nave. Le politiche dell'UE dovrebbero concentrarsi sull'impatto inflazionistico di questo fenomeno soprattutto sulle categorie sociali e sui lavoratori a più basso reddito.

3.7.4. La digitalizzazione ha trasformato il commercio e i trasporti durante e dopo la pandemia. L'aumento del volume del commercio e delle vendite online ha modificato la struttura degli scambi commerciali mondiali.

3.7.5. Il trasporto marittimo e il commercio operano a livelli non ottimali di trasparenza dei prezzi; le parti interessate non dispongono di informazioni sufficienti sui costi totali relativi a tariffe, commissioni o altri oneri, il che costituisce un freno ai vantaggi in termini di competitività che il settore marittimo potrebbe offrire.

3.7.6. Il settore del trasporto marittimo è fortemente sensibile alle fluttuazioni dei prezzi e ai rischi geopolitici o alle tensioni commerciali a livello mondiale.

3.7.7. Gli accordi commerciali conclusi dall'UE con paesi terzi dovrebbero in futuro essere considerati come strumenti volti a favorire gli obiettivi dell'UE in materia di progresso ambientale e sociale e di sicurezza marittima.

4. **Osservazioni particolari**

4.1. Le autorità di bilancio europee si dovrebbero concentrare sulla creazione di progetti pilota nel trasporto marittimo e per idrovia interna, quale parti integranti di un approccio completo e sostenibile che coinvolga il trasporto intermodale; tali progetti dovranno combinare esigenze regionali e periferiche, la transizione verde e il sostegno all'innovazione digitale nel settore.

4.2. Per quanto riguarda la preparazione della popolazione locale, la formazione marittima e l'educazione in materia di navigazione, la gestione delle crisi/catastrofi in acqua, la tecnica natatoria, il primo soccorso in mare ed altri fattori ancora dovrebbero essere considerati una priorità fondamentale per la popolazione europea, soprattutto se risiede in zone costiere. Per l'accesso alle posizioni altamente qualificate nel settore del trasporto marittimo si potrebbe introdurre un sistema di quote allo scopo di favorire l'inclusione di un maggior numero di donne nel settore.

4.3. Il CESE ritiene che gli sviluppi tecnologici innescati da questo processo di ecologizzazione dovrebbero incentivare una dinamica occupazionale nel trasporto marittimo e diffondere una percezione diversa di questo settore, in modo da assistere a un'evoluzione dei mestieri tradizionali in mare verso professioni a elevato valore aggiunto sulla terraferma, consentendo di assumere un maggior numero di donne. La digitalizzazione delle flotte, la standardizzazione della costruzione navale e un ambiente fisico delle navi più attento ai lavoratori potrebbero rendere il lavoro nel settore marittimo più appropriato per le donne.

4.4. La disponibilità di personale marittimo adeguatamente qualificato è essenziale per garantire che la navigazione sia tanto sicura quanto rispettosa dell'ambiente. La sostenibilità di questo settore dinamico dipende dalla capacità di continuare ad attrarre un numero sufficiente di nuovi lavoratori di qualità e di trattenere il personale esperto, comprese le donne e le persone appartenenti ad altri gruppi sottorappresentati.

4.5. Le attività di riparazione di imbarcazioni/navi tradizionali (per visite turistiche, piccolo cabotaggio, diporto) potrebbero essere incentivate attraverso meccanismi fiscali o di investimento basati su criteri di ecologizzazione, sicurezza e occupazione, al fine di garantire, in determinate zone, il mantenimento delle competenze e dell'impronta tradizionale.

4.6. Il ruolo delle parti sociali è fondamentale per garantire che la transizione verde nel trasporto per idrovia sia funzionale, e i contratti collettivi potrebbero essere adeguati a questo contesto moderno, senza mettere a repentaglio i diritti occupazionali, la transizione verde e i vantaggi degli Stati membri in termini di competitività. A tal fine si potrebbero applicare meccanismi di controllo attraverso il monitoraggio in tempo reale del numero di persone che lavorano a bordo delle navi e del registro dei lavoratori marittimi.

4.7. La revisione del quadro normativo dell'UE che disciplina il controllo da parte dello Stato di bandiera e dello Stato di approdo dovrebbe accrescere l'efficienza dei meccanismi di ispezione, ma è essenziale anche garantire pari condizioni di lavoro e occupazione, indipendentemente dalla nazionalità o dal luogo di residenza, agli equipaggi e altri membri del personale che lavorano nel settore marittimo o a bordo di navi che collegano regolarmente i porti dell'UE, quale che sia lo Stato di bandiera.

Bruxelles, 25 ottobre 2023

Il presidente
del Comitato economico e sociale europeo

Oliver RÖPKE