

LE OPPORTUNITÀ DELLA GREEN ECONOMY PER L'ITALIA: STRUMENTI E APPROCCI PER SUPPORTARE LE INIZIATIVE DEI PORTI

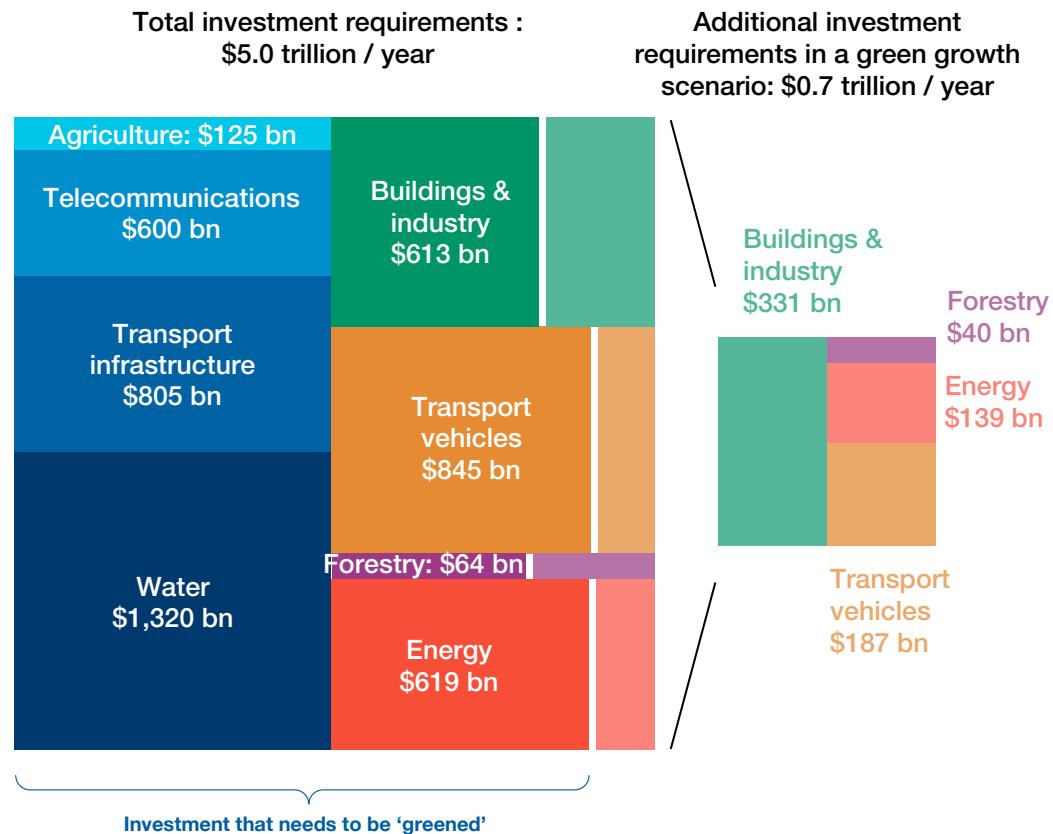
La scommessa della green economy

- La GE è un nuovo tipo di economia in grado di promuovere benessere economico, sociale e individuale nel quadro dello sviluppo sostenibile; essa comporta efficienza nell'uso delle risorse, sufficienza nei consumi e rispetto dei limiti planetari.
- La GE è una strada obbligata per un rilancio duraturo dell'economia e dell'occupazione, come anche di innovazione dei modelli di produzione e consumo.



La scommessa della green economy

Figure iii: Total estimated investment requirements under business as usual and estimated additional costs under a 2°C scenario

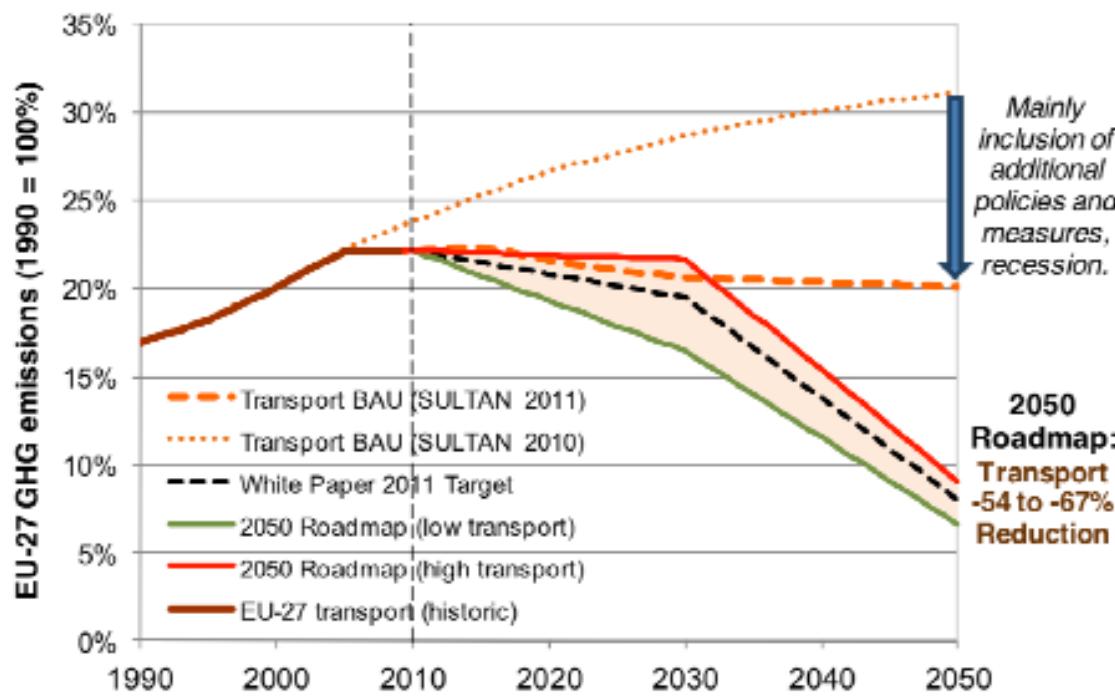


Secondo il WEF, una transizione low carbon richiederà:

- criteri green negli investimenti previsti al 2020 nei settori strategici, tra cui i trasporti, stimati in 5.000 Mld USD/anno;
- investimenti aggiuntivi in infrastrutture per 700 Mld USD/anno (investimenti pubblici con un fattore leva di 1:4-1:5)

Trasporti: pronti per una nuova via?

- Quello dei trasporti appare sempre meno un settore “incomprimibile”. I modelli previsionali hanno spesso condotto a scelte sbagliate e devono essere rivisti.

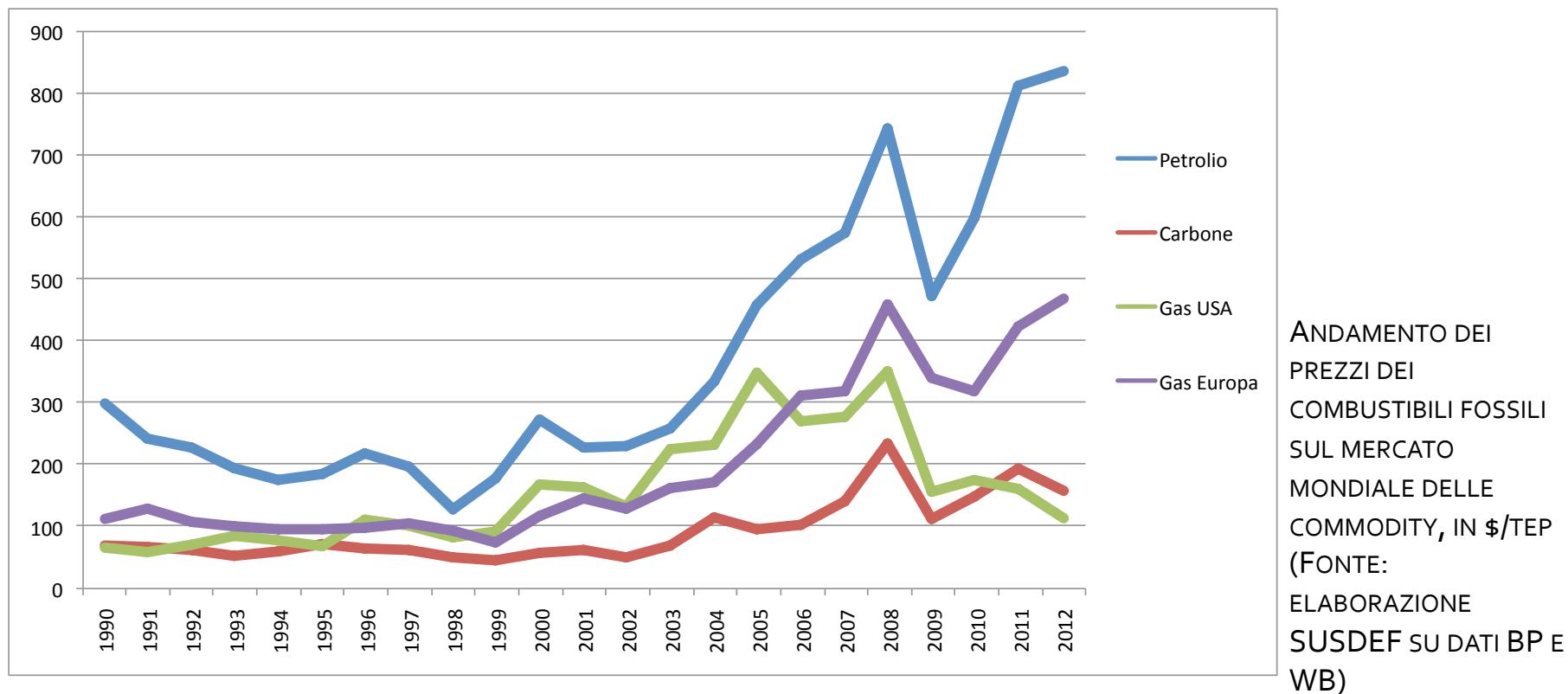


fonte: EU Transport

TRAIETTORIA DELLA QUOTA DI EMISSIONI DI GAS SERRA AL 2050 DAL SETTORE TRASPORTI NELLA UE 27 (FONTE: EU TRANSPORT)

Trasporti: pronti per una nuova via?

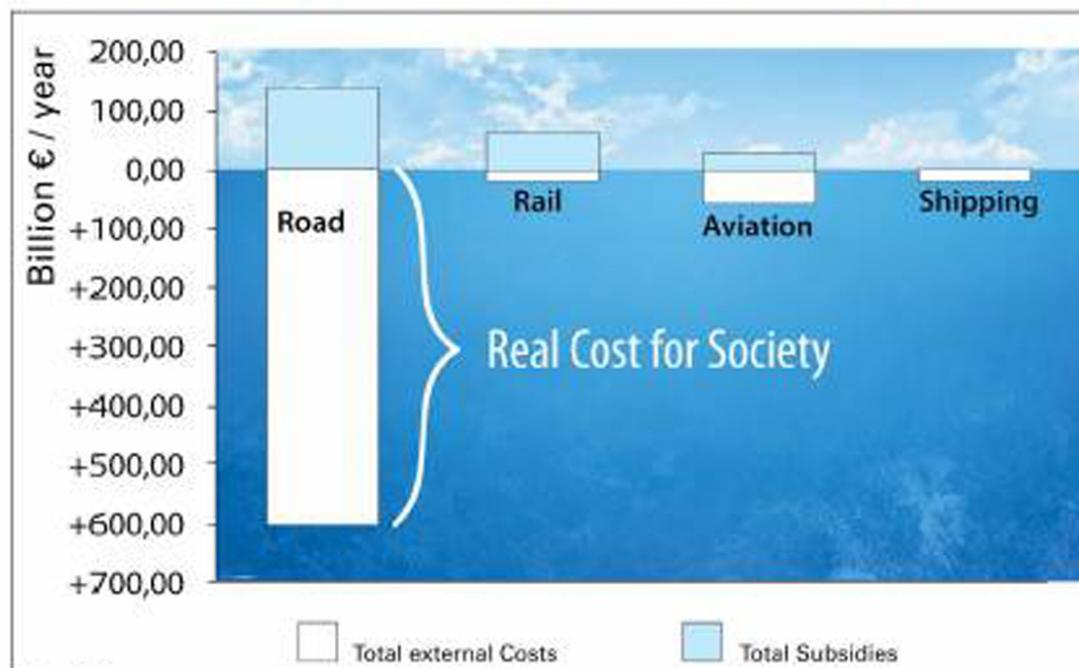
- L'attuale modello trasportistico fortemente basato su gomma è sempre meno sostenibile. Nel contesto attuale scelte inefficienti sono più penalizzanti che mai.



Trasporti: pronti per una nuova via?

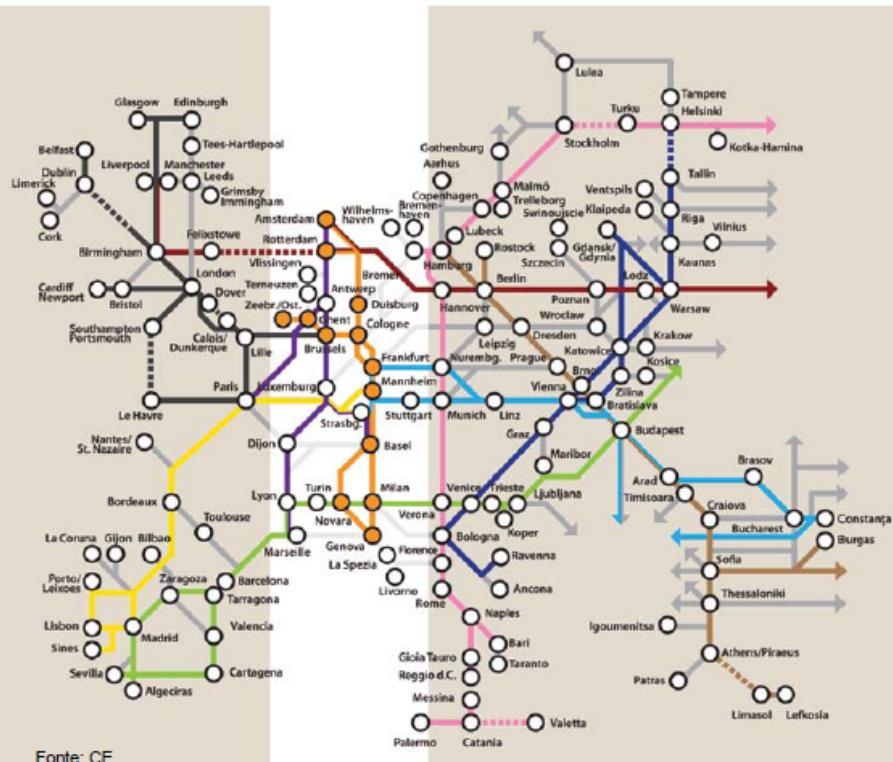
- Le politiche trasportistiche sono state tradizionalmente centrate su soluzioni infrastrutturali ed è mancata spesso una analisi seria dei costi e dei benefici per definire le priorità.

Il rapporto tra costi esterni e sussidi in Europa tra diverse modalità di trasporto



Due sfide per la portualità sostenibile

1# integrazione modale



- Secondo il libro bianco dell'UE sui trasporti, per centrare l'obiettivo di settore, pari a -60% di emissioni serra al 2050, vanno fortemente incentivati lo shift modale per le merci da strada a ferro e navi e la connessione al sistema ferroviario di tutti i principali porti marittimi
- Senza una spinta verso l'integrazione modale il sistema dei porti italiani rischia di “perdere il treno” del rilancio dei flussi tra Europa e Asia.

Due sfide per la portualità sostenibile

1# integrazione modale

GENOVA - ROTTERDAM UN CORRIDOIO SOSTENIBILE

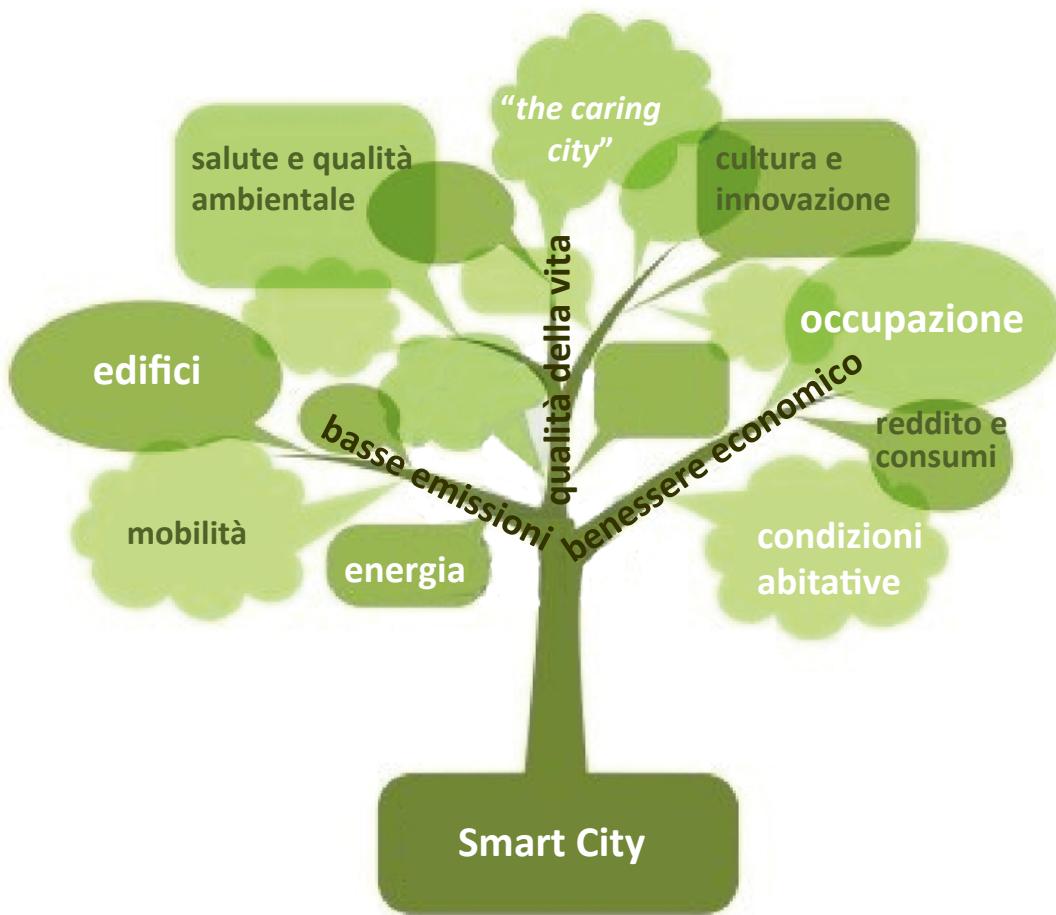


Lo studio della fondazione sul corridoio Genova-Rotterdam stima:

- Costi esterni attuali: **386 Milioni** di Euro/anno
- Costi esterni previsti al 2020 (BAU) : **442 Milioni** di Euro/anno
- Costi esterni previsti al 2030 (BAU): **Fra 458 e 540 Milioni** di Euro/anno
- Costi esterni evitabili al 2020: **110 Milioni** di Euro/anno
- Costi esterni evitabili al 2030: **Fra 228 e 268 Milioni** di Euro/anno

Due sfide per la portualità sostenibile

2# innovazione gestionale



- Ogni porto è una città. E nelle città si sta giocando la partita di un nuovo modello di sviluppo, basato sulla qualità della vita, inclusa quella delle matrici ambientali, sulla ricerca di un benessere non più solo materiale, su un nuove forme di relazione tra individui e gruppi che la abitano.

Due sfide per la portualità sostenibile

2# innovazione gestionale



L'attività della Fondazione con AP Trieste sta evidenziando come adottare strategie integrate di sostenibilità e sistemi di gestione innovativi può aiutare nella:

- Ricostruzione del quadro conoscitivo e di un sistema di monitoraggio efficiente;
- Capacità di dialogo con le istituzioni e con i cittadini;
- Sviluppo di una governance interna efficiente ed efficace;
- Capacità di coinvolgimento degli operatori portuali.

Grazie per l'attenzione

Andrea Barbabella
Responsabile Energia e reporting
www.fondazionesvilupposostenibile.org



FONDAZIONE
PER LO SVILUPPO
SOSTENIBILE
Sustainable Development Foundation