

*Iniziativa BLUEMED
Start-Up Action
"BlueBoatsMed"*

RELAZIONE DI PREVISIONE RISPETTO AL SETTORE CROCIERISTICO E DELLA NAVIGAZIONE DA DIPORTO NEL MEDITERRANEO

Relazione redatta da: Raffaele Mancini e
Lina Tode, Plan Bleu
Dicembre 2020

Questo progetto ha ricevuto un finanziamento dall'Unione Europea - attraverso il programma Ricerca ed Innovazione «Horizon 2020» (Convenzione n° 727453) e dall'Agenzia Francese per l'Ambiente e la Gestione dell'Energia (ADEME). Il progetto è stato coordinato da Plan Bleu a sostegno del programma di previsione MED 2050.



MED2050

Indice

4 Individuazione delle tendenze

4 Tendenze - Settore crocieristico

5 Tendenze - Nautica da diporto e yachting

5 Tendenze - Yachting (imbarcazioni >24 m)

5 Tendenze - Nautica da diporto (barche < 24 m)

6 Nuove tendenze alla luce della crisi mondiale COVID-19

7 Interpretazione delle tendenze

8 Individuazione delle sfide

14 Allegato I – Infografica di BlueBoatsMed

15 Allegato II – Matrice dei risultati di BlueBoatsMed

15 *Identificazione delle tendenze, 4 sfide e relative innovazioni*



INTRODUZIONE

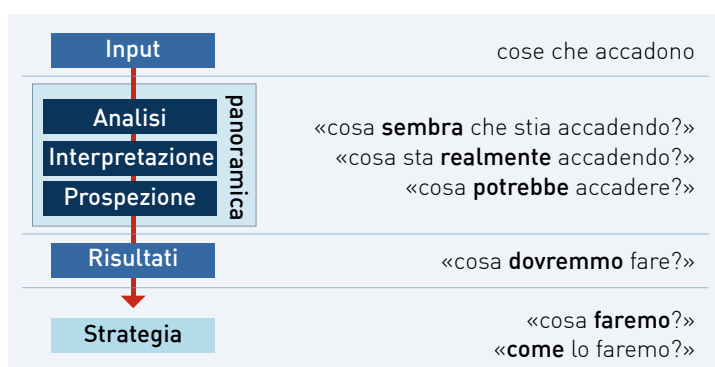
Questa relazione di previsione si basa sui risultati del progetto BlueBoatsMed, un'azione lanciata nell'ambito dell'iniziativa BLUEMED. Il progetto ha riunito esperti e organizzazioni con competenze complementari nel settore crocieristico e in quello della nautica da diporto nell'area del Mediterraneo con l'obiettivo di: I) analizzare le prospettive per una espansione sostenibile dei due settori; II) identificare le principali sfide ambientali o sociali legati a tale espansione; III) individuare innovazioni in grado di affrontare tali sfide, e quali condizioni occorre creare per favorire la loro diffusione e adozione; IV) contribuire a identificare le linee guida per una transizione sostenibile del settore crocieristico e della nautica da diporto nel Mediterraneo.

Venticinque esperti hanno perseguito tale obiettivo in occasione di una serie di incontri di brainstorming (webinar nell'aprile 2019; riunione a Genova nel giugno 2019; riunione a Marsiglia nel novembre 2019; webinar nell'ottobre 2020). I risultati di tali incontri sono riportati in questa relazione che comprende anche due allegati.

AMBITO DELLA RELAZIONE

Con la consapevolezza che il pensiero creativo non sostituisce i metodi di pianificazione, il principio alla base di qualsiasi previsione è che il futuro è in divenire e, quanto tale, può essere plasmato piuttosto che accettato passivamente. Sulla base dei risultati del progetto BlueBoatsMed, questa relazione si incentra su: I) prevedere l'evoluzione del settore crocieristico e della nautica da diporto; II) presentare le opzioni a disposizione dei due settori per aumentare la loro sostenibilità e le modalità per attuarle. Dal punto di vista metodologico, il rapporto seguirà, anche se in modo approssimativo, lo schema sviluppato da Joseph Voros nel 2001 (Joseph Voros, A Generic Foresight Process Framework (Un quadro generico del processo di previsione), 2001).

Lo schema di Voros è composto da fasi ben definite e separate. Le fasi di *Input* e di *Analisi* si concentrano sulla comprensione dell'ambiente interno ed esterno di un contesto specifico in modo da coglierne i "trends". La fase dell'*Interpretazione* vuole individuare delle indicazioni utili per il futuro estrapolandole dalle tendenze del passato. La fase di *Prospezione* delinea le sfide che, secondo i partecipanti al progetto BlueBoatsMed, si dovranno affrontare nel prossimo futuro. I *Risultati* che si ottengono da questa prima fase di previsione possono essere tangibili o/e intangibili; i risultati tangibili si riferiscono a innovazioni specifiche che i partecipanti al progetto BlueBoatsMed hanno considerato strumentali per la transizione sostenibile dei due settori. L'ultima fase, la *Strategia*, si riferisce al processo decisionale e all'attuazione delle azioni. Quest'ultima fase è quella che meno è stata affrontata da BlueBoatsMed anche se il progetto ha fornito spunti di riflessione utili per approfondire l'argomento.



TENDENZE, SFIDE, INNOVAZIONI E INPUT PER LA PIANIFICAZIONE STRATEGICA PER LA TRANSIZIONE SOSTENIBILE DELLE CROCIERE E DELLA NAUTICA DA DIPORTO

INDIVIDUAZIONE DELLE TENDENZE

L'individuazione e l'analisi delle tendenze é il risultato delle discussioni tra gli esperti e/o le organizzazioni che hanno partecipato agli incontri virtuali e presenziali organizzati nel corso del progetto. I risultati di questi scambi sono presentati in dettaglio nella matrice dei risultati (Allegato II).

Le **tendenze** individuate per il settore crocieristico e della nautica da diporto nel Mediterraneo sono le seguenti:

TENDENZE - Settore crocieristico

- ~ Aumento delle dimensioni delle navi e aumento del numero di passeggeri e dei loro movimenti: 8,6 milioni nel 2000 rispetto a 28 nel 2018 (fonte: MedCruise, 2019). 5 porti con oltre 3.000 passeggeri/transito di media, 8 porti con oltre 1 milione di passeggeri/anno (fonte: MedCruise, 2019).
- ~ Aumento dei passeggeri nel periodo maggio-ottobre (rappresenta il 70% dei movimenti di passeggeri e l'80% dei porti di transito); il mese di ottobre è il più trafficato (fonte: MedCruise, 2019).
- ~ Attività crocieristica fuori stagione in crescita.
- ~ Il settore crocieristico è sempre più concentrato nel Mediterraneo occidentale (75%) (fonte: MedCruise, 2019).
- ~ Crescente vulnerabilità a temi legati alla geopolitica, sicurezza e salute, anche se le navi da crociera possono mitigare tali rischi trasferendosi in altri luoghi del mondo.
- ~ Crescente malcontento delle comunità locali che ospitano crociere soprattutto per la distribuzione squilibrata dei benefici creati dal settore e dei suoi impatti negativi.
- ~ I trends passati confermano che il mercato delle crociere è trainato dall'offerta: per ogni nuova nave da crociera che entra sul mercato, si registra spesso il tutto esaurito. Dati i lunghi periodi di investimento (~20 anni) e di costruzione - ben documentati nei registri degli ordini internazionali - e la natura del settore trainato come detto più sopra dall'offerta é relativamente facile prevedere lo sviluppo quantitativo del mercato a medio termine. Questo comporta una certa inerzia che deve essere considerata quando si parla di transizione sostenibile.



TENDENZE - Yachting e nautica da diporto

Tendenze - Yachting (imbarcazioni >24 m)

- ~ Aumento del numero di mega-yacht (>34 metri): nel 2018 c'erano 5.373 mega yacht nel mondo (poco più di 2.000 nel 1999 e 4.463, nel 2012) (fonte: Lorenzo Pollicardo).
- ~ Il 70% dei mega yacht del mondo naviga tutto l'anno nel Mediterraneo con una riduzione del fenomeno del trasferimento stagionale dei mega-yacht tra il Mediterraneo e i Caraibi.
- ~ Crescente impatto economico dei mega-yacht sui porti (circa il 10% del valore degli yacht viene ogni anno lasciato nelle aree in cui sono ormeggiati per carburante, assicurazioni, tasse di ormeggio, manutenzione, spese dell'equipaggio, ecc.).
- ~ Registri ordini per super-yacht sono completi per i 2-3 anni a venire (anno di riferimento 2020).
- ~ I porti turistici, soprattutto nei Paesi dell'UE che si affacciano nel Mediterraneo occidentale, sono generalmente vicini alla piena occupazione delle loro capacità. La Grecia e la Turchia stanno per seguire la stessa tendenza.
- ~ I proprietari di yacht sono molto più internazionali dei proprietari di imbarcazioni da diporto, e molti provengono dalla Russia, dalla Penisola arabica, dall'Asia, e viaggiano in aereo (spesso jet privati) per raggiungere i loro yacht.
- ~ Crescente importanza delle industrie dei sottosettori degli equipaggiamenti e delle riparazioni.

Tendenze - Nautica da diporto (barche < 24 m)

- ~ Mercato piuttosto stagnante a parte il segmento dei grandi catamarani che continua a crescere costantemente.
- ~ I proprietari sono principalmente locali e con un'età media in aumento.
- ~ Aumento dell'uso di sistemi di propulsione ibridi ed elettrici.
- ~ Cambiamenti nell'uso dei porti turistici e delle imbarcazioni da diporto, dovuti alla alle piattaforme nel campo dell'accoglienza (Airbnb, alloggi turistici galleggianti) e del noleggio (Click'nBoat).
- ~ Aumento del numero di servizi associati proposti ai diportisti.
- ~ I porti turistici stanno orientando sempre più i loro modelli di business verso i servizi integrati e i marchi di sostenibilità.¹
- ~ Concentrazione di porti turistici e porti vicini alle Aree Marine Protette (AMP) che aumentano la pressione sugli ecosistemi più fragili.²
- ~ La maggior parte delle imbarcazioni da diporto lascia il porto per la navigazione solo 10 volte all'anno.
- ~ Crescente importanza delle industrie dei sottosettori degli equipaggiamenti e delle riparazioni.

¹ I porti turistici francesi e la certificazione "Ports Propres" (Porti puliti) perseguono la certificazione di tutti i porti turistici francesi del Mediterraneo entro i prossimi quattro/cinque anni. Esiste anche una seconda certificazione, "Port propre actif en biodiversité" (Porto pulito attivo nella biodiversità), con ulteriori requisiti in materia di biodiversità.

² Per ulteriori informazioni sul tema della nautica e delle Aree Marine Protette, si raccomanda fare riferimento al rapporto recentemente pubblicato da uno dei partners del progetto «BlueBoatsMed»: González D., A., Campanales, S., Grimalt, M. (2020). Managing the environmental sustainability of nautical tourism in Mediterranean MPAs. Project Capboating. Editore: eco-union.

NUOVE TENDENZE - alla luce della crisi mondiale COVID-19

Dall'inizio del 2020, la crisi globale del COVID-19 ha colpito i settori delle crociere, delle imbarcazioni da diporto e dello yachting in tutto il mondo e anche nel Mediterraneo. Su questo punto sono stati individuati i seguenti elementi di riflessione:

Settore crocieristico

~ Il turismo è il settore più colpito dalla pandemia con un calo stimato tra il 60% e l'80%. I Paesi più colpiti sono quelli che si affacciano sulla sponda nord e sud del Mediterraneo, e che rappresentano 1/3 dei ricavi del turismo internazionale (fonte: UfM).

~ La pandemia ha costretto la maggior parte delle compagnie crocieristiche a sospendere le loro attività, tanto che i valori azionari delle maggiori compagnie sono crollate fino all'80% (fonte: CNN).

~ La maggior parte delle navi da crociera sono rimaste nei porti la maggior parte del tempo da quando è iniziata la pandemia. Se l'inquinamento e l'impatto dell'attività crocieristica in mare è stato quasi completamente eliminato (rifiuti, plastica, acque grigie, acque nere, acque di sentina, acque di zavorra, SOX, NOX, CO2, collisione con cetacei), si ignora il livello di

inquinamento generato nelle aree urbano-portuali visto che spesso l'equipaggio segue a bordo producendo rifiuti, scaricando acque reflue, mantenendo in funzione i motori, etc.

~ Da metà marzo, quando è stata dichiarata la pandemia, fino alla fine di settembre 2020, la perdita per il settore a livello mondiale è stata stimata in circa 50 miliardi di dollari con 334.000 posti di lavoro e 15 miliardi di dollari di retribuzioni andati persi. Per quanto riguarda l'Europa, la perdita totale è stata stimata in 215.800 posti di lavoro diretti e indiretti e 7 miliardi di euro di retribuzioni totali (fonte: CLIA).

~ Per quanto riguarda l'Europa, la perdita totale è stata stimata in 215.800 posti di lavoro diretti e indiretti e 7 miliardi di euro di retribuzioni totali.

Nautica da diporto e yachting

~ Resistenza complessiva del settore. Sebbene non siano disponibili dati disaggregati sulla regione mediterranea, l'impatto dell'emergenza è stato inferiore al previsto (fonte: European Boating Industry - Federazione europea dell'industria nautica) (fonte: European Boating Industry - Federazione europea dell'industria nautica).

~ Nel corso del 2020, alcuni segmenti di mercato del settore sono cresciuti in modo significativo, in particolare: il leasing, l'usato, il noleggio nautico e il refitting di yacht/super yacht.

~ Le imprese di intermediazione di medie dimensioni, che si concentrano sulle vendite e le attività di charter, sono state le più colpite. Le vendite si sono ridotte a seguito della cancellazione di numerosi saloni nautici.

~ Misure fiscali e finanziarie sono state concepite per sostenere le imprese europee del settore che sono in difficoltà.

~ Il settore continua ad avere impatti significativi sull'ecosistema marino (distruzione della Posidonia oceanica, inquinamento acustico, torbidità delle acque, rilascio di carburante e lubrificanti, acque reflue e grigie, vernici antivegetative, etc.).

~ A seconda dei Paesi, durante i periodi di lockdown, la nautica da diporto e lo yachting hanno ridotto le loro attività totalmente o parzialmente; quindi anche gli impatti appena citati si sono notevolmente ridotti.

INTERPRETAZIONE DELLE TENDENZE

Questa sezione offre una interpretazione delle tendenze del passato con il fine di avere una comprensione migliore della situazione attuale che aiuti a condurre una riflessione sul futuro.

Settore crocieristico

- ~ Crescita continua delle dimensioni e del numero di navi da crociera e del numero di passeggeri.
 - ~ Generalmente, le nuove navi da crociera non sostituiscono quelle più vecchie, ma si aggiungono alla flotta esistente.
 - ~ Crescente saturazione di alcuni scali.
 - ~ Gran parte del mercato dipende dal traffico aereo ed è probabile che il settore debba fare i conti con una crescente fluttuazione dei voli nel breve e medio termine.
 - ~ L'accettazione sociale delle crociere da parte della popolazione locale è in declino in molti luoghi.
 - ~ Il ritorno sull'investimento per i porti di scalo delle crociere non è chiaro a causa delle elevate esternalità sociali ed ambientali.
 - ~ Nonostante la crescente regolamentazione ambientale e le possibilità tecnologiche, l'inquinamento, incluse le emissioni di gas serra, non si sta riducendo per la forte crescita del mercato.
- *La tendenza generale è la crescita del settore e del degrado ambientale ad esso collegato; tuttavia le esternalità sociali, ambientali ed economiche diventano sempre più visibili ad un numero crescente di soggetti interessati.*

Yachting

- ~ Continua crescita del numero e delle dimensioni degli yacht.
 - ~ Molti porti turistici sono a piena capacità durante l'alta stagione e non possono ospitare ulteriori imbarcazioni.
 - ~ Gran parte del mercato dipende dal traffico aereo ed è probabile che dipenda da una frequenza dei voli più altalenante, a breve e medio termine.
 - ~ Nonostante la crescente regolamentazione ambientale e le possibilità tecnologiche, l'inquinamento/il degrado ambientale non si sta riducendo a causa della forte crescita del mercato.
- *La tendenza generale è la crescita del settore e del degrado ambientale legato alla capacità dei porti turistici del Mediterraneo settentrionale ormai limitata.*

Nautica da diporto

- ~ Si registra un mercato in stagnazione.
 - ~ Molte imbarcazioni stanno raggiungendo la fine del loro ciclo di vita.
 - ~ L'età media dei proprietari di barche è in aumento e le nuove generazioni hanno un rapporto diverso con la proprietà delle barche (es. si ricercano servizi integrati, il noleggio di barche è spesso preferito alla proprietà o alla comproprietà).
 - ~ Il degrado ambientale causato dalla nautica da diporto sembra mantenersi inalterato.
- *La tendenza generale è la stagnazione (ad eccezione di alcuni segmenti di nicchia) che, raggiunto un certo punto, potrebbe innescare un cambiamento strutturale.*

INDIVIDUAZIONE DELLE SFIDE

Considerando quanto sopra, e con gli input aggiuntivi dei partner BlueBoatsMed, è possibile identificare alcuni elementi che aiutino a rispondere alla domanda: **cosa potrebbe accadere nei prossimi anni?**

Settore crocieristico

Domanda ed offerta

- ~ Nuove navi da crociera entreranno nel mercato mondiale, con una capacità aggiuntiva di posti letto, che sarà probabilmente completamente riempita.
- ~ Il futuro potrebbe vedere un'esplosione della domanda da parte dei clienti asiatici (classe media in crescita).
- ~ Il Mediterraneo continuerà a rappresentare un'alta percentuale del mercato mondiale.

Tecnologia

- ~ Le moderne navi da crociera potrebbero utilizzare sempre più spesso i motori diesel- elettrici come fonte di energia per la propulsione e per i sistemi di bordo.
- ~ Il GNL (gas naturale liquefatto) potrebbe diventare la principale alternativa per le nuove navi passeggeri nonostante le difficoltà legate al suo utilizzo (ad esempio, posizionamento dei serbatoi, problemi di sicurezza e di gestione, forniture e conservazione, ecc.) e una forte resistenza dovuta al suo contributo al cambiamento climatico (il metano rappresenta circa il 95% del GNL utilizzato nella propulsione marina).
- ~ Elettrificazione dei moli per rifornire le navi da crociera nei porti.

Normativa

- ~ Alcuni porti di transito, che hanno sofferto particolarmente per le esternalità negative legate alla crociera, potrebbero porre fine all'attività crocieristica.
- ~ La pressione normativa sul settore delle crociere potrebbe portare a (I) un effettivo forte abbattimento dell'inquinamento se il quadro normativo verrà ben concepito, o a (II) forti attività di "greenwashing" se il quadro normativo sarà ambiguo.
- ~ Gli standard dei combustibili in tutto il Mediterraneo potrebbero ridurre il contenuto di zolfo/azoto degli stessi (il Mediterraneo diventerebbe un'area di controllo delle emissioni di zolfo e azoto), diminuendo l'inquinamento atmosferico.

Interazioni con le popolazioni locali

- ~ Le crociere potrebbero diventare socialmente inaccettabili per la maggioranza delle popolazioni locali delle città che ospitano i porti di scalo, dando origine a tensioni tra le compagnie di crociera, i crocieristi, i residenti e i governi locali.
- ~ Una forte pressione sociale sull'industria delle crociere, in caso di assenza di un adeguato quadro normativo, potrebbe portare a un forte "greenwashing" del settore.



Nautica da diporto e yachting

~ Nonostante la pandemia, il settore confermerà probabilmente il trend positivo degli ultimi anni in termini di vendite, mentre il settore della cantieristica navale potrebbe affrontare un periodo di stagnazione.

~ È probabile che si verifichino cambiamenti nella composizione del mercato.

~ Le misure di sostegno finanziario e fiscale previste, oltre a modificare la domanda da parte di una nuova generazione di utenti di imbarcazioni, potrebbero consentire di accelerare il miglioramento dei porti turistici in termini di servizi diversificati, più integrati e rispettosi dell'ambiente.

~ È probabile che la tendenza in atto per le soluzioni di sostenibilità continui (ad esempio, scafi idrodinamici, per un minor consumo di carburante, propulsione ibrida, materiali riciclabili e vernici ecologiche per interni, pannelli solari al posto dei generatori, serbatoi per acque nere e grigie, minore impatto dell'ancoraggio e dell'ormeggio, ecc.).

~ I porti turistici, soprattutto nei Paesi dell'UE del Mediterraneo occidentale, sono generalmente prossimi alla piena occupazione delle loro capacità. La Grecia e la Turchia stanno per seguire la stessa tendenza. I proprietari di imbarcazioni possono esplorare ulteriormente i porti turistici nei Paesi del Sud del Mediterraneo (Marocco, Algeria, Tunisia) come "porti turistici sottocasa", che possono

raggiungere facilmente per via aerea. Questa può essere un'opzione, soprattutto per i proprietari di yacht internazionali provenienti dalla Russia, dalla Penisola arabica, dall'Asia, che sono abituati a volare nel Mediterraneo per raggiungere le loro imbarcazioni.

~ È probabile che ci sarà un rinnovamento dei tipi di yacht da diporto ancorati nei porti turistici del Mediterraneo settentrionale e del modo in cui i loro proprietari li utilizzano, a causa di tre vettori di cambiamento: (I) invecchiamento dei proprietari di imbarcazioni; (II) alta percentuale della flotta di imbarcazioni da diporto che si sta avvicinando alla fine del suo ciclo di vita che porterà, probabilmente, a un rinnovamento delle imbarcazioni ancorate nei porti turistici del Mediterraneo settentrionale (non necessariamente con nuove imbarcazioni, ma anche con quelle che prima erano nelle rimesse a terra); (III) problemi legati allo smaltimento e al riciclo della flotta di imbarcazioni da diporto che si avvicina alla fine del suo ciclo di vita. L'assenza di opzioni di facile utilizzo, immediatamente disponibili ed economicamente interessanti per gestire lo smaltimento e il riciclo può portare ad un elevato numero di imbarcazioni affondate o abbandonate a terra.

~ Nella nautica da diporto, una nuova generazione di utenti di imbarcazioni post "baby boomer" ha probabilmente un più forte desiderio di co-proprietà o di noleggio e di preferire imbarcazioni più recenti e "di facile utilizzo".

Come individuato dai partecipanti al progetto BlueBoatsMed, le principali sfide associate allo sviluppo futuro dei settori delle crociere, della nautica da diporto e dello yachting sono legate alla necessità di evitare esternalità negative, ovvero i costi imposti da questi settori a terzi, compresi gli ecosistemi, che non hanno accettato di sostenere tali costi o degrado.

In assenza di un'azione decisa, i seguenti risultati potrebbero accentuarsi e accumularsi, traducendosi in sfide da affrontare mediante la previsione e la pianificazione strategica:

~ La biodiversità e gli ecosistemi, specialmente quelli vulnerabili, come le praterie di Posidonia oceanica, potrebbero subire danni irreversibili causati: (I) dalla presenza di attività crocieristica, nautica da diporto e di yachting, (II) dalle loro pratiche, e/o (III) dal loro impatto cumulato con altri usi della zona marina/costiera.

~ I sistemi socio-economici locali potrebbero subire una maggiore pressione dovuta al degrado delle condizioni di vita delle popolazioni locali che vivono in prossimità dei porti di scalo (invasione, degrado visivo del paesaggio, cambiamento di destinazione d'uso del territorio, deterioramento dell'identificazione culturale con gli ambienti

portuali, ecc.) e l'inequiva distribuzione dei benefici economici generati dai settori (chi ne beneficia non è chi ne sostiene i costi/il deterioramento).

~ La qualità dell'aria potrebbe peggiorare ulteriormente, deteriorando la salute pubblica a causa delle emissioni delle navi da crociera all'interno e intorno ai porti, in un contesto di crescita del settore crocieristico.

~ La cattiva gestione delle imbarcazioni alla fine del loro ciclo di vita potrebbe portare all'inquinamento marino e a terra e all'inefficienza delle risorse.

COSA POSSIAMO FARE?

Quali opzioni strategiche sono disponibili per fare avanzare la sostenibilità del settore crocieristico e della nautica da diporto?

La matrice dei risultati prodotta all'interno del progetto BlueBoatsMed (riportata nell'Allegato II) delinea una serie di promettenti innovazioni per affrontare le sfide sopra menzionate. Ognuna di queste innovazioni può contribuire alla progressiva riduzione delle esternalità negative causate dalle crociere e dalle imbarcazioni da diporto, ma devono essere considerate come parte di una strategia integrata, che includa l'uso innovazioni e l'introduzione di misure relative alla regolamentazione e alla sua effettiva attuazione, la tecnologia, la comunicazione e la sensibilizzazione.

Una strategia di questo tipo può avere successo soltanto se il "punto di approdo", ossia una serie di obiettivi concreti che rispondono ad una visione con un calendario di attuazione, sia ben definito e condiviso da tutti i soggetti interessati. **Per affrontare la questione di come rendere sostenibile l'attività crocieristica e la navigazione da diporto nel Mediterraneo, è quindi necessario avviare un processo inclusivo per definire una strategia, una visione e un piano di azione comuni.**

L'organizzazione della riunione di BlueBoatsMed non mirava a definire una visione, ma una strategia o un piano di azione per uno sviluppo sostenibile dei due settori; ciò ha permesso di identificare gli elementi chiave che possono essere contenuti o trasformati in un piano di azione. I partecipanti al progetto BlueBoatsMed, oltre alla matrice dei risultati (Allegato II), hanno identificato i seguenti elementi:

Settore crocieristico

- ~ Mettere in atto un mix di politiche per incentivare le compagnie di crociere alle seguenti misure: riduzione delle emissioni, misure di efficienza, utilizzare la rete elettrica terrestre una volta ormeggiato, non usare olio combustibile pesante, introdurre catalizzatori di ossidi di azoto e filtri per particelle di fuliggine, etc.³
- ~ Ideare meccanismi per monitorare il rispetto del limite complessivo dello 0,5% dell'IMO (Organizzazione Marittima Internazionale) di emissioni di ossido di zolfo e protossido di azoto sui combustibili per uso marittimo e di limiti più severi (0,1%) in linea con la potenziale designazione del Mediterraneo quale Emission Control Area (ECA - area di controllo delle emissioni).
- ~ Stabilire standard sulle emissioni e applicare sanzioni adeguate alle navi da crociera che continuano ad utilizzare combustibili pesanti altamente inquinanti e a scaricare rifiuti liquidi e solidi in mare.
- ~ Istituire piani di recupero e di resilienza per proteggere i posti di lavoro dei settori così come la liquidità delle piccole-medie imprese mediante misure di emergenza (ad esempio, il SURE (Support to mitigate Unemployment Risks in an Emergency - Sostegno per mitigare i rischi di disoccupazione in caso di emergenza) nell'ambito del programma Recovery and resilience facility (RRF - Strumento per il recupero e la resilienza).

Nautica da diporto e yachting

- ~ Promuovere i cambiamenti strutturali, in particolare, la trasformazione digitale del settore e delle sue infrastrutture.
- ~ Intensificare l'attività di R&I per ridurre le dimensioni e il costo delle batterie per la navigazione a propulsione elettrica, compresi innovativi sistemi di ancoraggio e di ormeggio.
- ~ Organizzare campagne di educazione e sensibilizzazione per i diportisti.
- ~ Sostenere le "no-go zone" (zone di divieto di accesso) o il turismo non motorizzato solo nelle AMP e/o nelle aree sensibili dal punto di vista ecologico, nonché le aree di ormeggio ecologico in habitat costieri vulnerabili.
- ~ Rafforzare l'applicazione del quadro normativo in materia ambientale.

COSA FAREMO? COME?

Quali raccomandazioni concrete dovrebbero essere proposte ai decisori e ai principali soggetti interessati (Strategia)?

I risultati dei quattro workshop BlueBoatsMed (Allegato II) possono aiutare i decision maker a passare dalla situazione attuale, e previste, dell'attività crocieristica e della navigazione da diporto, (ossia, elevate esternalità negative) ad una situazione migliore. Comunque, è improbabile che il solo sostegno alle innovazioni conduca il settore ad una vera sostenibilità. In questo senso, **appare fondamentale utilizzare le innovazioni nel quadro di una strategia complessiva a lungo termine che coinvolga i diversi soggetti interessati.**

1. Alla base di una strategia per la sostenibilità dell'attività crocieristica e della navigazione da diporto, occorre un'analisi della situazione attuale. BlueBoatsMed fornisce informazioni utili, in questo senso, mediante la sua analisi delle "tendenze".

2. Definire il "punto di approdo", ossia una visione condivisa da tutti i soggetti interessati, con una serie di obiettivi concreti ed una chiara linea temporale. Questa fase è cruciale perché definirà cosa significa esattamente "sostenibilità" rispetto all'attività crocieristica e della navigazione da diporto (in altre parole, se non definiamo dove vogliamo andare, non ci arriveremo mai). Ciò descriverà uno scenario a lungo termine, ad esempio fino al 2050, che sia auspicabile o almeno accettabile per tutti i soggetti interessati. A questo riguardo, devono essere considerate le strategie e gli impegni esistenti da parte dei Paesi mediterranei che direttamente o indirettamente riguardano i due settori, ad esempio il Green Deal dell'Unione Europea e il suo obiettivo di neutralità dal carbonio e di inquinamento zero entro il 2050 (si veda il riquadro sottostante), che logicamente richiederanno un'attività crocieristica a zero emissioni entro il 2050.

3. Una volta definito il "punto di approdo", è possibile effettuare un'analisi per indagare il divario tra l'attuale situazione non sostenibile e il "punto di approdo" sostenibile.

4. Quindi, si può delineare un piano di azione per elaborare un insieme coerente di misure, innovazioni ed azioni da attuare a breve (2020-2025), medio (2030) e lungo (2050) termine e colmare la lacuna analizzata nella fase precedente. Le innovazioni individuate nell'ambito di BlueBoatsMed possono svolgere un ruolo importante nel fornire elementi concreti da includere in un piano di azione.

5. Parallelamente al piano di azione, deve essere istituito un quadro coerente di monitoraggio e valutazione, con risorse dedicate, per garantire che le azioni intraprese portino effettivamente ai risultati attesi e raccomandare gli adeguamenti da apportare al piano di azione.



I partecipanti a BlueBoatsMed hanno individuato le seguenti azioni per supportare i cinque punti sopra menzionati.

Settore crocieristico

~ Impostare una transizione verso un'attività crocieristica a emissioni zero. Tale transizione terrà conto di specifiche tecnologie, quali gli scrubber o il GNL che possono ridurre le emissioni di zolfo, ma creare altre conseguenze negative sull'ambiente e/o sul clima. Gli investimenti in tali tecnologie implicano un alto rischio di incompatibilità con l'obiettivo a lungo termine di zero emissioni.

~ Stabilire un dialogo permanente con gli investitori pubblici e privati, per integrare principi ed obiettivi sostenibili nelle loro strategie di investimento nel settore crocieristico nel Mediterraneo; COME? Sostenendo il lavoro fatto e ancora in corso sull'adozione di principi di finanza sostenibile.

~ Condizionare l'operatività delle compagnie crocieristiche a indicatori di sostenibilità, compresa un'equa distribuzione dei costi e dei benefici; COME? Aggiornando la legislazione

per questioni specifiche (ad es.: gestione dei rifiuti, divieto di attraversamento o di ancoraggio vicino alle AMP, etc.) e ideando un metodo di monitoraggio sulla base di indicatori specifici per le diverse destinazioni.

~ Trasferire e consolidare pratiche, strumenti e metodologie sostenibili già testate; COME? Sviluppando linee guida per la capitalizzazione in collaborazione con i principali attori del settore.

~ Realizzare eventi che favoriscano la visibilità e la trasferibilità dei risultati ottenuti da progetti, e promuovere azioni pilota per implementare le loro raccomandazioni (ad esempio, quelle del progetto europeo PHARO4MPA) per ridurre l'inquinamento e il consumo di risorse; COME? Includendo tali risultati e raccomandazioni per identificare le priorità tematiche dei principali programmi di finanziamento (Interreg Med, ENI CBC, ecc.).

Nautica da diporto e yachting

~ Costruire piccoli traghetti elettrici per collegare le isole del Mediterraneo in grado di trasportare (meno) persone e (meno) veicoli; e bilanciare la navigazione elettrica con il turismo a vela, soprattutto nelle AMP e nelle aree ecologicamente sostenibili. COME? Utilizzando strumenti di pianificazione territoriale a livello nazionale (MSP/ICZM).

~ Ideare strategie regionali per preservare gli habitat più vulnerabili. COME? Creando zone di ormeggio ecologico basate su un approccio (tasse di ormeggio, limitazione del tempo di ormeggio, multe in caso di inquinamento dell'acqua, etc.) in grado di proteggere le praterie di Posidonia oceanica.

~ Limitare le imbarcazioni a motore (navigazione, ancoraggio, ormeggio) su una lunghezza specifica, nelle AMP o in aree ecologicamente sensibili. COME? Utilizzando un mix di politiche (disposizioni amministrative, prezzi d'ingresso elevati, multe elevate, ecc.) che limitino drasticamente il numero di imbarcazioni a motore in tali aree.

~ Coinvolgere il settore nella realizzazione di azioni di monitoraggio per valutare quali aspetti specifici della sostenibilità debbano essere affrontati con urgenza. COME? Introducendo meccanismi innovativi e più rigorosi per rispettare gli obblighi esistenti (legislazione nazionale o regionale, come il Protocollo della Convenzione di Barcellona).

~ Affrontare la gamma di sfide ambientali agli ecosistemi marini e alla biodiversità, associate alle molteplici pressioni delle varie attività economiche. COME? Stabilendo un programma nazionale che affronti gli impatti cumulativi dei vari settori.

~ Trasferire e consolidare l'utilizzo di approcci, metodi, strumenti e pratiche già sperimentati con successo. COME? Sviluppando linee guida in collaborazione con i principali attori del settore e con l'approvazione di questi ultimi.

Quanto sopra descritto dovrebbe essere sancito in un quadro complessivo di approccio ecosistemico basato su strumenti di protezione (capacità di carico) e di pianificazione (MSP/ICZM).

Le strategie per l'attività crocieristica e la nautica da diporto dovranno allinearsi alle politiche esistenti - Attenzione sul Green Deal dell'Unione Europea.

A livello europeo, e per quanto riguarda tutte le attività economiche, il **Green Deal dell'Unione Europea** e le strategie tematiche e i piani di azione a questo collegati, stabiliscono obiettivi chiari: **zero emissioni nette di gas serra e zero inquinamento entro il 2050**. Questi obiettivi riguardano il sistema socio-economico complessivo e devono logicamente applicarsi anche all'attività crocieristica e alla nautica da diporto nelle acque europee e mediterranee. La **strategia dell'Unione Europea per la biodiversità**, che sostiene il Green Deal, stabilisce l'obiettivo di proteggere il 30% dei mari dell'Unione attraverso le Aree Marine Protette, entro il 2030, di cui un terzo attraverso rigorose misure di protezione. Questa protezione "rigorosa" potrebbe, ad esempio, tradursi in "no-go zone" (il che implica lo smistamento o addirittura l'eliminazione della possibilità di fare scalo in determinati porti).

Il Green Deal è anche molto esplicito sul fatto che la transizione ecologica per l'Europa può essere pienamente efficace soltanto se anche i Paesi più vicini all'UE intraprendono azioni efficaci, in questo caso i Paesi della sponda meridionale del Mediterraneo non appartenenti all'Unione, e l'UE ha stanziato fondi per sostenere tali Paesi in questo senso.

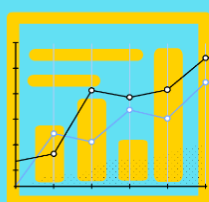
ALLEGATO I – Infografica di BlueBoatsMed

SVILUPPO DEL SETTORE CROCIERISTICO E DELLA NAUTICA DA DIPORTO NEL MEDITERRANEO

BlueBoatsMed

BlueBoatsMed è una start-up promossa da BlueMed CSA per stimolare lo sviluppo di idee innovative per una crescita sostenibile del Mar Mediterraneo. Maggiori informazioni: <http://www.blued-med-initiative.eu/the-startup-actions/>

BlueBoatsMed è impegnata a:



1. TENDENZE

Analizzare e valutare le prospettive per una crescita sostenibile del settore crocieristico e della nautica da diporto nel Mediterraneo sulla base delle conoscenze dei partners e della ricerca attualmente in corso.

2. SFIDE

Identificare collettivamente le principali sfide ambientali e sociali (non più di quattro) associate all'espansione dei due settori (ad esempio, quelle legate ai rapidi cambiamenti che, probabilmente, entrambi i settori sperimenteranno nei prossimi anni).



3. INNOVAZIONI PROMETTENTI E CONDIZIONI PER LA LORO SCALABILITA'

Per ogni sfida identificata, presentare delle innovazioni promettenti (massimo tre) nel quadro di casi di studio; discuterne il potenziale e la maturità per una loro ulteriore adozione, e individuare gli strumenti principali (o combinazione di diverse politiche) che possano accompagnare queste transizioni nel breve, medio e lungo termine.

4. LINEE GUIDA

Contribuire a tracciare delle linee guida per una maggiore sostenibilità ed inclusione nel settore crocieristico e della navigazione da diporto, compreso lo yachting, nel Mediterraneo.



<http://www.blued-med-initiative.eu/the-startup-actions>

blueMed

SOSTENUTA DA CSA BLUEMED (GA 727453) finanziata dalla Commissione Europea
DG Ricerca e Innovazione

ALLEGATO II - Matrice dei risultati di BlueBoatsMed

IDENTIFICAZIONE DELLE TENDENZE, 4 SFIDE E RELATIVE INNOVAZIONI

TENDENZE

SETTORE CROCIERISTICO

~ N° passeggeri, n° movimenti passeggeri (8,6 milioni nel 2000 rispetto a 28 milioni nel 2018) e dimensioni delle navi in aumento; 5 porti con più di 3.000 passeggeri/scalo in media, 8 porti con più di 1 milione di passeggeri/anno.

~ Attività crocieristica fuori stagione in crescita in alcuni porti.

~ Alta stagione = maggio-ottobre (70% dei movimenti passeggeri e 80% degli scali); ottobre è il mese con maggiore domanda.

~ L'attività crocieristica è sempre più concentrata nel Mediterraneo occidentale (75%).

~ Crociere ~5% del mercato turistico totale (giudizio dell'esperto A. Cappato).

~ Il settore è vulnerabile a diversi elementi, in particolare questioni geopolitiche, di sicurezza e di salute. Come strategia di mitigazione, le navi da crociera hanno il vantaggio di essere facilmente trasferite in altri luoghi del mondo.

~ Gli investimenti pubblici nei porti non sempre implicano un ritorno a livello locale. L'impatto economico dell'imbarco/sbarco di un passeggero è diverso da quello di un passeggero in transito. La distribuzione dei ricavi dell'attività crocieristica e dei suoi impatti negativi non sembrano essere equi.

~ Le tendenze del passato mostrano che il mercato delle crociere è guidato dall'offerta: Ogni volta che una nuova nave da crociera entra sul mercato, le prenotazioni si esauriscono velocemente. Dati i lunghi periodi di investimento (~20 anni) e di costruzione - ben documentati nei registri degli ordini internazionali delle navi da crociera - e la natura del settore orientata dall'offerta, è piuttosto facile fare una proiezione a medio termine dello sviluppo quantitativo del mercato.

~ Il futuro potrebbe vedere un'esplosione della domanda da parte dei clienti asiatici (classe media in crescita).

NAUTICA DA DIPORTO E YACHTING

SUPER YACHT/MEGA YACHT

~ N° di mega yacht (più di 34 m di lunghezza) è in aumento: a livello mondiale, 5.373 nel 2018, nel mondo (poco più di 2.000, nel 1999, 4.463, nel 2012), il 70% dei quali navigano nel Mediterraneo tutto l'anno, con una forte diminuzione del fenomeno del trasferimento stagionale di mega yacht dal Mediterraneo ai Caraibi.

~ Il costo di un mega yacht è di ~ 1 milione al metro. I mega yacht hanno un notevole impatto economico sui porti = circa il 10% del valore degli yacht/anno per carburante, assicurazioni, tasse di ormeggio, manutenzione, equipaggio, ecc.

~ I mega yacht migliorano costantemente la gestione dei problemi ambientali.

~ Registri ordini per super yacht sono già completi per i 2-3 anni a venire (anno di riferimento 2020).



TENDENZE

RECREATIONAL BOATING AND YACHTING

BARCHE DA DIPORTO < 24 M

- ~ I proprietari sono prevalentemente locali.
- ~ L'età media dei proprietari di imbarcazioni da diporto è in continuo aumento. Ci sarà una discontinuità tra generazioni di proprietari di barche.
- ~ Ci sono cambiamenti nell'uso delle imbarcazioni da diporto: (I) nascita di modelli di business per le barche secondo le logiche di "Airbnb" (passaggio dalla proprietà all'esperienza), (II) le barche escono in mare aperto soltanto una decina di volte all'anno e rimangono per la maggior parte del tempo ormeggiate nel porto turistico, talvolta utilizzate come case di vacanza (fenomeno paragonabile a quello delle roulotte da campeggio, nei decenni precedenti). I porti turistici diventano parcheggi per le barche invece di essere fonte di sviluppo territoriale, (III) aumento delle gite in barca a vela organizzate nei week-end.
- ~ Aumento del numero di servizi associati che vengono proposti ai diportisti.
- ~ L'industria degli equipaggiamenti e delle riparazioni è un sottosettore significativo e sta diventando sempre più importante: L'Italia è il primo paese al mondo, seguita da USA, Francia, Spagna e Grecia.
- ~ I motori fuoribordo si stanno sviluppando.
- ~ Crescita della propulsione ibrida ed elettrica.

~ Grandi catamarani rappresentano un segmento che osserva una crescita continua.

~ La cantieristica navale italiana e francese domina il mercato. Molti marchi fanno fatica ad individuare segmenti di nicchia in un mercato della nautica da diporto piuttosto stagnante.

~ I porti turistici stanno orientando sempre più i loro modelli di business verso i servizi integrati e i marchi di sostenibilità; ad esempio, i porti turistici francesi e la certificazione "Ports Propres" (Porti puliti) mirano ad ottenere la certificazione di tutti i porti turistici francesi del Mediterraneo entro i prossimi quattro o cinque anni.

~ Il divieto di ancoraggio alle praterie di posidonia è diventata legge (da verificare se vale per tutti i Paesi del Mediterraneo).

~ I porti turistici, soprattutto nei Paesi mediterranei dell'Unione Europea occidentale, sono prossimi alla piena occupazione delle loro capacità. La Grecia e la Turchia stanno per seguire la stessa tendenza. Collegato a questo fenomeno, i proprietari di imbarcazioni possono optare per i porti turistici nei paesi del Sud del Mediterraneo (Marocco, Algeria, Tunisia) come "porti turistici sottocasa", facilmente raggiungibili per via aerea. Questa può essere un'opzione, soprattutto per i proprietari di super yacht provenienti dalla Russia, dalla Penisola arabica, dall'Asia, che volano nel Mediterraneo per raggiungere le loro barche.

SETTORE EMERGENTE: CASE VACANZE GALLEGGIANTI (PER ESEMPIO, NEL PORTO DI GRUISSAN, FRANCIA)

- ~ Impatti non ancora ben compresi/studiati.

SFIDE

(sia per l'attività crocieristica sia per la nautica da diporto)

- ~ Salvaguardia degli ecosistemi e della biodiversità.
- ~ Garanzia che la navigazione e le crociere non abbiano un impatto negativo sui sistemi socio-economici locali e che i benefici siano condivisi in modo equo.
- ~ Garanzia di una qualità dell'aria accettabile e limitazione dell'inquinamento atmosferico.
- ~ Promozione dell'economia circolare applicata alle imbarcazioni e relative attrezzature (imbarcazioni abbandonate nell'entroterra o affondate in mare).

INNOVAZIONI

(sia per l'attività crocieristica sia per la nautica da diporto)

- ~ Stabilire procedure per poter navigare in aree particolarmente sensibili e zone limitrofe, compreso il controllo della capacità di carico (limite del numero di permessi, visitatori, ormeggi...).
- ~ Trovare soluzioni di mobilità nelle città di destinazione delle crociere.
- ~ Utilizzare la "citizen science" e il coinvolgimento dei cittadini per il monitoraggio della Posidonia oceanica e di altri habitat/specie marine sensibili; aumentare la consapevolezza del pubblico sulle conseguenze negative di alcuni tipi di ancoraggio.
- ~ Regolare il tipo di ancoraggio (ormeggio alle boe, su terreno sabbioso) e promuovere l'uso di ancoraggi innovativi (vedi start-up francese).
- ~ Promuovere le "smart boat" (barche intelligenti): gestione ecologica dell'imbarcazione connessa alla tecnologia e alle applicazioni (vedere l'applicazione utilizzata nelle Isole Baleari per l'ancoraggio).
- ~ Limiti di velocità (riduzione di rumore/emissioni/collisioni e riduzione dei costi di carburante).
- ~ ECA/SECA.
- ~ Alimentazione energetica da terra per navi da crociera ed imbarcazioni da diporto/yacht.
- ~ Navi da crociera alimentate da GNL.
- ~ Porti turistici "smart" (digitalizzazione per un'offerta di servizi avanzati e diversificati).

1. INNOVAZIONI PER AFFRONTARE LA SFIDA “SALVAGUARDIA DEGLI ECOSISTEMI E DELLA BIODIVERSITÀ”

	INNOVAZIONE 1 : ANCORAGGIO GALLEGGIANTE	INNOVAZIONE 2 : ANCORAGGIO ECOLOGICO	INNOVAZIONE 3 : MOTORE ELETTRICO PER TRAGHETTI
Principale obiettivo/beneficio ambientale e sociale:	Protezione dei fondali marini	Protezione delle praterie di Posidonia	Riduzione di emissioni e rumori
Progetto pilota			
-Ubicazione:	AMP di Portofino e Area di Kuriat (da realizzare)	AMP di Calanque, Marsiglia	AMP di Portofino
-Contatto dell'ente attuatore:	Consorzio di gestione	Impresa privata	Consorzio di gestione
Potenziale di diffusione			
-Preparazione:	Pronta	Esistenza di un brevetto	Non pronta
-Capillarità:	Siti facilmente trasferibili (Calanque)	Sì, ad alto potenziale	Un po' costoso
Potenziale di significativa riduzione dell'impatto (alto, medio, limitato, estremamente limitato):	Elevato	Elevato	Elevato
Termine (breve, medio, lungo):	Da subito	Disponibile	Lungo
Condizioni e leve principali per la diffusione			
-Condizioni principali:	Esistenza di questo sistema nel piano di gestione, Informazioni dell'utente (vedere Innovazione 9), Attuazione, Adattamento locale della tecnica, Quadro normativo		Risorse finanziarie per infrastrutture ed attrezzature navali (simili ai servizi elettronici terrestri) Obbligo di offrire servizi di traghetto negli appalti pubblici Obbligo di utilizzo di motori elettronici per viaggi/destinazioni specifiche e habitat/zone sensibili
-Soggetti interessati a prendere l'iniziativa:	Autorità di livello superiore, Autorità locale, Guardia, Costiera proprietari di imbarcazioni ONG locali (x comunicazione) AMP		Consorzio di gestione, Autorità locali, Autorità portuali
-Natura dello strumento di accompagnamento ⁴ :	Sensibilizzazione e dei cittadini, Comunicazione, Presentazione		Strumenti economici, Comunicazione, Visite pilota
Potenziale per suggerire linee guida:	Sì	Sì	No

4. legale, economico, informativo, istituzionale, finanziario...

	INNOVAZIONE 4 : IMPEGNO DELLA COMPAGNIA DI CROCIERA NEL MONITORAGGIO DELLE ACQUE	INNOVAZIONE 5 : GARANTIRE LA SOSTENIBILITÀ FINANZIARIA DELLE AMP (TRUST)	INNOVAZIONE 6 : RIDURRE IL RUMORE E I DISTURBI SUBACQUEI
Principale obiettivo/beneficio ambientale e sociale:	Perseguire GES	Sostenibilità delle AMP	Protezione della biodiversità marina
Progetto pilota			
-Ubicazione:	In tutto il Mediterraneo	Tutte le AMP	AMP di Portofino
-Contatto dell'ente attuatore:	Compagnia di crociera	Autorità locale	Consorzio di gestione
Potenziale di diffusione			
-Preparazione:	Non pronta ma già esistente per i traghetti	Difficile	Pronta
-Capillarità:	Facilmente attuabile ovunque	Sì	Altre AMP della Liguria
Potenziale di significativa riduzione dell'impatto (alto, medio, limitato, estremamente limitato):	Limitato	Elevato	Elevato
Termine (breve, medio, lungo):	Breve/medio	Medio/lungo	Medio-lungo
Condizioni e leve principali per la diffusione			
-Condizioni principali:	Attrezzature pagate dalla compagnia, Addestrare il personale di bordo o l'osservatore ospitato Marchio/riconoscimento = → greenwashing	Quadro normativo (imposte)	Vedere Innovazione 3, Controllo della velocità, Conoscenza degli habitat marini, Migliorare la conoscenza della mappatura acustica e degli studi di impatto e renderla disponibile
-Soggetti interessati a prendere l'iniziativa:	Compagnia di crociera, Attori ricercatori/scientifici, Crocieristi	Legislatori	Finanziamenti, Ricerca CE
-Natura dello strumento di accompagnamento ⁴ :	Lobbying/economico (recupero degli investimenti), Citizen Science per la sensibilizzazione dei cittadini	Regime fiscale (da discutere con MedPAN)	Quadro normativo (protocollo di condotta)
Potenziale per suggerire linee guida:	No	No	Sì

	INNOVAZIONE 7 : MOTORE A CARBURANTE PER ALIMENTARE LE BATTERIE (IN MANOVRA DI AVVICINAMENTO) DA ELABORARE ULTERIORMENTE	INNOVAZIONE 8 : SANZIONE DIRETTA PER L'ORMEGGIO SU POSIDONIA E APPLICAZIONE MOBILE PER PRENOTARE GLI ORMEGGI	INNOVAZIONE 9 : INFORMAZIONI GENERALI SULLA SUDDIVISIONE IN ZONE E RESTRIZIONI
Principale obiettivo/beneficio ambientale e sociale:	Riduzione delle emissioni	Conservazione delle praterie di Posidonia	Consapevolezza degli utenti
Progetto pilota			
-Ubicazione:	Non ancora localizzata	Isole Baleari	
-Contatto dell'ente attuatore:			
Potenziale di diffusione			
-Preparazione:	Non pronta	Pronta	
-Capillarità:		Replicabile	
Potenziale di significativa riduzione dell'impatto (alto, medio, limitato, estremamente limitato):	Medio	Alto/medio	
Termine (breve, medio, lungo):	Medio/lungo	Medio	
Condizioni e leve principali per la diffusione			
-Condizioni principali:		Unificare le normative per l'ancoraggio sulla posidonia in tutto il Mediterraneo	Informazioni standardizzate di: - Zonizzazione - Restrizioni - Utilizzi - Comportamento Interoperabilità con i comuni software di navigazione
-Soggetti interessati a prendere l'iniziativa:	Compagnia di crociera	Legislatori/responsabili politici	Manager delle AMP, Ministeri e agenzie nazionali ONG
-Natura dello strumento di accompagnamento ⁴ :		Quadro normativo	Comunicazione sensibilizzazione crescente
Potenziale per suggerire linee guida:		Sì	Sì

	INNOVAZIONE 10 : IMPRONTA ECOLOGICA DELLE NAVI DA CROCIERA	INNOVAZIONE 11 : DATI AIS
Principale obiettivo/beneficio ambientale e sociale:	Decisioni basate su prove	Monitoraggio efficace delle "no-go zone" delle AMP
Progetto pilota		
-Ubicazione:		
-Contatto dell'ente attuatore:		
Potenziale di diffusione		
-Preparazione:		
-Capillarità:		
Potenziale di significativa riduzione dell'impatto (alto, medio, limitato, estremamente limitato):		
Termine (breve, medio, lungo):		
Condizioni e leve principali per la diffusione		
-Condizioni principali:	Difficile convincere le aziende	
-Soggetti interessati a prendere l'iniziativa:		
-Natura dello strumento di accompagnamento ⁴ :		
Potenziale per suggerire linee guida:		

2. INNOVAZIONI PER AFFRONTARE LA SFIDA “GARANZIA DI UNA QUALITÀ DELL’ARIA ACCETTABILE E LIMITAZIONE DELL’INQUINAMENTO ATMOSFERICO”

	INNOVAZIONE 1: LIMITAZIONI DI VELOCITÀ	INNOVAZIONE 2 : ELETTRIFICAZIONE E DELLE BANCHINE/ALIMENTAZIONE DA TERRA	INNOVAZIONE 3 : GENERALIZZARE E STANDARDIZZARE I DISPOSITIVI DI MISURAZIONE NEI PORTI E SULLA COSTA PER IL MONITORAGGIO DELL’INQUINAMENTO ATMOSFERICO
Principale obiettivo/beneficio ambientale e sociale:	Meno inquinamento atmosferico, meno consumo di carburante, meno collisioni con cetacei	Ridurre la maggior parte dell’inquinamento atmosferico quando le navi da crociera sono attraccate in banchina	Aumentare le conoscenze adeguate sulla qualità dell’aria nei porti
Progetto pilota			
-Ubicazione:	Non ancora attuata. Domanda se debba essere attuata ovunque o solo in aree particolari	Amburgo per tre navi da crociera, traghetti passeggeri a Marsiglia	
-Contatto dell’ente attuatore:	n/d		
Potenziale di diffusione			
-Preparazione:	Ok.	Grandi infrastrutture necessarie nei porti	
-Capillarità:	Tutte le acque territoriali del Mediterraneo e le acque internazionali (IMO)	Dove i porti possono ospitare grandi infrastrutture	
Potenziale di significativa riduzione dell’impatto (alto, medio, limitato, estremamente limitato):	Medio	Estremamente elevato, ma decarbonizzato solo se basato su fonti rinnovabili	
Termine (breve, medio, lungo):	Medio (calendario normativo = normati va lunga e le compagnie di crociera hanno bisogno di tempo per adattare gli itinerari)	Da medium a lungo	Medio/lungo
Condizioni e leve principali per la diffusione			
-Condizioni principali:	Le limitazioni di velocità sono per lo più per legge (è improbabile che l’approccio volontario funzioni). Parte negativa: le barche da crociera passerebbero meno tempo nelle destinazioni di crociera/scali più brevi minore impatto economico sulle destinazioni e maggiore concentrazione di passeggeri nelle destinazioni. Le compagnie di crociera dovrebbero adattare l’itinerario. Ottimizzare l’itinerario. Credibilità (calendario chiaro e procedure di applicazione chiare = necessari per l’accettazione da parte del mercato) La misura sarebbe più efficiente se attuata in tutto il Mediterraneo, o almeno a livello subregionale (Mediterraneo occidentale).	Non fattibile, almeno nel breve periodo, in quanto sarebbero necessarie grandi quantità di energia elettrica e ciò implica l’aumento della capacità di approvvigionamento della rete	Concordare un monitoraggio armonizzato (cosa si misura, dove, quando...) e lo sviluppo delle capacità delle autorità per condurre il monitoraggio. Può aiutare ad introdurre la certificazione di navi/porti a “basso inquinamento”.
-Soggetti interessati a prendere l’iniziativa:	IMO o le autorità nazionali per regolamentare la velocità. Paesi per farla rispettare. Normativa nazionale possibile anche nelle acque territoriali. Le compagnie di crociera e i capitani devono agire direttamente e sulla riduzione della velocità.	Autorità portuali da avviare, Fornitori di energia elettrica	Autorità nazionali
-Natura dello strumento di accompagnamento ⁴ :	La procedura di applicazione dei provvedimenti è fondamentale con un chiaro e rigoroso meccanismo sanzionatorio. Accompagnare l’ECA in un mix di politiche sull’inquinamento dell’aria sarebbe positivo. Domanda sulla necessità di regolamentare anche il trasporto marittimo nel suo complesso.	Tasse sull’elettricità. Il finanziamento dell’elettificazione deve essere sostenuto dalle compagnie di crociera, non dai porti (è costoso).	
Potenziale per suggerire linee guida:	Sì	Sì	

	INNOVAZIONE 4 : RIDUZIONE DELLE TARIFFE DI UTILIZZO DEL PORTO PER UNA BUONA GESTIONE AMBIENTALE E TIPI DI COMBUSTIBILE PULITO	INNOVAZIONE 5 : LNG	INNOVAZIONE 6 : RIDURRE LA CAPACITÀ PASSEGGERI DELLE NAVI DA CROCIERA
Principale obiettivo/beneficio ambientale e sociale:		Diminuire l'inquinamento atmosferico, ma le emissioni di carbonio rimangono (combustibile fossile)	
Progetto pilota			
-Ubicazione:	Goteborg		
-Contatto dell'ente attuatore:			
Potenziale di diffusione			
-Preparazione:			
-Capillarità:			
Potenziale di significativa riduzione dell'impatto (alto, medio, limitato, estremamente limitato):			
Termine (breve, medio, lungo):			
Condizioni e leve principali per la diffusione			
-Condizioni principali:	Questo è già il caso in diversi porti ed è uno strumento potente	Non è un'opzione. Può ridurre l'inquinamento atmosferico, ma sarebbe dannoso per il clima tanto quanto lo sarebbero i combustibili fossili a causa delle emissioni di metano	Difficile impegnarsi con la compagnia di crociera su una proposta di questo tipo. Più efficace sostenere l'applicazione del concetto di "capacità di carico" alla destinazione, come previsto dalla Convenzione di Barcellona
-Soggetti interessati a prendere l'iniziativa:	Autorità portuali e compagnie di crociera		
-Natura dello strumento di accompagnamento ⁴ :			
Potenziale per suggerire linee guida:			

	INNOVAZIONE 7 : DECENTRARE I TERMINAL CROCIERE FUORI DAL CENTRO CITTÀ (VENEZIA)	INNOVAZIONE 8 : SINCRONIZZARE IL SISTEMA DI INFORMAZIONE DEI SEMAFORI STRADALI CON L'ARRIVO PUNTUALE DEI CROCIERISTI CHE SI RECANO IN VISITA IN PULLMAN (INTEGRARE NELLA GESTIONE DELLA MOBILITÀ URBANA)	INNOVAZIONE 9 : MOTORI ALIMENTATI A IDROGENO
Principale obiettivo/beneficio ambientale e sociale:		Ridurre la congestione	
Progetto pilota			
-Ubicazione:			
-Contatto dell'ente attuatore:			
Potenziale di diffusione			
-Preparazione:			
-Capillarità:			
Potenziale di significativa riduzione dell'impatto (alto, medio, limitato, estremamente limitato):			
Termine (breve, medio, lungo):			Lungo termine
Condizioni e leve principali per la diffusione			
-Condizioni principali:	Dopo averne discusso, si è concluso che non è la soluzione migliore. L'impatto si sposterebbe su siti non ancora sviluppati	Può essere efficace solo se parte di una più ampia strategia di mobilità.	
-Soggetti interessati a prendere l'iniziativa:			
-Natura dello strumento di accompagnamento ⁴ :			
Potenziale per suggerire linee guida:			

3. INNOVAZIONI PER AFFRONTARE LA SFIDA “GARANZIA CHE LA NAVIGAZIONE E LE CROCIERE NON ABBIANO UN IMPATTO NEGATIVO SUI SISTEMI SOCIO-ECONOMICI LOCALI E CHE I BENEFICI SIANO CONDIVISI IN MODO EQUO”

	INNOVAZIONE 1: INFORMAZIONI SULLA RACCOLTA DIFFERENZIATA DEI RIFIUTI PER LE NAVI DA CROCIERA (A SOSTEGNO DELLA DIRETTIVA SUGLI IMPIANTI PORTUALI DI RACCOLTA DEI RIFIUTI)	INNOVAZIONE 2 : APP PER MAPPARE DOVE SONO LE NAVI/COSA FARE CON I MATERIALI	INNOVAZIONE 3 : SPUGNA CHE ASSORBE GLI IDROCARBURI
Principale obiettivo/beneficio ambientale e sociale:	Prevenzione/raccolta differenziat a dei rifiuti	Riciclare i materiali/economia circolare	
Progetto pilota			
-Ubicazione:	Copenhagen		Genova
-Contatto dell'ente attuatore:	ACR+/Porto Copenhagen Malmoe		Laboratorio in Genova
Potenziale di diffusione			
-Preparazione:	Quasi pronta a ricevere una risposta	Non pronta	Passare dal laboratorio all'industria
-Capillarità:		Potenziale, ma di solito in Europa	
Potenziale di significativa riduzione dell'impatto (alto, medio, limitato, estremamente limitato):	Medio (fase attuale di implementazion e), potenzialmente elevato (allineamento con i sistemi di gestione dei rifiuti urbani regionali)		Elevato
Termine (breve, medio, lungo):	Medio/lungo	Medio/lungo termine	
Condizioni e leve principali per la diffusione			
-Condizioni principali:	Diversi mezzi di comunicazion e (audio, stampa, segni statici) Ostacoli: Turis mo dei rifiuti delle navi; sfida: piccoli porti turistici senza infrastrutture	Fattibilità economica/ consapevolezza degli utenti/ devono sapere chi è il proprietario e contattarlo	
-Soggetti interessati a prendere l'iniziativa:	Autorità portuali; Comuni; Enti di gestione dei rifiuti		
-Natura dello strumento di accompagnamento ⁴ :	Campagna di informazione turistica; migliore segnalatica dei bidoni/frazioni di rifiuti nelle navi da crociera, informazione e formazione dell'equipaggio (natura internazionale della crociera); strutture di differenziazione nei porti/marine sempre presenti; mappatura delle strutture di gestione dei rifiuti in ogni luogo/ città portuale; riduzione dei rifiuti alla fonte (approvvigionamento dei prodotti utilizzati sulle navi da crociera)	Collaborare con le imprese di costruzione per utilizzare solo materiale riciclabile nelle imbarcazioni. Gestione dell'intero ciclo di vita. Adatto per barche affondate.	
Potenziale per suggerire linee guida:	Sistemi adattativi regionali per conformarsi alla Direttiva sugli impianti portuali	In Francia: c'è una legge per questo. Problema: la fibra di vetro non è riciclabile. 2 start-up in Francia sull'argomento. In Francia si paga solo il trasporto, poi il trattamento è gratuito. APER poi gestisce i rifiuti (pagata con una tariffa dalle società di costruzione delle imbarcazioni). In Spagna= 10.000 barche abbandonate. In media +10% ogni anno.	

	INNOVAZIONE 4 : TASSA PER I PASSEGGERI CHE SOGGIORNANO MENO DI 1 GIORNO	INNOVAZIONE 5 : NOLEGGIARE LA PROPRIA BARCA/APP: COMUNICARE SUI CODICI DI CONDOTTA	INNOVAZIONE 6 : NAVIGAZIONE ELETTRICA
Principale obiettivo/beneficio ambientale e sociale:	Vantaggi per l'economia locale	Aumentare la consapevolezza	
Progetto pilota			
-Ubicazione:	Venezia		
-Contatto dell'ente attuatore:			
Potenziale di diffusione			
-Preparazione:		Non pronta	
-Capillarità:	La messa in pratica è più facile in quelle destinazioni dove esiste un'alta consapevolezza delle esternalità negative della crociera sia dal punto di vista sociale che economico		
Potenziale di significativa riduzione dell'impatto (alto, medio, limitato, estremamente limitato):			
Termine (breve, medio, lungo):		Lungo termine	
Condizioni e leve principali per la diffusione			
-Condizioni principali:	La tariffa deve essere visibile ai clienti della crociera (non solo integrata nel costo complessivo del biglietto). La tariffa sarebbe più efficace se integrata in una strategia fiscale globale nei confronti delle compagnie di crociera		Problemi di infrastrutture (come per le auto)
-Soggetti interessati a prendere l'iniziativa:	Necessità di valutare l'impatto ambientale e quindi di avere una tassa basata sulla scienza. Valutare la capacità di carico di ogni porto. Quando l'inquinamento è elevato (l'inverno a Barcellona, per esempio), ridurre il numero di partecipanti. Quando c'è un limite, possiamo chiedere un prezzo più alto (tassa o gestione ambientale più elevata). Passaggio dal turismo di quantità a quello di qualità. Autorità portuale per la riscossione delle tasse. Avere una tassazione comune/riassegnazione nell'ambito del Mediterraneo per non spostare i problemi altrove.	Necessità di lavorare con le App	
-Natura dello strumento di accompagnamento ⁴ :			
Potenziale per suggerire linee guida:		Vedere: Freedom boat club 40.000 membri in USA, 200 siti. O "naviga con". Settore passato da proprietà a utilizzo.	Es.: E-boat, azienda che lavora nell'economia sostenibile/circolare

INNOVAZIONE 7 :
COMPRESA LA SENSIBILIZZAZIONE
AMBIENTALE OBBLIGATORIA E LA
FORMAZIONE IN CORSI PER PATENTE
NAUTICA E CERTIFICAZIONI PROFESSIONALI
CON L'UTILIZZO DI IMBARCAZIONI (GUIDE
MARINE, SOCIETÀ DI CHARTER...)

INNOVAZIONE 8 :
REGOLAMENTAR E IL NOLEGGIO DI
IMBARCAZIONI <6M PER AVERE ALMENO
UN BRIEFING SULLA SICUREZZA E
L'AMBIENTE

Tabella per le innovazioni 7 e 8 non compilate durante il progetto BlueBoatsMed.

GRAZIE

Vorremmo ringraziare tutti i partecipanti per il loro contributo nelle diverse fasi del progetto BlueBoatsMed.

Fabio Badalamenti (CNR Italia), Amélie Bataille (CNRS/ Bluemed CSA), Jean-François Cadiou (IFREMER), Valentina Cappanera (Portofino MPA), Alberto Cappato (Porto Antico di Genova), Thomas Corona (Marseille Cruise Club), Carla Danelutti (IUCN Med), Anne-France Didier (Ministère Français de la Transition écologique et solidaire), Marjan Dumanic (RERA SD), Slim Gana (SPA/RAC), Alejandro Gonzalez (eco Union), Anna Goubert (Plan Bleu), Pierre Yves Hardy (WWF France), Graeme Jackson (The Travel Foundation), Elen Lemaitre-Curri (Plan Bleu), Francesco Lembo (ACR+), Andrea Lotesoriere (European Boating Industry), Raffaele Mancini (Plan Bleu), Emmanuel Maniscalco (Conference of Peripheral Maritime Regions), Sylvain Petit (PAP/RAC), Angel Puig (NauticAdvisor.com), Mauro Randone (WWF Med), Gabriel de Sandoval (Confédération Internationale des Ports de Plaisance Méditerranéens), Christoph Schröder (ETC-UMA), Pauline Simon (Plan Bleu), Lina Tode (Plan Bleu).

Traduzione : Connected Language Services

Layout : Kelly Desjobert  DESIGN



RELAZIONE DI PREVISIONE RISPETTO AL SETTORE CROCIERISTICO E DELLA NAVIGAZIONE DA DIPORTO NEL MEDITERRANEO

WWW.PLANBLEU.ORG WWW.BLUEMED-INITIATIVE.EU

