



Relazione

ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge n. 234/2012

Oggetto dell'atto:

Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE.

- **Codice della proposta:** COM(2021) 562 del 16/07/2021.
- **Codice interistituzionale:** 2021/0210 (COD).
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero della Transizione Ecologica.

Premessa: finalità e contesto

Con il presente atto si intende dare un impulso all'utilizzo di combustibili marini a basse o nulle emissioni di CO₂, facendo sì che anche il settore marittimo contribuisca alla lotta ai cambiamenti climatici. Obiettivo del presente atto è quello di creare nel territorio dell'Unione un quadro normativo comune che permetta lo sviluppo di combustibili sostenibili, evitando comunque la creazione di distorsioni del mercato.

La proposta si inserisce nel contesto delle iniziative per il settore contenute nel pacchetto normativo sul clima denominato "fit for 55" e mira a realizzare una percentuale del mix di combustibili per il settore pari a:

- tra il 6% ed il 9% entro il 2030;
- tra l'86% e l'88% entro il 2050;
- obbligo di collegamento alla rete elettrica di terra (OPS) quando la nave (da passeggeri e portacontainer) è ormeggiata (in porto ovvero all'ancoraggio) ovvero utilizzi sistemi equivalenti;

Attesa l'attuale differenza di prezzo tra combustibili fossili e combustibili alternativi a basse emissioni, solo attraverso l'implementazione di azioni normative mirate al raggiungimento di tali risultati si può ritenere perseguibile l'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO₂ derivanti dal trasporto marittimo. Tale strumento permetterebbe peraltro l'allineamento dei paesi dell'UE con le iniziative promosse dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) sulla tematica della riduzione dei gas serra (GHG).

Ritornando specificatamente al presente atto, questo trae origine dal precedente Regolamento 2015/757/UE che istituisce un sistema UE per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di CO₂ e altre informazioni pertinenti generate da navi di grandi dimensioni che utilizzano i porti dell'UE e si inserisce tra gli strumenti previsti dal programma dal Green Deal europeo. Gli altri

strumenti previsti sono:

- l'estensione del programma dello scambio di quote di emissioni (c.d. EU ETS) al settore marittimo;
- la revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia (DTE);
- la revisione della direttiva sull'infrastruttura per i combustibili alternativi (AFID);
- la revisione della direttiva sulla promozione dell'energia da fonti rinnovabili (RED II).

Saranno inoltre promosse attività di ricerca e innovazione, in particolare attraverso il partenariato co-programmato sui trasporti per vie navigabili a emissioni zero (ZEWT), proposto dalla piattaforma tecnologica "Waterborne" nel quadro di "Orizzonte Europa", rivedendo la disciplina degli aiuti di Stato in linea con il Green Deal europeo, per consentire la trasformazione verde del settore del trasporto marittimo.

A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo

1. Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica

La proposta giuridica rispetta il principio di attribuzione sulla base dell'art.100, comma 2, del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (TFUE).

2. Rispetto del principio di sussidiarietà

La proposta rispetta il principio di sussidiarietà in quanto, preso atto dell'elevato grado di internazionalizzazione del settore, e che molti paesi stanno comunque adottando apposite azioni per la riduzione delle emissioni del settore marittimo, l'azione dell'Unione Europea si ritiene possa meglio assicurare la riuscita dell'obiettivo in quanto si avrebbe la "standardizzazione" del settore, evitando di fatto iniziative regionali spesso non coerenti tra loro.

3. Rispetto del principio di proporzionalità

La proposta rispetta il principio di proporzionalità in quanto assicura uguali condizioni per tutti i porti UE, consentendo di fatto il realizzarsi di economie di scala per la creazione delle infrastrutture necessarie allo sviluppo dei combustibili a basse/nulle emissioni di CO2 nonché evitando il rischio di rilocalizzazione delle emissioni verso porti meno rigidi dal punto di vista ambientale.

B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali

1. Valutazione del progetto e urgenza

La valutazione delle finalità generali del progetto è complessivamente positiva in quanto rappresenta un chiaro segnale della politica dell'Unione europea nel coinvolgimento del settore navale, unico settore fino ad ora escluso, nella lotta ai cambiamenti climatici.

Il progetto è di particolare urgenza in quanto è necessaria la sua rapida adozione in maniera tale da poter iniziare quanto prima a implementare tutte le azioni necessarie per il raggiungimento degli obiettivi di riduzione di cui alla premessa, attese le tempistiche necessarie per la realizzazione delle infrastrutture.

2. Conformità del progetto all'interesse nazionale

Le disposizioni contenute nel progetto possono ritenersi conformi all'interesse nazionale, in quanto impongono l'utilizzo di combustibili a basse/zero emissioni di CO₂ nel mix di carburante in percentuale sempre più crescente nel tempo, comportando di fatto un valido contributo *all'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO₂*. Per ciò che riguarda l'utilizzo della rete elettrica di terra da parte delle navi all'ormeggio, si ritiene utile evidenziare che il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, con Decreto del 13 agosto 2021, n.330 ha approvato il programma di interventi infrastrutturali in cui l'elettrificazione delle banchine (OPS) è una delle misure finanziate.

3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune

Durante le riunioni di coordinamento, sono state espresse dall'Italia le seguenti posizioni che prevedono modifiche che si riterrebbero necessarie ed opportune:

- è necessaria un'analisi di impatto economico considerando, in combinazione, le disposizioni contenute nel regolamento Fuel EU Maritime, ETS e FuelTaxation;
- necessità di strumenti per accompagnare il passaggio alle nuove tipologie di combustibili, fino a quando le tecnologie (soprattutto per quanto riguarda la flotta esistente) e tutti i combustibili alternativi (come l'idrogeno, l'ammoniaca, ecc.) non saranno disponibili su larga scala. Su questa necessità è necessaria una posizione chiara della Commissione europea;
- E' necessario che i costruttori di motori migliorino il rapporto di combustione al fine di ridurre il metano incombusto;
- Per quanto riguarda l'alimentazione elettrica da terra, la modifica proposta deve essere di ampia portata e deve consentire di evitare che norme diverse tra gli stati membri possano causare un impatto negativo per le navi che hanno installato impianti che rispettano le norme IEC/IEEE 80005-1 (Alta Tensione) e IEC/IEEE 80005-3 (Bassa Tensione) già concordate anche a livello IMO;
- In riferimento all'obbligo di utilizzo dell'OPS (Onshore Power Supply), si ritiene utile rivedere la definizione di "nave all'ormeggio", per evitare difficoltà interpretative e operative ai fini delle attività di controllo previste dalla Direttiva 2009/16/CE;
- In riferimento all'alimentazione da terra si riterrebbe opportuno un chiarimento in merito alla classificazione delle navi da crociera (sono considerate più inquinanti rispetto ad altre categorie di navi, in difformità dalla classificazione che scaturisce invece dai dati raccolti dall'MRV (sistema obbligatorio di monitoraggio, comunicazione e verifica istituito dalla Commissione Europea per navi oltre le 5.000 tonnellate di stazza lorda, che percorrono una o più tratte commerciali da e verso i porti dell'UE).
- sono necessari chiarimenti sulla data limite di cui al paragrafo 3, lettera d), in cui si indica che l'esenzione dovrebbe scadere il 1° gennaio 2035 (potrebbero verificarsi casi in cui, dopo tale data, una nave approdi in un porto non dotato di impianto di alimentazione da terra);
- gli schemi di verifica e certificazione previsti in FuelEU, ETS e MRV devono essere allineati e risultare in un unico schema flessibile;
- occorre favorire lo sviluppo del sistema di alimentazione elettrica in banchina e disincentivato l'uso dell'LNG;

- occorre progredire verso la completa armonizzazione delle normative europee con le norme IMO.

C. Valutazione d'impatto

1. Impatto finanziario

Per la descrizione dell'impatto finanziario, si riporta quanto indicato nel documento 10327/21 alla pagina 9 della relazione:

“Il costo principale derivante dall'intervento proposto è sostenuto dagli operatori navali e ammonta a 89,7 miliardi di EUR. Tale valore deriva dall'aumento dei costi di capitale (25,8 miliardi di EUR) e dei costi dei combustibili (63,9 miliardi di EUR). I costi indiretti per i porti riguarderanno la fornitura dell'infrastruttura necessaria di rifornimento e sono stimati a 5,7 miliardi di EUR. I costi amministrativi per gli operatori navali sono stimati a 521,7 milioni di EUR, derivanti dalla raccolta, presentazione e verifica di dati dei piani di conformità e dalla relazione annuale sull'energia, dalla cooperazione durante gli audit e le ispezioni, nonché dalla formazione degli equipaggi. Ulteriori 1,8 milioni di EUR sono stati individuati come costi per l'istituzione di orientamenti da parte dei porti per assicurare la gestione sicura dei combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio. Non è stato possibile quantificare i costi specifici relativi alla certificazione dei combustibili. I costi di applicazione per le autorità pubbliche dovrebbero essere limitati (1,5 milioni di EUR) e concentrarsi sulla fornitura degli strumenti informatici di comunicazione necessari. L'opzione prescelta fornisce quindi benefici netti pari a 58,4 miliardi di EUR nell'orizzonte temporale dell'iniziativa”.

Relativamente al regime di controllo previsto nella bozza di articolo 23, comma 2, (ispezioni secondo la Direttiva 2009/16/CE) non si rilevano ulteriori impatti finanziari atteso che, nell'ambito delle ispezioni già condotte sotto questo regime, si dovrà accertare la mera presenza a bordo di un ulteriore certificato che non determina impatti significativi sui carichi di lavoro degli ispettori.

2. Effetti sull'ordinamento nazionale

Trattandosi di un regolamento, al questo sarà immediatamente cogente su tutto il territorio dell'Unione Europea, superando di fatto le norme nazionali. In questo contesto, il Decreto Legislativo 24 marzo 2011, n.53 - “Attuazione della direttiva 2009/16/CE recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri.” – dovrà essere riconsiderato e aggiornato in base alla nuova disposizione unionale.

3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali

Essendo un regolamento, all'atto della sua approvazione questo sarà immediatamente cogente su tutto il territorio dell'Unione, superando di fatto tutte le norme nazionali e locali.

4. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione

Ai fini dell'applicazione del Regolamento, sarà necessario prevedere la realizzazione di un apposito sistema sanzionatorio.

5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese

L'applicazione delle disposizioni del Regolamento consentirà, oltre al raggiungimento dell'obiettivo di riduzione dei gas serra derivanti dal trasporto marittimo, il miglioramento della qualità dell'aria nei porti e nei contesti urbani interessati. Verranno abbattute le emissioni di dannose per la salute umana, quali gli ossidi zolfo (Nox) e ossidi di zolfo (SOx), oltrechè il rumore derivante dal funzionamento dei motori endotermici.

Altro

Ai fini della presente relazione, è stato consultato il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili che partecipa al negoziato sulla proposta di regolamento

Tabella di corrispondenza ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge n. 234/2012

(D.P.C.M. 17marzo 2015)

Oggetto dell'atto:

Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE.

- **Codice della proposta:** COM(2021) 562 del 16/07/2021.
- **Codice interistituzionale:**2021 /0210 (COD).
- **Amministrazione con competenza prevalente:**Ministero della Transizione Ecologica.

Disposizione del progetto di atto legislativo dell'Unione europea (articolo e paragrafo)	Norma nazionale vigente (norma primaria e secondaria)	Commento (natura primaria o secondaria della norma, competenza ai sensi dell'art. 117 della Costituzione, eventuali oneri finanziari, impatto sull'ordinamento nazionale, oneri amministrativi aggiuntivi, amministrazioni coinvolte, eventuale necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria)
Art.3, lettera m)	D.Lgs. 152/2006, Art.292, lettera q)	La definizione di "nave all'ormeggio" indicata nella proposta di Regolamento non rispecchia quella contenuta nel D.Lgs. 152/2006.
Art.3, lettera m)	Direttiva 2016/802/UE, Art.2, lettera l)	La definizione di "nave all'ormeggio" indicata nella proposta di Regolamento non rispecchia quella contenuta nella Direttiva 2016/802/UE.
Art.3, lettera n)	D.Lgs. 152/2006, Art.292, lettera n)	La definizione di "nave passeggeri" indicata nella proposta di Regolamento non rispecchia quella

MODELLO
(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

		contenuta nel D.Lgs. 152/2006.
Art.3, lettera t)	D.Lgs. 152/2006, Art.292, lettera t)	La definizione di "tecnologia a zero emissioni" indicata nella proposta di Regolamento risulta essere simile alla definizione di "metodi di riduzione delle emissioni" riportata alla lettera t) dell'art. 292 del D.Lgs. 152/2006.
Art.29	D.Lgs 53/2011 – Allegato V	Da aggiungere il "Certificato di conformità FuelEU" tra i documenti da controllare durante le ispezioni.