



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio
e del Mare*

SECRETARIATO GENERALE

SERVIZIO IV - AFFARI COMUNITARI ED INTERNAZIONALI

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE
Segretariato Generale

REGISTRO UFFICIALE - USCITA
Prot. 0036454/SG del 31/07/2013
SERVIZIO IV

Presidenza del Consiglio dei Ministri

DPE 0005548 A-4.22.1
del 01/08/2013



8138285

Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento Politiche Europee
Ufficio Coordinamento Politiche UE
Segreteria CIAE - Servizio II
c.a. Dott.sa Cristina Bianchini

e, p.c.

All'Ufficio Legislativo
SEDE

Oggetto: Informazione qualificata - Richiesta di Relazione

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica il regolamento UE n.525/2013

- Codice Consiglio: 11851/13
- Codice proposta: COM(2013) 480 del 28/06/2013
- Codice istituzionale: 2013/0224(COD)
- Riferimento DPE: CWP OLD 2

Con riferimento alla richiesta di cui all'oggetto, si allega per i seguiti di competenza la citata relazione redatta dalla Direzione Generale per lo sviluppo sostenibile, il clima e l'energia ai sensi dell'articolo 6, comma 4 della legge 234/2012.

Cordialmente

Dirigente Servizio IV
Dott.sa Federica Fricano

Relazione ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234 sulla Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL CONSIGLIO concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica il regolamento (UE)n. 525/2013

Oggetto dell'atto

Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL CONSIGLIO concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica il regolamento (UE)n. 525/2013

- Codice del Consiglio: 11851/13
- Codice della proposta: COM(2013) 480 del 28/06/2013
- Codice interistituzionale: 2013/0224(COD)
- Riferimento DPE: CWP OLD 2
- Amministrazione con competenza prevalente: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Premessa: finalità e contesto

La decisione 406/2009/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 concernente *gli sforzi degli Stati membri per ridurre le emissioni dei gas a effetto serra al fine di adempiere agli impegni della Comunità in materia di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2020*, e la direttiva 2009/29/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 che *modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di perfezionare ed estendere il sistema comunitario per lo scambio di quote di emissione di gas ad effetto serra*, stabiliscono che *"In caso di mancata approvazione, da parte degli Stati membri, di un accordo internazionale che includa le emissioni del trasporto marittimo internazionale nei suoi obiettivi di riduzione nel quadro dell'Organizzazione marittima internazionale, o di mancata approvazione di un siffatto accordo nel quadro dell'UNFCCC da parte della Comunità entro il 31 dicembre 2011, è opportuno che la Commissione formuli una proposta volta ad includere le emissioni del trasporto marittimo internazionale nell'obiettivo comunitario di riduzione in vista dell'entrata in vigore entro il 2013 dell'atto proposto. Tale proposta dovrebbe limitare al massimo eventuali incidenze negative sulla competitività della Comunità, tenendo conto al contempo dei potenziali vantaggi per l'ambiente"*.

Poiché ad oggi non è ancora stato approvato un accordo internazionale che regola le emissioni da trasporto marittimo internazionale, la Commissione Europea ha presentato la proposta di Regolamento in oggetto finalizzata ad istituire un sistema di Monitoraggio, Rendicontazione e Verifica (MRV) delle emissioni di CO₂ del settore ad oggi non esattamente quantificabili proprio a causa dell'assenza di un sistema MRV strutturato. L'esatta quantificazione del contributo emissivo (in termini di CO₂) del settore consentirà di individuare - in una successiva fase - le misure più appropriate affinché anche il settore marittimo dia il proprio contributo alla riduzione globale delle emissioni di gas ad effetto serra.

A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo

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

La proposta rispetta il principio di attribuzione.

La base giuridica della proposta è l'articolo 192, paragrafo 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). La proposta persegue un obiettivo legittimo rispetto al campo di applicazione dell'articolo 191, paragrafo 1, del TFUE poiché si pone come finalità ultima la lotta ai cambiamenti climatici. Considerato che lo scopo della proposta legislativa è migliorare la

disponibilità delle informazioni necessarie per la definizione delle politiche e per l'adozione di decisioni affinché anche il settore marittimo contribuisca alla riduzione delle emissioni di gas serra, nonché fornire incentivi agli sforzi di mitigazione, non sembra plausibile conseguire tale obiettivo con interventi meno restrittivi della proposta in oggetto.

2. Rispetto del principio di sussidiarietà

La proposta rispetta il principio di sussidiarietà in quanto l'azione dell'Unione Europea è giustificata da un lato dalla natura transnazionale del problema dei cambiamenti climatici e dei trasporti marittimi e dall'altro dall'esigenza di efficacia. Riguardo quest'ultimo aspetto va evidenziato che un sistema MRV armonizzato, soprattutto in considerazione delle tratte tra i porti dei diversi Stati membri, permette di evitare distorsioni della concorrenza sul mercato interno garantendo pari vincoli ambientali sulle navi che fanno scalo nei porti della UE.

3. Rispetto del principio di proporzionalità

La proposta rispetta il principio di proporzionalità. Infatti non si spinge oltre ciò che è necessario per il conseguimento dell'obiettivo di raccogliere dati affidabili sulle emissioni di gas a effetto serra prodotte dalle navi. Inoltre una prima valutazione della metodologia MRV di cui alla proposta di regolamento evidenzia che la stessa si basa su informazioni già disponibili a bordo delle navi e pertanto gli operatori che rientrano nel campo di applicazione del regolamento non dovranno dotarsi di attrezzature aggiuntive.

La proporzionalità della misura proposta è assicurata anche dal fatto che il provvedimento riguarda esclusivamente le "grandi" navi (stazza lorda superiore alle 5.000 tonnellate). In questo modo pur escludendo quasi la metà delle circa 19.000 navi di stazza superiore a 300 tonnellate che hanno fatto scalo nei porti dell'UE nel 2010, comunque il 90% del totale delle emissioni del settore risultano monitorate e rendicontate.

B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali

1. Valutazione del progetto e urgenza

Sebbene al momento non sia disponibile una valutazione di impatto a livello nazionale, un esame preliminare della proposta sembra indicare che la finalità generale del progetto è complessivamente positiva in quanto consente di allargare il campo di azione della lotta ai cambiamenti climatici ai trasporti marittimi senza eccessivi aggravii per gli operatori e per le Amministrazioni. Si evidenzia che la Commissione Europea stima possibili risparmi nei costi di gestione del naviglio pari al 2% poiché un accurato sistema di MRV permetterebbe di individuare le inefficienze ed indirizzare gli investimenti a favore dell'incremento dell'efficienza delle navi.

Il progetto non sembra essere di particolare urgenza.

2. Conformità del progetto all'interesse nazionale

Per le ragioni di cui sopra le disposizioni contenute nel progetto possono ritenersi conformi all'interesse nazionale. La proposta contiene in ogni caso una disposizione che consente alla Commissione di rivedere il regolamento nel contesto di futuri sviluppi internazionali, in particolare nel caso dell'introduzione di un sistema MRV globale per il tramite dell'IMO.

3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune

Il regolamento dovrebbe entrare in vigore il 1° luglio 2015 al fine di garantire che gli Stati membri e le parti interessate abbiano il tempo sufficiente per adottare le misure attuative prima dell'inizio del primo periodo di riferimento fissato per il 1° gennaio 2018.

In occasione della presentazione della proposta la delegazione italiana ha evidenziato l'opportunità di adottare un approccio flessibile in considerazione del fatto che al momento la proposta prevede il mero monitoraggio delle emissioni e non implica obblighi di riduzione delle emissioni o transazioni

di natura economica come nel caso della direttiva 2003/87/CE. In particolare, fermo restando che in caso di non ottemperanza degli obblighi di comunicazione da parte degli operatori, devono essere previste sanzioni efficaci, proporzionate e dissuasive, potrebbe essere opportuno valutare l'adeguatezza del livello delle sanzioni previste (di fatto equiparate a quelle adottate nel contesto della direttiva 2003/87/CE) che potrebbero risultare sproporzionate rispetto all'oggetto della proposta.

La complessità del quadro istituzionale che presiedono al governo del sistema di trasporto marittimo in Italia e in Europa rendono comunque necessaria una costante attività di coordinamento sia per ciò che concerne la definizione di una posizione nazionale in merito a tale proposta sia, a seguito dell'approvazione, per la sua attuazione. Per tale ragione ci si riserva di aggiornare la presente relazione in considerazione degli esiti del coordinamento nazionale e dell'andamento del negoziato.

C. Valutazione d'impatto

1. Impatto finanziario

Un solido sistema MRV dovrebbe contribuire alla rimozione degli ostacoli sul mercato, in particolare per quanto concerne la mancanza di informazioni sull'efficienza delle navi da parte di chi le gestisce. Sebbene al momento non si dispone di una valutazione a livello nazionale, la Commissione stima che – a livello UE - tale sistema porterebbe a una riduzione delle emissioni (stimata fino al 2% nel 2030 rispetto allo scenario di riferimento) che determinerebbe una riduzione dei costi fino a circa 1,2 miliardi di Euro nel 2030 (in media circa 900 milioni di Euro l'anno). Considerato che la Commissione stima costi di attuazione nell'ordine di 26 milioni di Euro l'anno, il rapporto costi/benefici nel complesso è molto elevato.

Tuttavia occorre anche tenere in considerazione che il conseguimento dei risparmi stimati dalla Commissione può essere compromesso da un lato dal mancato accesso ai finanziamenti per gli investimenti a favore dell'efficienza delle navi, dall'altro dal mancato incentivo per gli armatori ad effettuare investimenti per accrescere l'efficienza delle navi poiché i costi del carburante, a causa della struttura delle operazioni navali, sono spesso a carico degli esercenti.

Copertura finanziaria a carico del bilancio UE: le misure necessarie per l'attuazione del sistema MRV proposto con incidenze sul bilancio sono legate esclusivamente allo sviluppo di strumenti informatici, più precisamente l'estensione degli strumenti esistenti gestiti dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA), comprese le spese amministrative. La dotazione finanziaria per questo progetto una tantum sarà fornita dalla Commissione, nell'ambito della linea di bilancio 34 02 01 della DG CLIMA (impegno nel 2016 ed esborso nel 2016 e 2017 pari a complessivi 500.000 €). L'eventuale coinvolgimento dell'EMSA dipende dall'attivazione e approvazione del compito accessorio dell'Agenzia da parte del consiglio di amministrazione dell'EMSA. Data la natura altamente automatizzata, è previsto che il funzionamento dello strumento possa in seguito essere assorbito dal personale esistente dell'EMSA.

Copertura finanziaria a carico del bilancio nazionale: una compiuta analisi dei costi gravanti sul bilancio nazionale potrà essere effettuata in una fase più avanzata avvalendosi degli elementi che scaturiranno dal coordinamento nazionale (in fase di avvio), nonché degli elementi che scaturiranno dai futuri sviluppi negoziali relativi al progetto di norma di cui trattasi. Come indicazione di carattere generale e preliminare si evidenzia che la maggior parte degli oneri iniziali derivanti dall'attuazione del provvedimento riguardano gli armatori e pertanto non sono a carico del bilancio nazionale.

2. Effetti sull'ordinamento nazionale

Ci si riserva di fornire elementi sulla base dei contributi delle Amministrazioni competenti.

3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali

Dall'esame preliminare degli effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali non si rilevano elementi degni di nota. Si fa comunque riserva di fornire elementi sulla base dei contributi delle Amministrazioni competenti.

4. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione

Ci si riserva di fornire elementi sulla base dei contributi delle Amministrazioni competenti, nonché degli elementi che scaturiranno dai futuri sviluppi negoziali relativi al progetto di norma di cui trattasi.

5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese

L'impatto della norma proposta avrà i suoi effetti sulla categoria degli armatori (in qualità di responsabili del rispetto della norma adottata) e dei responsabili della gestione delle navi per la sua attuazione. Per i costi si faccia riferimento al punto C.1.

Altro

La relazione non tiene conto delle osservazioni delle Amministrazioni interessate essendo il coordinamento ancora in fase di avvio. Ci si riserva pertanto, ove necessario, di fornire ulteriori elementi tenendo conto degli esiti del coordinamento, nonché delle modifiche che saranno apportate alla proposta nel corso del negoziato nell'ambito delle competenti sedi istituzionali comunitarie