



Brussels, 16 May 2022
(OR. en, it)

9151/22

Interinstitutional File:
2021/0210(COD)

TRANS 291
MAR 113
ENV 438
ENER 174
IND 170
COMPET 336
ECO 40
RECH 239
CODEC 706
INST 186
PARLNAT 74

COVER NOTE

From: The Italian Senate
date of receipt: 29 April 2022
To: The President of the Council of the European Union
No. Cion doc.: COM(2021) 562 final - ST 10327/21
Subject: Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on the use of renewable and low-carbon fuels in maritime transport and amending Directive 2009/16/EC
– Opinion on the application of the Principle of Subsidiarity and Proportionality¹

Delegations will find enclosed the opinion of the Italian Senate on the above¹.

¹ translation(s) of the opinion may be available on the Interparliamentary EU Information Exchange website (IPEX) at the following address: <https://secure.ipex.eu/IPEXL-WEB/document/COM-2021-0559/atbun> .

SENATO DELLA REPUBBLICA
— XVIII LEGISLATURA —

Doc. XVIII-bis
n. 11

**RISOLUZIONE
DELLA 14^a COMMISSIONE PERMANENTE**

(Politiche dell'Unione europea)

(*Relatore* Simone BOSSI)

approvata nella seduta del 13 aprile 2022

SULLA

**PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E
DEL CONSIGLIO RELATIVA ALL'USO DI COMBUSTIBILI RINNO-
VABILI E A BASSE EMISSIONI DI CARBONIO NEL TRASPORTO
MARITTIMO E CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2009/16/CE
(COM(2021) 562)**

ai sensi dell'articolo 144, commi 1-bis e 6, del Regolamento

Comunicata alla Presidenza il 21 aprile 2022

TIPOGRAFIA DEL SENATO

La Commissione,

premesso che:

la proposta di regolamento COM(2021) 562 stabilisce un quadro normativo volto a favorire la pianificazione e gli investimenti a lungo termine per l'uso dei combustibili rinnovabili e a basse emissioni nel trasporto marittimo, nell'ottica dell'impegno dell'Unione europea per il raggiungimento dell'obiettivo della neutralità climatica entro il 2050;

le misure previste dalla proposta si collocano nel contesto del *Green Deal* europeo e del pacchetto climatico europeo *Fit for 55*, che prevede l'estensione del sistema europeo di scambio di quote di emissioni al trasporto marittimo (COM(2021) 551), la revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia (COM(2021) 563), la direttiva sull'infrastruttura per i combustibili alternativi COM(2021) 559) e della direttiva sulle energie rinnovabili (COM(2021) 557);

la proposta prevede di ridurre le emissioni da parte delle navi, stabilendo limiti dell'intensità dei gas a effetto serra per unità di energia usata a bordo di una nave in arrivo, all'interno o in partenza da porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro e l'obbligo di utilizzo dell'alimentazione elettrica da terra o di una tecnologia a zero emissioni durante la permanenza in porto, nonché un sistema di avanzo/disavanzo di conformità ai requisiti stabiliti e sanzioni applicabili in caso di disavanzo di conformità, i cui proventi sono assegnati al Fondo per l'innovazione di cui alla direttiva 2003/87/CE sul sistema ETS (*Emission Trading Scheme*);

valutato che la proposta rispetta il principio di sussidiarietà, in quanto la maggior parte del settore dei traffici marittimi è per sua natura di carattere transfrontaliero e internazionale, mentre solo il 9 per cento del traffico è costituito da viaggi nazionali, e pertanto, in assenza di una dimensione europea delle misure ad essi riferite potrebbe porsi il rischio di dare vita ad un mosaico di normative nazionali, relative alle emissioni delle navi, tra loro incoerenti e suscettibili di generare distorsioni del mercato interno e della concorrenza;

rilevato, tuttavia, che:

la tecnologia propulsiva e dei carburanti per il settore navale non ha attualmente alternative che consentano l'utilizzo di carburanti meno inquinanti (salvo il gas naturale liquefatto, GNL, che è comunque un combustibile di transizione, in quanto rilascia importanti percentuali di emissioni di CO₂ in atmosfera, e che non ha un'adeguata rete di produzione, stoccaggio e distribuzione sul territorio), né esiste una chiara prospettiva dei progetti di ricerca sulle possibili alternative all'attuale sistema di propulsione navale nell'arco dei prossimi dieci anni;

in assenza di prospettive a medio termine, su possibili sistemi propulsivi a basse o zero emissioni, non è possibile predisporre piani

d'investimento aziendali in nuove tecnologie di propulsori, né elaborare progetti relativi alla loro catena logistica di distribuzione;

il quadro complessivo prospettato nelle proposte normative europee citate, applicabile al settore marittimo, delinea un aggravio normativo e sanzionatorio, con maggiori costi operativi, che gli operatori del settore non hanno possibilità di evitare entro i termini temporali stabiliti e che per questo motivo non appare giustificato;

oltre agli oneri derivanti dalla proposta sull'uso di combustibili a basse emissioni, il settore marittimo è interessato dagli aggravi derivanti dalla proposta sull'estensione del sistema europeo di scambio di quote di emissioni ETS al trasporto marittimo già a partire dal 2023 e dalla proposta sulla tassazione dell'energia da cui deriva l'eliminazione dell'attuale esenzione dalle accise sui carburanti marini;

il quadro normativo risultante dalle proposte europee citate è destinato a produrre conseguenze negative sul livello di concorrenza delle imprese di trasporto marittimo operanti in Europa, rispetto alle altre imprese globali che, non scalando porti europei, non dovranno sottostare alle nuove e più restrittive regole, e rischia di ridurre in modo significativo anche i flussi di traffico e le attività portuali in Europa, e in particolare nel nostro Paese, con importanti ricadute occupazionali, a vantaggio dei porti immediatamente vicini come quelli del Nord Africa, alcuni già operativi e altri in fase di costruzione;

ritiene, per i motivi esposti in premessa, che la proposta non rispetti il principio di proporzionalità e chiede che sia valutata l'opportunità di:

svolgere un'analisi di impatto economico commerciale sulle ricadute economiche per le imprese marittime e portuali europee e per l'occupazione, soprattutto per i territori a forte valenza marittima, derivanti dalla proposta sull'uso di combustibili a basse emissioni di carbonio nel settore del trasporto marittimo e dalla proposta sull'estensione del sistema ETS al trasporto marittimo;

prevedere un allungamento dei tempi di *phase-in* per l'applicazione della proposta sull'uso di combustibili a basse emissioni di carbonio nel settore del trasporto marittimo e della proposta sull'estensione del sistema ETS al trasporto marittimo, collegando la cadenza temporale di applicazione all'effettiva disponibilità sul mercato di soluzioni alternative all'uso degli attuali combustibili marini;

prevedere forme di esenzione dalle misure restrittive all'uso di combustibili non *green*, per i collegamenti marittimi relativi ai servizi essenziali ad assicurare alla popolazione insulare la necessaria « continuità territoriale » e per i collegamenti rientranti nelle cosiddette autostrade del mare alternative ai percorsi stradali;

prevedere un fondo dedicato, nell'ambito dell'ETS, teso a garantire che le entrate derivanti dalle quote di emissione per il settore marittimo e dalle eventuali sanzioni previste dalla proposta di regolamento sull'uso di combustibili a basse emissioni (*FuelEU Maritime*) siano completamente destinate ai progetti dedicati a individuare tecnologie che consentano la decarbonizzazione del settore marittimo.

€ 1,00