



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 26.7.2022  
C(2022) 5462 final

*Signora Presidente,*

*la Commissione ringrazia il Senato della Repubblica per il parere sulla 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 {COM(2021) 562 final}.*

*Tale proposta è parte del pacchetto "Pronti per il 55 %", un insieme più ampio di misure ambiziose, necessarie per conseguire l'obiettivo dell'UE di ridurre le emissioni di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030. Complementare alle altre proposte del pacchetto, in particolare il sistema di scambio di quote di emissioni, il regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi e la direttiva sulla promozione dell'energia da fonti rinnovabili, la proposta è volta a garantire, tra l'altro, che il settore del trasporto marittimo contribuisca in modo equo all'economia climaticamente neutra dell'Unione europea entro il 2050.*

*Garantire un livello minimo crescente della domanda di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel settore del trasporto marittimo è l'obiettivo centrale della proposta della Commissione. La definizione di obiettivi ambiziosi ma realistici e realizzabili imprimerà nuovo slancio all'impegno dell'Unione europea volto a ridurre di almeno il 55 % entro il 2030 le emissioni di gas a effetto serra e dimostra quanto l'UE sia pronta ad assumere un ruolo guida e a promuovere il cambiamento a livello globale.*

*La Commissione apprezza l'ampio sostegno del Senato della Repubblica agli obiettivi della proposta e la sua valutazione che è rispettato il principio di sussidiarietà, tuttavia prende anche atto dei rilievi riguardanti la proporzionalità e dei suggerimenti relativi a diversi aspetti della proposta. La Commissione è lieta di poter chiarire alcuni punti.*

*La proposta fissa obiettivi in materia di intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata dalle navi; è pertanto tecnologicamente neutra e tiene conto di tutti i carburanti alternativi sostenibili del settore del trasporto marittimo. Tra questi figurano il gas naturale liquefatto fossile come carburante di transizione, ma anche e soprattutto i biocarburanti liquidi, gli elettrocarburanti*

*Sen. Maria Elisabetta ALBERTI CASELLATI  
Presidente del  
Senato della Repubblica  
Piazza Madama I  
00186 ROMA, ITALIA*

liquidi, il gas decarbonizzato (compreso il bio-GNL e l'e-gas), l'idrogeno decarbonizzato e i combustibili da esso derivati (compresi il metano e l'ammoniaca) e l'energia elettrica. Dal momento che alternative più avanzate non sono ancora ampiamente disponibili né sono state tuttora testate per l'uso sulle navi, gli obiettivi iniziali della proposta della Commissione rispecchiano tale situazione e possono essere raggiunti utilizzando i biocarburanti e, ad esempio, l'alimentazione elettrica da terra durante gli scali.

Gli obiettivi proposti per i primi 10 anni consentono l'introduzione graduale di obiettivi più ambiziosi; al tempo stesso danno chiari segnali riguardo agli obblighi futuri per garantire al settore la certezza del diritto e orientamenti in materia di investimenti. Per rispettare i requisiti, la proposta prevede diversi meccanismi di flessibilità per la conformità. In primo luogo gli obiettivi non sono fissati per ciascuna tratta, ma devono invece essere raggiunti su base media annuale. In secondo luogo, è possibile riportare un'eccedenza di conformità da un anno all'altro o prendere a prestito, entro certi limiti, un anticipo dell'eccedenza. In terzo luogo, il meccanismo di messa in comune (pooling) offre alle navi la possibilità di mettere in comune i propri saldi di conformità al fine di soddisfare i requisiti, cosicché l'eccedenza di una nave che ha superato il proprio saldo di conformità possa essere utilizzata per compensare il disavanzo di un'altra nave del pool.

L'offerta e la distribuzione di carburanti alternativi sono affrontate dagli altri elementi del pacchetto "Pronti per il 55%", in particolare dalla revisione della direttiva sulle energie rinnovabili e dal regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

Nella valutazione d'impatto che accompagna la proposta FuelEU Maritime<sup>1</sup> la Commissione ha valutato il rischio potenziale di deviazione della rotta e di riduzione del flusso di traffico in Europa, giungendo alla conclusione che tale rischio è basso, in particolare nei primi 10 anni di applicazione del regolamento. I significativi costi aggiuntivi connessi ai nuovi scali, che dovrebbero includere il carico/scarico di merci/passeggeri, dovrebbero facilmente superare il costo degli obblighi supplementari in materia di carburante. L'applicazione al trasporto marittimo del sistema di scambio di quote di emissioni e le nuove norme in materia di tassazione dell'energia sono misure basate sul mercato volte a incentivare l'uso di tecnologie di propulsione e pratiche operative più efficienti sotto il profilo energetico, oltre all'uso di carburanti più puliti.

È difficile collegare direttamente le tariffe di nolo al costo del carburante; tuttavia sulla base della letteratura esistente sul rapporto tra i prezzi di questi due elementi, si stima che l'impatto sulle tariffe di nolo sarà compreso tra lo 0,1 % e il 2,5 % per il 2030 e tra lo 0,8 % e il 15,1 % nel 2050. Poiché la quota rappresentata dai costi di trasporto sui prezzi finali al consumatore è bassa, si prevede che l'intervento non avrà ripercussioni significative sui prezzi delle materie prime e dei beni finali.

Tuttavia il Senato della Repubblica sottolinea giustamente che la soluzione definitiva per garantire parità di condizioni ed evitare la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio consiste nel raggiungimento di norme globali più rigorose. La Commissione sta pertanto portando avanti negoziati paralleli sia a livello dell'Unione europea che a livello dell'Organizzazione marittima internazionale. Si tratta di un compito impegnativo, ma che allo stesso tempo offre alla Commissione un'opportunità unica di ispirare e orientare i negoziati a livello mondiale,

---

<sup>1</sup> SWD(2021) 635 final

*consentendole inoltre di puntare al massimo allineamento possibile con gli obiettivi dell'Unione europea.*

*Per quanto riguarda la previsione di forme di esenzione per assicurare la necessaria "continuità territoriale", la proposta introduce requisiti proporzionati nei primi 10 anni di FuelEU; inoltre il meccanismo di flessibilità dà agli Stati membri il tempo sufficiente per preparare le proprie flotte alla transizione, garantendo contestualmente i collegamenti con le isole. La Commissione, pur sensibile alle problematiche relative alla coesione geografica, si è in generale opposta all'introduzione di esenzioni correlate a tali aspetti, per evitare di abbassare il livello di ambizione o di creare lacune nel regolamento. Siffatte esenzioni sarebbero infatti contrarie all'obiettivo della Commissione di garantire la parità di trattamento ed evitare ripercussioni negative sulla competitività e sull'inquinamento marino.*

*Con riferimento all'ultimo punto del parere del Senato della Repubblica, la Commissione condivide la proposta di destinare determinate entrate a un fondo dedicato. Nella sua proposta la Commissione ha previsto, all'articolo 21, che le entrate derivanti dalle sanzioni correttive siano assegnate al Fondo per l'innovazione per sostenere progetti comuni finalizzati alla rapida diffusione di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel settore marittimo. Per quanto riguarda l'assegnazione delle entrate derivanti dal sistema di scambio di quote di emissioni per il settore marittimo, il suggerimento esula dall'ambito della proposta FuelEU Maritime e deve essere esaminato nel contesto dei negoziati sulla revisione del sistema di scambio di quote di emissioni dell'UE<sup>2</sup>.*

*Le considerazioni che precedono fanno riferimento alla proposta iniziale presentata dalla Commissione, che attualmente sta seguendo l'iter legislativo presso il Parlamento europeo e il Consiglio.*

*Confidando di aver così chiarito i punti sollevati dal Senato della Repubblica, la Commissione sarà lieta di proseguire il dialogo politico anche in futuro.*

*Voglia gradire, signora Presidente, i sensi della nostra più alta considerazione.*

*Maroš Šefčovič  
Vicepresidente*

*Adina-Ioana Vălean  
Membro della Commissione*



---

<sup>2</sup> COM(2021) 551 final