

A: Senato della Repubblica

4^a Commissione permanente

Politiche dell'Unione europea

OGGETTO: Legge di delegazione europea 2022-2023 per il recepimento delle direttive (UE) 2023/958 e **2023/959** che hanno modificato la disciplina europea previgente in materia di riduzione delle emissioni di gas serra, estendendo il regime ETS al trasporto marittimo.

1. Ambito regolamentato dalla norma europea:

assicurare nella Legge di delegazione europea in esame quanto contenuto all'articolo 1 della Direttiva 2023/959 (**che modifica l'articolo 10 della Direttiva 2003/87/CE**), paragrafo 12, che prevede:

- alla **lettera b)** che “[...] *gli Stati membri stabiliscono l'uso dei proventi della vendita all'asta di quote [...]*”;
- alla **lettera f)**, l'invito agli Stati membri ad investire in misure che contribuiscano alla decarbonizzazione del “[...] **settore marittimo compreso il miglioramento dell'efficienza energetica delle navi, dei porti, tecnologie e infrastrutture innovative e combustibili alternativi sostenibili [...]**”;

2. Collocazione dell'emendamento richiesto:

Il testo in esame, all'ART.12 prevede:

f) assicurare che, in attuazione di quanto previsto dall'articolo 3 *octies bis*, paragrafo 3, secondo comma, quarto periodo, della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, una parte dei proventi nazionali generati dal trasporto marittimo, non attribuiti al bilancio dell'Unione europea, sia destinata a promuovere la decarbonizzazione del settore del trasporto marittimo;

3. Proposta dell'AdSP MTMI (porto di Gioia Tauro):

dopo l'art. 12, lettera f,

DA AGGIUNGERSI UN ARTICOLATO NORMATIVO CHE CONSIDERATI:

- lo svantaggio competitivo dei porti a vocazione *transshipment* nazionali, rispetto agli omologhi porti non europei;
- la rilevanza dei porti a vocazione *transshipment* collocati nel territorio nazionale per tutelare la filiera di approvvigionamento dell'Italia e dell'Unione;
- la rilevanza del gettito generato e dei livelli occupazionali;

-l'esigenza di tutelare le aziende che nel tempo hanno scelto di investire nel sud Italia, anziché in porti extra EU del Mediterraneo;

-che i porti a vocazione *transshipment* nazionali sono collocati in aree geografiche a ritardo di sviluppo e che i livelli occupazionali non potrebbero essere assicurati da altri settori;

CONCRETIZZI:

- L'individuazione e la destinazione di una quota dedicata dei fondi di cui alla precedente lettera f per finanziare la decarbonizzazione dei porti a vocazione *transshipment* nazionali con volumi superiori a 500.000 teu/anno e una quota di trasbordo sul totale superiore al 70% in adesione al disciplinato dell'articolo 1 della Direttiva 2023/959 **(che modifica l'articolo 10 della Direttiva 2003/87/CE)**, paragrafo 12;
- Tali somme saranno impiegabili per finanziare interventi riconducibili alle infrastrutture per la transizione energetica ed alle infrastrutture per la fornitura di carburanti alternativi, ovvero del *cold ironing*, etc (di cui al pacchetto normativo FIT FOR 55, in particolare:
 - "Regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi" [*Alternative Fuels Infrastructure Deployment (AFID)*]
 - Regolamento per favorire la pianificazione e gli investimenti a lungo termine per l'uso dei combustibili rinnovabili e a basse emissioni nel trasporto marittimo - *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 (FUEL-EU)*.

Si ringrazia il Presidente, Senatore Giulio Terzi di Sant'Agata, per averci garantito l'audizione di oggi.

Il Segretario Generale
Alessandro Guerri

Il Presidente
Ammiraglio Andrea Agostinelli