



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 19 luglio 2013  
(OR. en)**

**12416/13**

**ENV 716  
MAR 101  
MI 655**

**NOTA DI TRASMISSIONE**

---

Origine: Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea  
Data: 1° luglio 2013  
Destinatario: Uwe CORSEPIUS, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea  
n. doc. Comm.: COM(2013) 475 final  
Oggetto: Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio  
Prima relazione sullo stato di avanzamento dell'attuazione del documento di lavoro dei servizi della Commissione dal titolo "Pollutant emission reduction from maritime transport and the Sustainable Waterborne Transport Toolbox"

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione COM(2013) 475 final.

All.: COM(2013) 475 final



Bruxelles, 28.6.2013  
COM(2013) 475 final

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL  
CONSIGLIO**

**Prima relazione sullo stato di avanzamento dell'attuazione del documento di lavoro dei  
servizi della Commissione dal titolo "Pollutant emission reduction from maritime  
transport and the Sustainable Waterborne Transport Toolbox"**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

# RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

## Prima relazione sullo stato di avanzamento dell'attuazione del documento di lavoro dei servizi della Commissione dal titolo "Pollutant emission reduction from maritime transport and the Sustainable Waterborne Transport Toolbox"

(Testo rilevante ai fini del SEE)

### INDICE

1.	INTRODUZIONE.....	4
1.1.	Scopo della prima relazione sullo stato di avanzamento e periodo di riferimento .....	4
1.2.	Sintesi e struttura della prima relazione sullo stato di avanzamento.....	4
2.	MISURE A BREVE TERMINE -- ATTUALE STATO DI ATTUAZIONE E PROSSIMI PASSI.....	5
2.1.	Strumenti di finanziamento dei trasporti dell'UE.....	5
2.2.	Banca europea per gli investimenti (BEI).....	7
2.3.	Finanziamenti nazionali .....	8
2.3.1.	Misure in materia di aiuti di Stato oggetto della disciplina degli aiuti di Stato per la tutela ambientale .....	8
2.3.2.	Altri regimi nazionali e regionali a sostegno del trasporto marittimo sostenibile .....	9
2.4.	Dialogo internazionale e cooperazione tecnica.....	9
3.	MISURE A MEDIO E LUNGO TERMINE – SITUAZIONE ATTUALE E PROSSIMI PASSI.....	10
3.1.	Coordinamento con parti interessate e Stati membri .....	10
3.1.1.	Orientamenti sull'attuazione della direttiva 2012/33/UE.....	10
3.2.	Misure di regolamentazione .....	11
3.2.1.	Condizioni generali per l'utilizzo del GNL marino come combustibile navale .....	11
3.2.1.1.	Attività svolte in seno all'IMO.....	11
3.2.1.2.	Attività svolte in seno all'ISO .....	11
3.2.1.3.	Attività svolte a livello dell'UE .....	12
3.2.2.	Tecnologie di depurazione .....	15
3.2.2.1.	Approvazione dei sistemi di depurazione dei gas di scarico a bordo.....	15
3.2.2.2.	Requisiti per i rifiuti generati dai sistemi di depurazione .....	15
3.2.3.	Sistemi elettrici lungo la costa .....	16
3.3.	Sviluppo delle infrastrutture .....	16
3.4.	Ricerca, sviluppo tecnologico e innovazione .....	17
4.	CONCLUSIONI.....	18

ALLEGATO 1 - ..... 19

ALLEGATO 2 - ..... 23

## 1. INTRODUZIONE

Nel settembre 2011 la Commissione ha presentato il documento di lavoro dei suoi servizi dal titolo “Pollutant emission reduction from maritime transport and the Sustainable Waterborne Transport Toolbox” [Riduzione delle emissioni inquinanti prodotte dal trasporto marittimo e Strumento per trasporti per via d’acqua sostenibili]<sup>1</sup>. Tale documento, denominato “Strumento”, accompagnava la proposta di modifica della direttiva 1999/32/CE del 26 aprile 1999, che recepiva le norme dell’Organizzazione marittima internazionale (IMO) del 2008 sul tenore massimo di zolfo consentito nei combustibili utilizzati nel settore del trasporto marittimo.

Lo Strumento ha proposto una serie di misure di accompagnamento a breve termine, inserite nell’ambito dell’attuale prospettiva finanziaria, volte a ridurre i costi di conformità in relazione alle nuove norme in materia di basso tenore di zolfo. Ha proposto altresì una serie di misure di accompagnamento a medio e lungo termine finalizzate ad affrontare, in una prospettiva più ampia e in maniera più integrata, le sfide ambientali che si presentano al settore del trasporto marittimo dell’UE.

### 1.1. Scopo della prima relazione sullo stato di avanzamento e periodo di riferimento

Il 21 novembre 2012 il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato la direttiva 2012/33/UE che modifica la direttiva 1999/32/CE del Consiglio relativa al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo<sup>2</sup>. La direttiva promuove l’uso di metodi per la conformità alla normativa basati su tecnologie e alternativi rispetto a quelli basati sui combustibili, come ad es. sistemi di depurazione dei gas di scarico a bordo, combustibili alternativi come il gas naturale liquefatto (GNL) e sistemi elettrici lungo la costa.

L’articolo 1, punto 10, lettera c), della direttiva 2012/33/UE prevede, nel nuovo paragrafo 3, che la Commissione, in cooperazione con gli Stati membri e le parti interessate, elabori “misure adeguate, incluse quelle identificate nel documento di lavoro dei servizi della Commissione del 16 settembre 2011, [...] al fine di promuovere la conformità con le norme ambientali della presente direttiva e ridurre al minimo eventuali effetti negativi”.

Questa prima relazione, che riguarda il periodo compreso tra settembre 2011 e gennaio 2013, presenta l’attuale stato di attuazione delle misure previste dallo Strumento, formula proposte per una più stretta cooperazione tra Commissione, Stati membri e operatori del settore per gestire l’attuazione delle misure e offre il mezzo per sviluppare, se del caso, ulteriori misure.

### 1.2. Sintesi e struttura della prima relazione sullo stato di avanzamento

Realizzare una tecnologia che permetta di conformarsi alla direttiva richiede investimenti di capitale da parte del settore privato, con il sostegno di quello pubblico ove necessario. Il capitolo 2 descrive brevemente i progressi compiuti fino ad oggi relativamente alle misure di accompagnamento a breve termine volte a garantire che gli attuali strumenti finanziari dell’UE, nonché i sistemi di finanziamento nazionali, continuassero a fornire sostegno specifico a progetti marittimi incentrati sulla promozione di soluzioni conformi alle nuove norme in materia di basso tenore di zolfo. Esso delinea i risultati conseguiti, ma anche le sfide che ne ostacolano l’attuazione, proponendo azioni volte ad affrontarle.

La formulazione di misure di accompagnamento a medio e lungo termine è già cominciata con una serie di azioni volte a individuare e colmare le lacune normative che ostacolano l’applicazione sicura delle tecnologie navali pulite e l’uso di combustibili alternativi come il

---

<sup>1</sup> SEC (2011) 1052 definitivo.

<sup>2</sup> GU L 327 del 27.11.2012, pag. 1.

GNL marino, nonché a sviluppare le norme e infrastrutture verdi necessarie. Il capitolo 3 riassume brevemente la situazione attuale di questo processo e delinea la via che dovranno seguire Commissione, Stati membri e operatori del settore per portare avanti congiuntamente l'attuazione dello strumento. In questo contesto, la Commissione propone la creazione di un gruppo di esperti ad hoc: il Forum europeo per il trasporto marittimo sostenibile (European Sustainable Shipping Forum - ESSF). Il capitolo 4 presenta le conclusioni e riassume i prossimi passi da compiere.

L'allegato 1 alla presente relazione presenta una tabella di marcia per l'avanzamento dell'attuazione dello Strumento per trasporti per via d'acqua sostenibili, mentre l'allegato 2 elenca i progetti di autostrade del mare (AdM) e porti cofinanziati dalla rete TEN-T a sostegno della priorità politica relativa ai bassi valori di zolfo.

## **2. MISURE A BREVE TERMINE – ATTUALE STATO DI ATTUAZIONE E PROSSIMI PASSI**

### **2.1. Strumenti di finanziamento dei trasporti dell'UE**

Per tutto il 2011 e il 2012, il programma della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e il secondo programma Marco Polo hanno fornito uno specifico sostegno finanziario a progetti marittimi incentrati sulla promozione di soluzioni per la conformità con le nuove norme in materia di basso tenore di zolfo nonché in grado di facilitare l'uso di sistemi di depurazione dei gas di scarico a bordo, combustibili alternativi come il GNL e sistemi elettrici lungo la costa.

#### **(a) Programma TEN-T**

Il programma TEN-T ha cofinanziato una serie di progetti che hanno contribuito a raggiungere l'obiettivo di aumentare il sostegno all'utilizzo di combustibili a basso tenore di zolfo, tra cui studi di fattibilità, studi di progettazione, azioni pilota e opere atte ad agevolare lo sviluppo di infrastrutture verdi quali impianti di bunkeraggio di GNL marino lungo la costa, produzione di energia elettrica lungo la costa e tecnologie di depurazione. Il valore totale di questi progetti di autostrade del mare (AdM) e porti cofinanziati dalla TEN-T è pari a 123,3 milioni di euro, di cui un contributo totale dell'UE pari a 56,9 milioni di euro.

Lo sviluppo di infrastrutture di bunkeraggio di GNL non si è concentrato solo nella zona di controllo delle emissioni di zolfo (SECA), ma anche nel Mar Mediterraneo e nell'Oceano Atlantico. Tale sviluppo è avvenuto principalmente in maniera volontaria su iniziativa degli Stati membri meridionali dell'UE e ha il potenziale per contribuire alla realizzazione di impianti di bunkeraggio di GNL in tutta l'Unione.

Il sostegno allo sviluppo di un settore del trasporto marittimo e delle relative infrastrutture portuali, come i pontoni di bunkeraggio di GNL marino, più ecologici continuerà a essere una priorità dei prossimi inviti a presentare proposte annuali e pluriennali della TEN-T. È altresì necessario focalizzarsi su altre misure quali la convalida e la sperimentazione di tecnologie pulite innovative, il sostegno a carburanti alternativi, come il GNL, e la possibilità di apportare particolari modifiche alle navi allo scopo di soddisfare le norme ambientali. Sarà altresì importante contemplare nuove misure in combinazione con un aggiornamento dei collegamenti esistenti o in corso di creazione delle autostrade del mare (AdM). Riguardo ai progetti TEN-T, ove possibile saranno osservate le norme in materia di aiuti di Stato.

## **(b) Programma Marco Polo II**

Nel 2011 il programma Marco Polo<sup>3</sup> ha introdotto una specifica priorità politica a sostegno di progetti basati sul trasporto marittimo a corto raggio (TMCR) che applicano tecnologie innovative di riduzione delle emissioni e prassi operative efficaci.

Nonostante l'invito a presentare proposte del 2011, la risposta del settore si è rivelata comunque scarsa, principalmente a causa della difficile situazione economica e finanziaria. Questo ha implicato la mancata selezione di progetti di trasporto marittimo a corto raggio in grado di rispondere a tale priorità specifica. Nel quadro di una misura di accompagnamento "Contribution to European programme for the support of Short Sea Shipping" [Contributo al programma europeo per il sostegno al trasporto marittimo a corto raggio] sono inoltre sotto esame questioni relative alla competitività e al rispetto dell'ambiente del TMCR, tra cui le probabili distorsioni nella catena logistica o lo spostamento modale dal trasporto marittimo a quello terrestre a seguito dell'introduzione di norme più severe in materia di basso tenore di zolfo nella zona di controllo delle emissioni di zolfo designata a livello europeo (SECA) nel 2015. Suddetta misura è attualmente applicata dalla rete europea del trasporto marittimo a corto raggio (European Shortsea Network - ESN), composta dai Centri di promozione del TMCR<sup>4</sup>. Come primo passo, entro la fine del 2013 l'ESN svilupperà un metodo di raccolta dati e valutazione dei suddetti possibili impatti sul settore del trasporto marittimo a corto raggio nella SECA.

L'invito a presentare proposte 2012 del programma Marco Polo (con un bilancio pari a 64,6 milioni di euro) ha mantenuto le priorità per un trasporto marittimo a corto raggio pulito e rispettoso dell'ambiente. Secondo le prime indicazioni, l'invito del 2012 ha attirato molti più progetti per il TMCR rispetto al 2011; la disponibilità dei risultati delle valutazioni dei progetti è prevista per il primo semestre 2013.

Allo scopo di garantire la continuità di tutte queste iniziative nell'ambito del prossimo quadro finanziario pluriennale 2014-2020, sarà importante assicurare il proseguimento delle attività a sostegno delle misure che vanno a vantaggio del trasporto marittimo pulito, mediante il follow-up del programma Marco Polo nel contesto delle nuove reti transeuropee di trasporto (TEN-T)<sup>5</sup> e del meccanismo per collegare l'Europa (CEF)<sup>6</sup>. Le proposte della Commissione per TEN-T e CEF sono attualmente in fase di discussione nell'ambito della procedura legislativa tra Parlamento europeo e Consiglio.

### **Prossimi passi**

<b>Azione</b>	<b>Attori responsabili</b>	<b>Tempistica</b>
---------------	----------------------------	-------------------

<sup>3</sup> C (2011) 7317 del 19.10.2011

<sup>4</sup> Ai sensi dell'articolo 12 del regolamento (CE) n. 1692/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 2006, che istituisce il secondo programma "Marco Polo" relativo alla concessione di contributi finanziari comunitari per migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci ("Marco Polo II") (GU L 328 del 24.11.2006, pag.1), il programma di lavoro 2011 ha interessato quattro ulteriori misure di accompagnamento. La misura "Contributo al programma europeo per il sostegno al trasporto marittimo a corto raggio (TMCR)" viene realizzata mediante una sovvenzione ai sensi dell'articolo 168, paragrafo 1, lettera f), delle modalità di esecuzione del regolamento finanziario applicabile al bilancio generale dell'UE. Il bilancio previsto è pari a 350 000 EUR.

<sup>5</sup> Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), COM(2011) 650 definitivo.

<sup>6</sup> Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa, COM(2011) 665 definitivo.

1. <i>Richiedere un finanziamento nell'ambito degli inviti 2012 a presentare proposte annuali e pluriennali della TEN-T.</i>	<i>SM/Operatori del settore</i>	<i>Chiusura il 28.2.2013</i>
2. <i>Utilizzare le opportunità offerte dall'invito a presentare proposte 2013 del programma Marco Polo.</i>	<i>Operatori del settore</i>	<i>I semestre 2013</i>
3. <i>Analizzare le possibili modalità di adeguamento dei criteri del programma Marco Polo II al fine di rispecchiare meglio le condizioni di mercato e consentire il finanziamento di progetti di trasporto marittimo verde.</i>	<i>CE/SM</i>	<i>Inizio 2013</i>
4. <i>Utilizzare meglio gli strumenti di finanziamento dei trasporti dell'UE e il coordinamento con altri strumenti dell'Unione, quali fondi strutturali, prestiti della BEI, ecc.</i>	<i>CE/SM/Operatori del settore</i>	<i>Inizio 2013</i>
5. <i>Garantire la continuità delle attività della ESN in merito ai possibili impatti (come lo spostamento modale) sul settore del trasporto marittimo a corto raggio nella SECA.</i>	<i>CE/ESN/SPC</i>	<i>2013-2014</i>

CE: Commissione europea; SM: Stati membri; ESN – Rete europea del trasporto marittimo a corto raggio; SPC: Centri di promozione del TMCR.

## 2.2. Banca europea per gli investimenti (BEI)

La BEI ha continuato a fornire finanziamenti a progetti di trasporto marittimo concentrandosi, in linea con la legislazione dell'UE, sul sostegno allo sviluppo di tecnologie navali "pulite" e a una maggiore efficienza dei combustibili. Ad esempio, i prestiti della BEI possono coprire fino alla metà dei costi sostenuti per navi nuove (soprattutto se utilizzano nuove tecnologie) o per progetti di ottimizzazione dell'intera flotta, quali installazione di sistemi di depurazione dei gas di scarico e adattamento dei motori per convertirli al GNL, a condizione che l'entità minima del prestito sia di 50 milioni di euro. Attualmente, tuttavia, la BEI ha ricevuto poche domande di finanziamento.

Una possibilità per superare la scarsa risposta dal settore del trasporto marittimo potrebbe essere un'opera di sensibilizzazione riguardo alle condizioni di prestito della BEI per il settore. Altre opportunità potrebbero inoltre derivare dall'esplorazione di possibili partenariati intersettoriali (multilaterali)<sup>7</sup> in cui vari soggetti collaborano per lo sviluppo, il finanziamento e l'attuazione di progetti marittimi miranti, tra l'altro, a testare, convalidare e diffondere tecnologie navali pulite. Raggruppare una serie di progetti di riqualificazione al fine di raggiungere la massa critica di investimenti richiesti (ossia oltre 50 milioni di euro) potrebbe essere un'altra opzione esplorabile dal settore. Occorre vagliare anche l'ipotesi di ricorrere ad altri strumenti finanziari innovativi attuati dalla BEI, quali lo strumento di garanzia dei prestiti per i progetti della rete transeuropea dei trasporti (LGTT) o la fase pilota dell'iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020<sup>8</sup>, per il finanziamento di grandi progetti europei di

<sup>7</sup> Ad es. un'alleanza tra organizzazioni provenienti da due o più settori quali imprese, organizzazioni governative e intergovernative che operano nel settore marittimo.

<sup>8</sup> Regolamento (UE) n. 670/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 luglio 2012, che modifica la decisione n. 1639/2006/CE che istituisce un programma quadro per la competitività e l'innovazione (2007-2013) e il regolamento (CE) n. 680/2007 che stabilisce i principi generali per la

infrastrutture marittime, o il meccanismo di finanziamento con ripartizione dei rischi, per il finanziamento di attività pilota e dimostrative. Sarebbe opportuno tener conto anche del recente Libro verde sul finanziamento a lungo termine dell'economia europea<sup>9</sup>.

### Prossimi passi

Azione	Attori responsabili	Tempistica
6. Sensibilizzare sulle condizioni generali di prestito della BEI per il settore del trasporto marittimo.	BEI/CE/Operatori del settore	2013 -2014
7. Esplorare le possibilità di partenariati intersettoriali in grado di garantire il finanziamento di progetti marittimi da parte della BEI.	CE/ESSF	2013-2014
8. Vagliare l'ipotesi di ricorrere all'LGTT o alla fase pilota dell'iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti di infrastrutture di trasporto marittimo con periodi lunghi di ammortamento.	CE/SM/Operatori del settore/ ESSF	2013-2014
9. Esplorare l'ipotesi di creare un pacchetto finanziario di progetti di riqualificazione al fine di richiedere prestiti ordinari alla BEI.	ESSF	2013-2014

BEI: Banca europea per gli investimenti; ESSF: Forum europeo per il trasporto marittimo sostenibile

### **2.3. Finanziamenti nazionali**

#### *2.3.1. Misure in materia di aiuti di Stato oggetto della disciplina degli aiuti di Stato per la tutela ambientale*

Sono state ulteriormente chiarite le condizioni per l'applicazione delle disposizioni in materia di aiuti di Stato a sostegno di un rapido adeguamento alle nuove norme ambientali, previste nelle sezioni 3.1.1. e 3.1.2. della disciplina comunitaria degli aiuti di Stato per la tutela ambientale<sup>10</sup>. Di conseguenza, gli Stati membri che intendono fornire sostegno agli operatori penalizzati dalle norme in materia di basso tenore di zolfo introdotte dalla direttiva 2012/33/UE possono concedere aiuti di Stato per:

- l'acquisizione di nuove navi che rispettino i nuovi limiti di zolfo, a condizione che sia effettuata fino a un anno prima dell'entrata in vigore delle nuove norme, vale a dire entro il 31 dicembre 2013. L'intensità massima dell'aiuto è pari rispettivamente al 10%, 15% e 20% per le grandi, medie e piccole imprese;
- l'adeguamento delle navi esistenti allo scopo di rispettare i nuovi limiti di zolfo (ad es. installazione di scrubber) prima dell'entrata in vigore delle nuove norme, vale a

---

concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia.

<sup>9</sup> COM(2013) 150 final.

<sup>10</sup> GU C 82 dell' 1.4.2008, pag. 1.

dire entro il 31 dicembre 2014. L'intensità massima dell'aiuto è pari rispettivamente al 50%, 60% e 70% per le grandi, medie e piccole imprese.

A causa degli attuali deficit di bilancio e delle misure di austerità adottate dalla maggior parte degli Stati membri dell'UE, l'applicazione di questa possibilità è stata limitata. Finora la Finlandia è l'unico Stato membro ad aver fornito tale sostegno all'adeguamento rapido alla direttiva sul tenore di zolfo recentemente adottata. La Commissione ha approvato il regime di sostegno finlandese il 7 dicembre 2011<sup>11</sup> e ne poi approvato alcune modifiche il 23 gennaio 2013<sup>12</sup>. Sulla base di detto schema, le autorità finlandesi hanno inoltre concesso aiuti individuali in favore di un nuovo traghetto a GNL che collega Turku a Stoccolma<sup>13</sup>.

### 2.3.2. *Altri regimi nazionali e regionali a sostegno del trasporto marittimo sostenibile*

Oltre alle misure a sostegno di un rapido adeguamento alle nuove norme ambientali, è necessario esaminare le argomentazioni a favore di uno specifico coinvolgimento pubblico a livello nazionale e/o regionale volto a consentire il trasporto marittimo sostenibile in conformità con le norme in materia di aiuti di Stato. Questo potrebbe avvenire sotto forma di incentivi per le navi verdi che fanno scalo nei porti nazionali, ad es. diritti e tariffe portuali verdi, esenzioni fiscali o altri sistemi nazionali in grado di premiare gli operatori che decidono di investire precocemente nello sviluppo di tecnologie navali "pulite" e i promotori del trasporto marittimo sostenibile.

#### **Prossimi passi**

<b>Azione</b>	<b>Attori responsabili</b>	<b>Tempistica</b>
<i>10. Esaminare l'introduzione di regimi di finanziamento nazionali a sostegno di un rapido rispetto delle norme in materia di basso tenore di zolfo da parte degli operatori navali nazionali.</i>	<i>SM</i>	<i>2013-2014</i>
<i>11. Identificare possibili incentivi applicabili a livello locale, nazionale e regionale, come ad es. diritti e tariffe portuali verdi per le navi ecologiche (in conformità con le norme in materia di aiuti di Stato).</i>	<i>SM/Operatori del settore</i>	<i>2013-2014</i>

### 2.4. **Dialogo internazionale e cooperazione tecnica**

La Commissione ha inserito lo Strumento all'ordine del giorno delle riunioni bilaterali e multilaterali di dialogo sul trasporto marittimo con partner chiave quali Stati Uniti d'America, Cina, Giappone, Norvegia e Brasile. Scopo di questi scambi è garantire che i principali partner siano informati delle proposte dell'UE, conoscere le iniziative dei partner nel settore, individuare le opportunità di azione congiunta e garantire la compatibilità a livello mondiale delle misure tecniche e operative. Il coordinamento con le iniziative attuate dall'IMO, dall'Organizzazione internazionale per la standardizzazione (ISO) nonché da altri organismi

<sup>11</sup> SA. 32118 - Finlandia – Regime di orientamenti generali sugli aiuti agli investimenti destinati alle navi al fine di migliorare la protezione dell'ambiente; GU C 22 del 27.1.2012, pag. 4.

<sup>12</sup> SA.35686 (2012/N) – Finlandia - "Modifiche al regime di orientamenti generali sugli aiuti agli investimenti destinati alle navi al fine di migliorare la protezione dell'ambiente", pubblicate il 23 gennaio 2013.

<sup>13</sup> SA.33382 – Finlandia - Aiuti di Stato relativi a la protezione ambientale per Viking Line Ltd., adottati il 25 aprile 2012, GU C 160 del 6.6.2012, pag. 9.

competenti sarà essenziale per garantire l'interoperabilità mondiale delle eventuali norme tecniche e operative adottate a livello dell'UE o internazionale.

### Prossimi passi

Azione	Attori responsabili	Tempistica
12. Continuare il dialogo a livello internazionale con i principali partner internazionali in materia di questioni marittime nonché il coordinamento con IMO/ISO su argomenti connessi alla sostenibilità marittima.	CE assistita dall'EMSA	Su base continuativa

### **3. MISURE A MEDIO E LUNGO TERMINE – SITUAZIONE ATTUALE E PROSSIMI PASSI**

Lo Strumento per trasporti per via d'acqua sostenibili ha proposto misure di accompagnamento a medio e lungo termine nell'ambito dei seguenti componenti: misure di regolamentazione dell'UE, tecnologia navale pulita e combustibili alternativi, infrastrutture verdi, possibilità di finanziamento, attività di ricerca e sviluppo, innovazione e cooperazione internazionale.

#### **3.1. Coordinamento con parti interessate e Stati membri**

Viste la presenza di molteplici approcci e soluzioni possibili e l'esigenza espressa da molte parti interessate del settore e Stati membri di uno scambio di informazioni più strutturato e di un coordinamento degli sforzi allo scopo di far progredire l'attuazione dello Strumento, la Commissione procederà alla creazione di un gruppo di esperti ad hoc: il Forum europeo per il trasporto marittimo sostenibile (ESSF).

L'ESSF affiancherà ai rappresentanti degli Stati membri organizzazioni pubbliche e private allo scopo di permettere, in settori individuati congiuntamente, un dialogo strutturale, lo scambio di migliori prassi e conoscenze tecniche, la cooperazione e il coordinamento tra i pertinenti soggetti interessati del settore marittimo a livello pubblico e privato nonché i servizi competenti della Commissione. L'ESSF offrirà la possibilità di discutere le questioni pratiche che possono emergere durante il processo di attuazione, in particolare nella fase di transizione prima dell'entrata in vigore delle nuove norme. Il Forum rappresenterà pertanto anche una piattaforma in cui discutere le misure a breve termine descritte nel capitolo 2. L'ESSF terrà inoltre debitamente conto delle specificità regionali ove necessario.

Si prevede che il Forum opererà in base alla seguente struttura: una plenaria, un segretariato e alcuni gruppi di lavoro tecnici non permanenti con il compito di portare avanti il lavoro dell'ESSF su questioni specifiche. L'ESSF sarà presieduto dalla Commissione e approverà il suo mandato sulla base di una proposta della Commissione stessa. Si prevede che il Forum sarà creato mediante decisione della Commissione in materia.

##### *3.1.1. Orientamenti sull'attuazione della direttiva 2012/33/UE*

La direttiva 2012/33/UE è stata pubblicata nella Gazzetta ufficiale dell'UE il 27 novembre 2012. Gli Stati membri hanno tempo fino al 18 giugno 2014 per recepire la direttiva nella legislazione nazionale. La direttiva prevede una serie di atti delegati e di

esecuzione che mirano, tra l'altro, ad aiutare gli Stati membri nel monitoraggio, l'attuazione e l'applicazione della direttiva stessa. La direttiva prevede inoltre che un comitato e un gruppo di esperti, composto di esperti degli Stati membri, assistano la Commissione nella preparazione di questi atti.

Per consentire questo processo, è prevista la creazione in seno all'ESSF di un gruppo di esperti incaricato di discutere l'attuazione della direttiva 2012/33/UE.

### Prossimi passi

<b>Azione</b>	<b>Attori responsabili</b>	<b>Tempistica</b>
<i>13. Creare il Forum europeo per il trasporto marittimo sostenibile (ESSF).</i>	<i>CE insieme a tutti i soggetti interessati</i>	<i>I semestre 2013</i>
<i>14. Organizzare la prima riunione plenaria del Forum e avviare le attività dei gruppi di lavoro tecnici dell'ESSF.</i>	<i>CE/ESSF</i>	<i>II semestre 2013</i>
<i>15. Discutere l'attuazione della direttiva 2012/33/UE.</i>	<i>CE/SM/ESSF/Operatori del settore</i>	<i>II semestre 2013 - 2015</i>

## **3.2. Misure di regolamentazione**

### *3.2.1. Condizioni generali per l'utilizzo del GNL marino come combustibile navale*

Sfruttare le potenzialità offerte dal GNL come combustibile navale implica di compiere ogni sforzo per garantire l'attuazione di tutte le norme di sicurezza necessarie, e ciò in maniera tempestiva in modo da evitare qualsiasi incertezza giuridica. A tal fine sono in corso lavori sia a livello internazionale, in sede IMO e ISO, sia di UE.

#### *3.2.1.1. Attività svolte in seno all'IMO*

Al momento, il sottocomitato dell'IMO sui liquidi e gas alla rinfusa sta lavorando al codice internazionale per il gas come combustibile (International gas as fuel Code – codice IGF), che sostituirà le linee guida provvisorie dell'IMO sul gas come combustibile navale (MSC.285(86)). Sono ancora al vaglio importanti questioni tecniche come la posizione del serbatoio di GNL, le garanzie contro i danni da collisioni e incagli, l'utilizzo di cisterne mobili o le norme per le operazioni di bunkeraggio. Si tratta di questioni tecniche di importanza fondamentale, specialmente per le navi da passeggeri. Dovranno essere esaminati anche gli aspetti relativi alla formazione del personale marittimo. Il codice IGF dovrebbe essere messo a punto nel 2014.

#### *3.2.1.2. Attività svolte in seno all'ISO*

Presso l'ISO il comitato tecnico competente (ISO TC 67, Gruppo di lavoro 10) sta lavorando allo sviluppo di linee guida per i sistemi e impianti di approvvigionamento di GNL come combustibile navale, inclusi requisiti di sicurezza, componenti, sistemi e formazione. Il primo progetto di linee guida sarà messo a punto nel 2013. Le linee guida integreranno il lavoro già svolto dall'ISO in materia di GNL marino.

### 3.2.1.3. Attività svolte a livello dell'UE

#### (a) Norme tecniche obbligatorie per la realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi

Il 24 gennaio 2013 la Commissione ha presentato il pacchetto Energia pulita per i trasporti, che include una proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi<sup>14</sup>. La proposta di direttiva impone agli Stati membri di assicurarsi che tutti i porti marittimi della rete TEN-T globale siano dotati di punti di rifornimento per il GNL destinati alle navi entro il 31 dicembre 2020 (articolo 6, paragrafo 2). La proposta di direttiva prevede inoltre che tutti i punti di rifornimento siano conformi a talune specifiche tecniche entro il 31 dicembre 2015 (articolo 6, paragrafo 4).

I punti di rifornimento di GNL per le navi dovranno essere conformi a norme europee ancora da elaborare, che saranno basate sulla norma internazionale ISO/TC67/WG10.

#### (b) Procedure e norme per la distribuzione e il bunkeraggio del GNL marino

L'assenza di procedure comuni e regole armonizzate per la distribuzione e il bunkeraggio di GNL per navi a livello dell'UE è attualmente al vaglio della Commissione in cooperazione con l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA). I lavori sono stati sostenuti da riunioni di un gruppo ad hoc di esperti in GNL marino organizzate da Commissione ed EMSA nei mesi di aprile, giugno e dicembre 2012.

Il gruppo di esperti si è concentrato principalmente sul bilancio delle regole e norme vigenti in materia di GNL e sull'individuazione delle potenziali barriere che ostacolano l'utilizzo su ampia scala del GNL come combustibile navale nell'UE.

La Commissione, assistita dall'EMSA, sta inoltre seguendo e coordinando il proprio lavoro con gli sviluppi normativi relativi all'utilizzo del bunkeraggio del GNL marino in atto a livello internazionale, nell'ambito dell'IMO, dell'ISO, dell'Associazione internazionale dei porti (IAPH) e dell'Associazione internazionale degli operatori di gasiere e terminali gasieri (SIGTTO).

L'EMSA ha inoltre commissionato ad esperti esterni un'analisi delle lacune nelle norme e nelle regole per il bunkeraggio delle navi alimentate a gas.

La Commissione europea continuerà le discussioni e le attività volte all'adozione a livello europeo di condizioni generali per il bunkeraggio del GNL compatibili con il quadro internazionale. Il documento di lavoro dei servizi della Commissione "Actions towards a comprehensive EU framework on LNG for shipping" [Azioni a favore di un quadro globale dell'UE in materia di GNL per il trasporto marittimo], che accompagna la comunicazione sul pacchetto "Energia pulita per i trasporti: una strategia europea in materia di combustibili alternativi"<sup>15</sup>, espone i risultati raggiunti finora nonché gli ulteriori passi da compiere da qui a fine 2014 per ottenere un insieme organico di regole, norme e linee guida.

#### (c) Azioni di sostegno

Anche il Parlamento europeo ha proposto un'azione preparatoria (con un bilancio pari a 1 milione di euro) volta a sostenere l'introduzione di adeguate condizioni generali in materia di GNL per il trasporto marittimo, ad es. mediante studi mirati. La portata di suddetta azione, che è ancora da definire, prenderà in considerazione l'esito dell'attività di analisi delle lacune

<sup>14</sup> COM(2013) 18 final.

<sup>15</sup> COM(2013) 17 final, del 24.1.2013.

svolta nel 2012 da Commissione, EMSA e soggetti interessati pertinenti. Essa potrà inoltre sostenere le eventuali azioni future previste per sviluppare ulteriormente le condizioni generali per l'utilizzo del GNL marino a seguito delle discussioni in seno all'ESSF.

### Prossimi passi in materia di GNL marino

Considerata la complessità dell'argomento, è necessario ampliare l'ambito di applicazione ed estendere la partecipazione ad altre parti interessate alla catena di approvvigionamento di GNL marino, includendovi le autorità competenti degli Stati membri. Si prevede pertanto la creazione in seno all'ESSF di un gruppo di lavoro sul GNL marino, che baserà il suo lavoro, tra l'altro, sui risultati del gruppo ad hoc di esperti in GNL, sulle raccomandazioni derivanti dall'analisi delle lacune normative commissionata dall'EMSA e da ulteriori studi di fattibilità sostenuti dal programma TEN-T, quali il progetto Northern EU LNG, ecc.

Il gruppo di lavoro fornirà consulenza all'ESSF sugli aspetti tecnici e giuridici relativamente allo sviluppo delle condizioni generali (norme, linee guida e/o regolamenti) volte a facilitare l'uso del GNL come combustibile marino a livello dell'UE e potrà svolgere le seguenti azioni:

<b>Azione</b>	<b>Attori responsabili</b>	<b>Tempistica</b>
<i>16. Sviluppare linee guida/norme/regole comuni e armonizzate in materia di GNL marino come combustibile navale, relative ad aspetti tecnici, operativi, di sicurezza e di formazione per: (a) trasferimento, stoccaggio e distribuzione; (b) bunkeraggio; (c) utilizzo a bordo.</i>	<i>CE/EMSA/ESSF</i>	<i>2013-2014</i>
<i>17. Analizzare alcune delle barriere di mercato che potrebbero ostacolare la diffusione del GNL, quali aspetti organizzativi, operativi e relativi ai costi e mancanza di informazioni.</i>	<i>CE/EMSA/ESSF</i>	<i>2013-2014</i>
<i>18. Mantenere collegamenti e garantire il coordinamento con gli sviluppi normativi relativi all'utilizzo del GNL marino in atto a livello internazionale, ossia in seno a IMO, ISO, IAPH, SIGTTO, ecc.</i>	<i>CE/EMSA/ESSF</i>	<i>2013-2014</i>
<i>19. Fornire orientamento e sostegno per la creazione e la valutazione di realtà commerciali efficaci (approccio della catena di approvvigionamento di GNL).</i>	<i>CE/EMSA/ESSF</i>	<i>2013-2014</i>
<i>20. Sensibilizzare il pubblico sui benefici del GNL marino.</i>	<i>CE/EMSA/ESSF</i>	<i>2013-2014</i>

### 3.2.2. **Tecnologie di depurazione**

#### 3.2.2.1. Approvazione dei sistemi di depurazione dei gas di scarico a bordo

Nella direttiva 2011/75/UE della Commissione, del 2 settembre 2011<sup>16</sup>, recante modifica della direttiva 96/98/CE del Consiglio sull'equipaggiamento marittimo<sup>17</sup> sono stati inseriti requisiti armonizzati per l'approvazione dei sistemi di depurazione dei gas di scarico a bordo (tecniche di depurazione) delle navi battenti bandiera di uno Stato membro dell'Unione. Secondo queste nuove disposizioni, dal 5 ottobre 2012 gli scrubber posizionati a bordo delle navi dell'UE devono rispettare le norme di cui all'allegato A.1<sup>18</sup> della direttiva.

#### 3.2.2.2. Requisiti per i rifiuti generati dai sistemi di depurazione

Alcuni tipi di scrubber generano rifiuti che non possono essere scaricati in mare, ma che devono essere trattati in maniera adeguata. Di conseguenza, i requisiti applicabili a tali rifiuti saranno valutati dai servizi della Commissione durante il processo di revisione in corso della direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico.

#### **Prossimi passi in materia di tecnologie di depurazione**

Di fronte alle sfide tecniche, operative ed economiche connesse con l'installazione, l'esercizio e la manutenzione dei sistemi di depurazione dei gas di scarico (scrubber), si prevede la creazione in seno all'ESSF di un gruppo di lavoro sulle tecnologie di depurazione, che valuterà, tra l'altro, questioni quali: idoneità degli scrubber all'installazione su tutti i tipi di motori e su ogni classe e dimensione di nave, costi iniziali, disponibilità, maturità dei prodotti, periodi di ammortamento, smaltimento dei residui (fanghi) e formazione dell'equipaggio. Il gruppo di lavoro consiglierà l'ESSF sugli aspetti tecnici, economici e operativi connessi all'utilizzo delle tecnologie di depurazione nel trasporto marittimo.

<b>Azione</b>	<b>Attori responsabili</b>	<b>Tempistica</b>
<i>21. Proporre l'inclusione dei residui provenienti dai sistemi di depurazione dei gas di scarico nella revisione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta.</i>	<i>CE/</i>	<i>II trimestre 2013</i>
<i>22. Valutare la necessità di linee guida e/o norme relative alle tecnologie di depurazione concernenti aspetti tecnici, operativi e di sicurezza, compresa la formazione dell'equipaggio, e questioni relative all'inquinamento marino.</i>	<i>CE/EMSA/ESSF</i>	<i>2013-2014</i>
<i>23. Individuare e analizzare le barriere di mercato che potrebbero ostacolare l'adozione delle tecnologie di depurazione.</i>	<i>CE/ESSF</i>	<i>2013-2014</i>

<sup>16</sup> GU L 239 del 15.9.2011, pag. 1.

<sup>17</sup> GU L 46 del 17.2.1997, pag. 25.

<sup>18</sup> Allegato A.1 – Equipaggiamento per il quale gli strumenti internazionali già contemplano norme tecniche di prova dettagliate.

24. <i>Garantire il coordinamento con le iniziative di regolamentazione in corso a livello internazionale, ossia l'attività dell'IMO relativa ai criteri relativi alle acque di lavaggio per i sistemi di depurazione dei gas di scarico.</i>	<i>CE assistita dall'EMSA</i>	<i>2013-2014</i>
25. <i>Scambiare informazioni su progetti e sperimentazioni in corso e previsti relativi all'installazione di sistemi di depurazione a bordo delle navi.</i>	<i>CE/EMSA/ESSF</i>	<i>2013-2014</i>

### 3.2.3. **Sistemi elettrici lungo la costa**

Sono già in corso iniziative di normazione volte a promuovere l'introduzione di questa tecnologia che può ridurre notevolmente l'inquinamento locale nei porti e in futuro potrebbe essere alimentata dall'energia eolica in mare pulita. In base alla proposta di direttiva sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi<sup>19</sup>, gli Stati membri sono tenuti ad assicurarsi che nei porti sia disponibile la fornitura di elettricità per le imbarcazioni a condizione che abbia un buon rapporto costi-efficacia e apporti benefici per l'ambiente. Detta proposta prevede inoltre che, entro il 31 dicembre 2015, la fornitura di elettricità lungo la costa sia conforme alla pertinente norma EN e alle specifiche tecniche della norma IEC/ISO/IEEE 80005-1 di recente adozione.

Ulteriori incentivi sono proposti nell'attuale revisione della direttiva 2003/96/CE, del 27 ottobre 2003, che ristrutturava il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità. La proposta della Commissione prevede un'esenzione fiscale temporanea obbligatoria per l'elettricità erogata da impianti lungo la costa alle navi ormeggiate in porto. Una volta adottata la direttiva, questo incentivo sarà applicato per un periodo di 8 anni. Le discussioni su questa proposta normativa sono tuttavia ancora in corso.

#### **Prossimi passi**

<b>Azione</b>	<b>Attori responsabili</b>	<b>Tempistica</b>
26. <i>Utilizzo ottimale, da parte di Stati membri e operatori del settore, degli incentivi previsti per i sistemi elettrici lungo la costa.</i>	<i>SM/Operatori del settore</i>	<i>31.12.2020</i>

### 3.3. **Sviluppo delle infrastrutture**

La proposta di un nuovo regolamento TEN-T definisce requisiti relativi alle infrastrutture che mirano a facilitare servizi di trasporto sicuri, efficienti, intelligenti, a risparmio energetico e sostenibili. Si presta la necessaria attenzione alla diffusione di nuove tecnologie e di innovazioni come, in particolare, la disponibilità degli impianti di rifornimento di combustibili alternativi necessari per l'utilizzo di tecnologie navali pulite. Il sostegno della TEN-T faciliterà la transizione verso un trasporto marittimo più pulito sui principali assi di traffico lungo le coste dell'Unione e nelle loro interfacce con l'entroterra.

<sup>19</sup> COM(2013) 18 final.

### 3.4. Ricerca, sviluppo tecnologico e innovazione

Il Settimo programma quadro dell'UE (7° PQ) per i trasporti ha sostenuto una serie di progetti di ricerca<sup>20</sup> volti specificamente allo sviluppo di concetti marittimi innovativi, tra cui tecnologie navali pulite, combustibili alternativi e strategie operative volte a rendere più ecologico il trasporto marittimo. Queste azioni tengono anche conto delle priorità dell'agenda strategica di ricerca per il settore marittimo definite dalla "Piattaforma tecnologica WATERBORNE", guidata dagli operatori del settore, che riunisce i pertinenti soggetti interessati impegnati in attività di ricerca e sviluppo nel settore del trasporto su acqua<sup>21</sup>. La Piattaforma tecnologica WATERBORNE sta aggiornando la sua agenda di ricerca strategica al fine di fornire opinioni sulle priorità per il prossimo programma di lavoro da attuare nel quadro di "Orizzonte 2020", il programma di finanziamento dell'UE per la ricerca e l'innovazione nel periodo 2014-2020.

Per rispondere alle sfide ambientali e climatiche cui il settore del trasporto marittimo deve far fronte, sono necessari ulteriori investimenti nella ricerca e sviluppo, cui si associ un approccio più coordinato e coerente da parte della comunità marittima dell'UE. Nel 2011 il Libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"<sup>22</sup> ha fissato ambiziosi obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte dal trasporto marittimo. Da contatti con le parti interessate emerge che il settore sta lavorando alla messa a punto di approcci innovativi per lo sviluppo di navi ad emissioni zero<sup>23</sup>. In generale, una maggiore efficienza energetica delle navi porta alla riduzione del consumo complessivo di combustibile e quindi alla riduzione diretta delle emissioni di inquinanti e CO<sub>2</sub>. Tali approcci innovativi richiedono l'integrazione di diverse tecnologie nuove, studi più completi e progetti di convalida.

Opzioni di ricerca e sviluppo per l'attuazione dello Strumento per trasporti per via d'acqua sostenibili sono reperibili in "Orizzonte 2020", nel quadro della sfida per la società "Trasporti intelligenti, verdi e integrati". Per garantire il raggiungimento di benefici ottimali dal programma "Orizzonte 2020", si prevede la creazione in seno all'ESSF di un gruppo di lavoro per la ricerca, l'innovazione e le tecnologie, incaricato di sviluppare per l'ESSF orientamenti, requisiti e decisioni in materia di ricerca e sviluppo a sostegno dello Strumento mediante il programma specifico di "Orizzonte 2020". Ove necessario saranno considerate le specificità regionali.

#### Prossimi passi

Azione	Attori responsabili	Tempistica
--------	---------------------	------------

<sup>20</sup> STREAMLINE (Strategic Research for Innovative Marine Propulsion Concepts - Ricerca strategica per concetti innovativi di propulsione marina), TEFLES (Technologies and Scenarios for Low Emissions Shipping - Tecnologie e scenari per un trasporto marittimo a basso livello di emissioni), DEECON (Innovative After-treatment System for Marine Diesel Engine Emission Control - Sistema innovativo di post-trattamento per il controllo delle emissioni prodotte dai motori diesel marini) ed HELIOS (High Pressure Electronically Controlled Gas Injection for Marine Two-stroke Diesel Engines - Iniezione di gas ad alta pressione a controllo elettronico per motori diesel marini a due tempi) sono esempi di questi progetti di ricerca finanziati dall'UE, ulteriormente consultabili sul sito Internet del servizio comunitario di informazione in materia di ricerca e sviluppo (CORDIS) [http://cordis.europa.eu/projects/home\\_it.html](http://cordis.europa.eu/projects/home_it.html).

<sup>21</sup> <http://www.waterborne-tp.org/>

<sup>22</sup> COM(2011) 144 definitivo.

<sup>23</sup> Anche la recente relazione LeaderSHIP pubblicata il 20 febbraio 2013 prevede un possibile approccio di partenariato pubblico-privato per lo sviluppo di navi a zero emissioni/zero incidenti tecnici (<http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/maritime/shipbuilding/leadership2015/>).

<p>27. Contribuire alla definizione del programma di lavoro per gli inviti a presentare proposte nell'ambito di Orizzonte 2020.</p> <p>(a) suggerire argomenti appropriati e tipi di azioni;</p> <p>(b) informare e orientare le organizzazioni interessate per consentire un utilizzo ottimale dei finanziamenti previsti da Orizzonte 2020 per l'attuazione dello Strumento.</p>	<p>CE/WTP/ESSF</p>	<p>Tutto il 2013 e oltre</p>
<p>28. Contribuire all'agenda strategica di ricerca e innovazione per il settore del trasporto marittimo nell'ambito di Orizzonte 2020:</p> <p>(a) monitorare i progressi e aggiornare i requisiti in materia di ricerca e sviluppo per lo Strumento;</p> <p>(b) favorire l'allineamento delle attività di ricerca e innovazione dell'UE con l'attuazione delle politiche.</p>	<p>CE/WTP/ESSF</p>	<p>Tutto il 2013 e oltre</p>
	<p>CE/WTP/ESSF</p>	

#### 4. CONCLUSIONI

La Commissione continuerà a lavorare a stretto contatto con Stati membri e parti interessate per l'attuazione delle misure individuate nel documento di lavoro dei servizi della Commissione del 16 settembre 2011, nonché per lo sviluppo di ulteriori misure in grado di promuovere ulteriormente la conformità con le norme in materia di basso tenore di zolfo e promuovere un trasporto marittimo dell'UE sostenibile e competitivo. A tal fine sarà attuato l'insieme di azioni indicate nei capitoli precedenti e riassunte nell'allegato 1 alla presente relazione.

Per accelerare e coordinare questo processo, la Commissione procederà alla creazione di un forum più ampio delle parti interessate: il Forum europeo per il trasporto marittimo sostenibile (European Sustainable Shipping Forum - ESSF), che fornirà, in settori individuati congiuntamente, una piattaforma per un dialogo strutturale, lo scambio di migliori prassi e conoscenze tecniche, la cooperazione e il coordinamento tra i pertinenti soggetti interessati del settore marittimo a livello pubblico e privato e i servizi competenti della Commissione. L'ESSF sarà assistito da gruppi di lavoro tecnici che si concentreranno in primo luogo su: diffusione delle tecnologie di depurazione e del GNL marino, coordinamento delle attività di ricerca e sviluppo e dell'innovazione (operando sulla base dei più ampi orientamenti di ricerca e sviluppo forniti dalla piattaforma tecnologica WATERBORNE), aspetti relativi al finanziamento e scambio di buone prassi per l'attuazione della direttiva 2012/33/UE.

La Commissione presenterà una relazione sui progressi compiuti nell'attuazione di queste misure a metà 2015.

**ALLEGATO 1 - Tabella di marcia per l'avanzamento dell'attuazione dello Strumento per trasporti per via d'acqua sostenibili**

	<b>Azione</b>	<b>Attori responsabili</b>	<b>Tempistica</b>
<b>1</b>	Richiedere un finanziamento nell'ambito degli inviti 2012 a presentare proposte annuali e pluriennali della TEN-T 2012.	<i>SM/Operatori del settore</i>	Chiusura il 28.2.2013
<b>2</b>	Utilizzare le opportunità offerte dall'invito a presentare proposte 2013 del programma Marco Polo.	<i>Operatori del settore</i>	<i>I semestre 2013</i>
<b>3</b>	Analizzare le possibili modalità di adeguamento dei criteri del programma Marco Polo II al fine di rispecchiare meglio le condizioni di mercato e consentire il finanziamento di progetti di trasporto marittimo verde.	<i>CE/SM</i>	Inizio 2013
<b>4</b>	Utilizzare meglio gli strumenti di finanziamento dei trasporti dell'UE e il coordinamento con altri strumenti dell'Unione quali fondi strutturali, prestiti della BEI, ecc.	<i>CE/SM/Operatori del settore</i>	Inizio 2013
<b>5</b>	Garantire la continuità delle attività della ESN in merito alla valutazione dei possibili impatti (come lo spostamento modale) sul settore del trasporto marittimo a corto raggio nella SECA.	<i>CE/ ESN/SPC</i>	2013-2014
<b>6</b>	Sensibilizzare sulle condizioni generali di prestito della BEI per il settore del trasporto marittimo.	<i>BEI/CE</i>	2013-2014
<b>7</b>	Esplorare le possibilità di partenariati intersettoriali in grado di garantire il finanziamento di progetti marittimi da parte della BEI.	<i>CE/SM/Operatori del settore/ ESSF</i>	2013-2014
<b>8</b>	Vagliare l'ipotesi di ricorrere all'LGTT o alla fase pilota dell'iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti di infrastrutture di trasporto marittimo con periodi lunghi di ammortamento.	<i>CE/SM/Operatori del settore/ ESSF</i>	2013-2014

Azione	Attori responsabili	Tempistica
9 Esplorare l'ipotesi di creare un pacchetto finanziario di progetti di riqualificazione al fine di richiedere prestiti ordinari alla BEI.	<i>SM/ Operatori del settore /ESSF</i>	2013-2014
10 Esaminare l'introduzione di regimi di finanziamento nazionali a sostegno di un rapido rispetto delle norme in materia di basso tenore di zolfo da parte degli operatori navali nazionali.	<i>SM</i>	2013-2014
11 Identificare possibili incentivi applicabili a livello locale, nazionale e regionale, come ad es. diritti e tariffe portuali verdi per le navi ecologiche (in conformità con le norme in materia di aiuti di Stato).	<i>SM/Operatori del settore</i>	2013-2014
12 Continuare il dialogo a livello internazionale con i principali partner internazionali in materia di questioni marittime nonché il coordinamento con IMO/ISO su argomenti connessi alla sostenibilità marittima.	<i>CE assistita dall'EMSA</i>	Periodico
13 Creare il Forum europeo per il trasporto marittimo sostenibile (ESSF).	<i>CE insieme ai soggetti interessati pertinenti</i>	<i>I semestre 2013</i>
14 Organizzare la prima riunione plenaria del Forum e avviare le attività dei gruppi di lavoro tecnici dell'ESSF.	<i>CE/ESSF</i>	<i>II semestre 2013</i>
15 Discutere l'attuazione della direttiva 2012/33/UE.	<i>CE/SM/ESSF/ Operatori del settore</i>	<i>II semestre 2013 - 2015</i>
16 Sviluppare linee guida/norme/regole comuni e armonizzate in materia di GNL marino come combustibile navale, relative ad aspetti tecnici, operativi, di sicurezza e di formazione per: <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) trasferimento, stoccaggio e distribuzione;</li> <li>(b) bunkeraggio;</li> <li>(c) utilizzo a bordo.</li> </ul>	<i>CE/EMSA/ESSF</i>	2013-2014

Azione	Attori responsabili	Tempistica
17 Analizzare alcune delle barriere di mercato che potrebbero ostacolare la diffusione del GNL, quali aspetti organizzativi, operativi e relativi ai costi e mancanza di informazioni.	<i>CE/EMSA/ESSF</i>	2013-2014
18 Mantenere collegamenti e garantire il coordinamento con gli sviluppi normativi relativi all'utilizzo del GNL marino in atto a livello internazionale, ossia in seno a IMO, ISO, IAPH, SIGTTO, ecc.	<i>CE/EMSA/ESSF</i>	2013-2014
19 Fornire orientamento e sostegno per la creazione e la valutazione di realtà commerciali efficaci (approccio della catena di approvvigionamento di GNL).	<i>CE/EMSA/ESSF</i>	2013-2014
20 Sensibilizzare il pubblico sui benefici del GNL marino.	<i>CE/EMSA/ESSF</i>	2013-2014
21 Proporre l'inclusione dei residui provenienti dai sistemi di depurazione dei gas di scarico nella revisione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta.	CE	Il trimestre 2013
22 Valutare la necessità di linee guida e/o norme relative alle tecnologie di depurazione concernenti aspetti tecnici, operativi e di sicurezza, compresa la formazione dell'equipaggio, e questioni relative all'inquinamento marino.	<i>CE/EMSA/ESSF</i>	2013-2014
23 Individuare e analizzare le potenziali barriere di mercato che potrebbero ostacolare l'adozione delle tecnologie di depurazione.	<i>CE/ESSF</i>	2013-2014
24 Garantire il coordinamento con le iniziative di regolamentazione in corso a livello internazionale, ossia l'attività dell'IMO relativa ai criteri relativi alle acque di lavaggio per i sistemi di depurazione dei gas di scarico.	<i>CE/ESSF</i>	2013-2014

Azione	Attori responsabili	Tempistica
25 Scambiare informazioni su progetti e sperimentazioni in corso e previsti relativi all'installazione di sistemi di depurazione a bordo delle navi.	<i>CE/EMSA/ESSF</i>	2013-2014
26 Utilizzo ottimale, da parte di Stati membri e operatori del settore, degli incentivi previsti per i sistemi elettrici lungo la costa.	<i>SM/Operatori del settore</i>	31.12.2020
27 Contribuire alla definizione del programma di lavoro per gli inviti a presentare proposte nell'ambito di Orizzonte 2020: suggerire argomenti appropriati e tipi di azioni; informare e orientare le organizzazioni interessate per consentire un utilizzo ottimale dei finanziamenti previsti da Orizzonte 2020 per l'attuazione dello Strumento.	<i>CE/WTP/ESSF</i>	2013 e oltre
28 Contribuire all'agenda strategica di ricerca e innovazione per il settore del trasporto marittimo nell'ambito di Orizzonte 2020: monitorare i progressi e aggiornare i requisiti in materia di ricerca e sviluppo per lo Strumento; favorire l'allineamento delle attività di ricerca e innovazione dell'UE con l'attuazione delle politiche.	<i>CE/WTP/ESSF</i>	2013 e oltre

## **ALLEGATO 2 - Progetti di AdM (autostrade del mare) e porti sostenuti dalla TEN-T con una specifica dimensione ambientale**

Pubblicati all'indirizzo: [http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t\\_projects/ten-t\\_projects\\_by\\_transport\\_mode/water.htm](http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/ten-t_projects_by_transport_mode/water.htm)

Maggiori informazioni sui progetti finanziati dalla TEN-T sono pubblicate sul sito dell'Agenzia esecutiva TEN-T (<http://tentea.ec.europa.eu/en/home/>)

### **Portafoglio dei progetti di AdM in corso**

Codice del progetto	Titolo	Tipo di azione	Durata prevista (anni)	Termine iniziale	Termine previsto	Costi totali iniziali (in milioni di EUR)	Sostegno della TEN-T (in milioni di EUR)
2010-EU-21112-S	Infrastruttura GNL per stazioni di rifornimento e diffusione sulle navi	Studi	3,2	31.03.2013	31.12.2013	26,8	9,6
2009-EU-21010-P	Collegamento baltico Gdynia-Karlskrona (parte del progetto connesso a sistemi elettrici lungo la costa in un porto e due navi)	Lavori	4,8	31.10.2013	31.10.2013	85,5	17,1
2011-EU-21002-P	Produzione di energia elettrica a terra – una rete integrata per il Mar del Nord	Lavori	3,3	31.12.2014	31.12.2014	5,0	1,0
2011-EU-21005-S	GNL nei porti del Mar Baltico	Studi	3,0	31.12.2014	31.12.2014	4,8	2,4
2011-EU-21007-S	COSTA	Studi	2,8	31.12.2013	31.12.2013	3,0	1,5
2011-EU-21010-M	Ponte verde sul Corridoio settentrionale (parte del progetto relativo all'installazione di scrubbers su due navi e di un sistema elettrico lungo la costa in due porti)	misto (studi & lavori)	4,0	31.12.2014	31.12.2014	84,6	19,8
Totale						111,4	51,4

### **Portafoglio dei progetti di porti in corso**

Codice del progetto	Titolo	Tipo di azione	Durata prevista (anni)	Termine iniziale	Termine previsto	Costi totali iniziali (in milioni di EUR)	Sostegno della TEN-T (in milioni di EUR)
2011-ES-92138-S	Valorizzazione dei Corridoi blu attraverso l'applicazione del gas naturale	Studio	1,3	31.12.2013	31.12.2013	2,2	1,1
2011-EU-92151-S	Tecnologie verdi e alternative ecoefficienti per gru e operazioni presso i terminal per container nei porti (GREENCRANES)	Studio	1,9	31.05.2014	31.05.2014	3,6	1,8
2011-EU-92079-S	Fare la differenza	Studio	1,2	31.12.2014	31.12.2014	2,5	1,2
2011-FR-92026-S	Studi tecnici e di progettazione relativi alla realizzazione di una stazione di bunkeraggio di GNL nel porto di Dunkerque	Studio	2,4	31.12.2014	31.12.2014	2,3	1,1
2011-SE-92148-P	Progetto Fjalir	Lavori	1,2	31.12.2013	31.12.2013	1,3	0,3
Totale						11,9	5,5