

dossier

XIX Legislatura

26 giugno 2023

Audizione della Commissaria europea per i trasporti, Adina Vălean

Roma, 27 giugno 2023



Senato
della Repubblica



Camera
dei deputati



XIX LEGISLATURA

Documentazione per le Commissioni

AUDIZIONI E INCONTRI

Audizione della Commissaria europea
per i trasporti, Adina Vălean

Roma, 27 giugno 2023

SENATO DELLA REPUBBLICA

CAMERA DEI DEPUTATI

SERVIZIO STUDI

SERVIZIO DEGLI AFFARI INTERNAZIONALI

UFFICIO RAPPORTI CON L'UNIONE

UFFICIO DEI RAPPORTI CON LE ISTITUZIONI
DELL'UNIONE EUROPEA

EUROPEA

N. 37

N. 27



Servizio Studi

TEL. 06 6706-2451 - studii@senato.it - @SR_Studi

n. 37

Servizio degli Affari internazionali -

Ufficio dei rapporti con le istituzioni dell'Unione Europea

TEL. 06-6706-4561 – affeuropei@senato.it



Ufficio rapporti con l'Unione europea

Tel. 06-6760-2145 - cdrue@camera.it -  @CD_europa

Dossier n. 27

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

INDICE

COMPETENZE DELLA COMMISSARIA ADINA VĂLEAN	1
IL TRASPORTO SU STRADA	3
La disciplina delle emissioni delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri nuovi	3
La revisione dei limiti di emissioni di CO ₂ dei veicoli pesanti nuovi.....	6
L'infrastruttura per i combustibili alternativi	8
La distribuzione attuale delle infrastrutture di ricarica nell'UE	11
Il pacchetto sulla sicurezza stradale.....	13
IL TRASPORTO AEREO E MARITTIMO.....	17
Il Pacchetto sulla sicurezza marittima	17
L'utilizzo di carburanti alternativi nel trasporto aereo e marittimo.....	20
L'iniziativa FuelEU Maritime	21
L'iniziativa REFuelEUaviation	23
LA REVISIONE DELLE RETI TEN-T	31
Le proposte della Commissione europea.....	31
Esame presso le Istituzioni dell'UE.....	32

COMPETENZE DELLA COMMISSARIA ADINA VĂLEAN

[Adina Vălean](#), di nazionalità rumena, è la Commissaria europea competente per i **trasporti**.

Le responsabilità della Commissaria sono connesse ai seguenti obiettivi dell'UE:

- sviluppare una strategia globale per una **mobilità sostenibile** e intelligente, garantendo un settore dei trasporti adatto a un'economia pulita, digitale e moderna;
- promuovere l'utilizzo di **carburanti sostenibili e alternativi** per il **trasporto stradale, marittimo e aereo**;
- lavorare per estendere il **sistema di scambio di quote di emissioni** (Emissions Trading System, o sistema ETS) al **settore marittimo** e ridurre le quote gratuite per le compagnie aeree;
- promuovere la negoziazione di **riduzioni globali delle emissioni** di gas ad effetto serra in **forum internazionali** come l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale e l'Organizzazione marittima internazionale;
- contribuire all'obiettivo "**inquinamento zero**", mitigando l'impatto dei trasporti sul clima e sull'ambiente naturale dalla riduzione delle emissioni all'inquinamento atmosferico, idrico e acustico;
- rivedere la **direttiva sulla tassazione dell'energia**, allinearla alle ambizioni climatiche della Commissione e porre fine alle **sovvenzioni ai combustibili fossili**;
- **modernizzare i sistemi di trasporto**, come la mobilità connessa e automatizzata, con una forte attenzione all'**innovazione digitale**;
- **completare** rapidamente i collegamenti infrastrutturali mancanti e la **rete transeuropea dei trasporti**, sulla base di un mercato interno dei trasporti equo e funzionante;
- garantire che i **diritti dei passeggeri** siano rispettati e che il trasporto rimanga accessibile, affidabile e accessibile, in particolare per le famiglie a basso reddito e quelle nelle aree remote;
- garantire i più elevati standard di **sicurezza** man mano che il traffico aumenta e le minacce alla sicurezza diventano più complesse;

- migliorare i **collegamenti di connettività**, in particolare nel **vicinato dell'UE e nei Balcani occidentali**;
- garantire l'effettiva attuazione di **progetti di infrastrutture a duplice uso** per migliorare la mobilità militare utilizzando i fondi del meccanismo per collegare l'Europa;
- contribuire a un'industria del **turismo** sostenibile e competitiva.

IL TRASPORTO SU STRADA

L'obiettivo della neutralità climatica nel 2050, perseguito dal [Green Deal](#), presuppone che il settore dei trasporti per quella data riduca complessivamente le proprie emissioni di gas ad effetto serra del 90%.

Attualmente, al settore nel suo complesso è attribuito il **25% delle emissioni totali dell'UE**.

Nel 2020 la Commissione europea ha adottato la [strategia](#) per la mobilità sostenibile che prevede il passaggio ad una mobilità basata su **veicoli a basse e zero emissioni, combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio** e sullo sviluppo della relativa **infrastruttura di ricarica**.

Nel luglio 2021 la Commissione ha presentato il cd. pacchetto "[Pronti per il 55%](#)", per adeguare la normativa europea all'obiettivo intermedio di riduzione già entro il 2030 del 55% delle emissioni (rispetto ai livelli del 1990). Tale pacchetto affida la decarbonizzazione del **trasporto su strada** ad alcune proposte, recentemente approvate o in attesa di approvazione definitiva presso le istituzioni dell'UE:

- un **piano strategico** ed una **proposta di regolamento** per realizzare un'**infrastruttura dei combustibili alternativi**;
- la revisione dei **livelli emissivi di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali nuovi**;
- la revisione dei **limiti di emissione di CO₂ dei veicoli pesanti**, tuttora in corso di esame.

Si segnala inoltre che la [direttiva](#) rivista sulla disciplina del **sistema di quote di emissione** (cd. sistema ETS), prevede la creazione, a partire dal 2027, di un **sistema parallelo** (cd. ETS 2) applicato ai **combustibili fossili** utilizzati nel trasporto su strada.

La disciplina delle emissioni delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri nuovi

Il [regolamento \(UE\) 2023/851](#) del 19 aprile scorso ha modificato la [normativa](#) sui livelli di emissioni di CO₂ di auto e veicoli commerciali leggeri nuovi prevedendo che dal 2035 i nuovi veicoli debbano essere a emissioni

zero, vietando di fatto, a partire da quella data, la vendita di veicoli a motore termico. Il regolamento mantiene una **deroga per i piccoli costruttori** fino alla fine del **2035**.

Si ricorda che il 27 marzo 2023, in sede di Comitato dei rappresentanti permanenti ([Coreper](#)), sono state depositate dichiarazioni sulla proposta di atto legislativo da parte di Italia, Polonia, Finlandia e Commissione europea. **L'Italia ha dichiarato di non poter sostenere il regolamento proposto**. Il nodo della questione è il considerando 11 del regolamento, in base al quale la Commissione presenterà una proposta relativa all'immatricolazione posteriore al 2035 di veicoli che funzionano esclusivamente con combustibili neutri in termini di emissioni di CO2 e conformemente all'obiettivo della neutralità climatica. Mentre la Germania è riuscita ad ottenere l'impegno della Commissione europea includere tra tali combustibili anche gli **e-fuel** (combustibili sintetici) l'istanza italiana di ottenere il medesimo impegno nei confronti dei **biocarburanti** non sembrerebbe aver trovato sinora riscontro. Sono comunque in corso contatti con la Commissione europea al riguardo. La posizione italiana era stata preannunciata dal Ministro delle imprese e del Made in Italy Adolfo Urso nel corso del *question time* del [23 febbraio 2023](#) presso il Senato in risposta all'interrogazione [n. 3-00238](#) del sen. Malan e altri e dal Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica Picchetto Fratin in risposta all'interrogazione [n. 3-00243](#) del sen. Romeo ed altri, nonché il [1° marzo 2023](#) dal Ministro Urso nel corso del *question time* presso la Camera dei deputati in risposta all'interrogazione [n. 3-00209](#) dell'on. Cattaneo ed altri.

Proposta di regolamento sull'omologazione di veicoli a motore e motori, emissioni e durabilità delle batterie (Euro 7)

La [proposta di regolamento](#) sull'omologazione di **veicoli a motore** e motori, **emissioni inquinanti** e **durabilità delle batterie (Euro 7)** è stata presentata dalla Commissione europea il 10 novembre 2022 ed è tuttora all'esame del Consiglio e del Parlamento europeo nell'ambito della procedura legislativa ordinaria.

Essa mira a **ridurre l'inquinamento atmosferico** causato dal **trasporto su strada** stabilendo livelli emissivi più rigorosi **per tutti i veicoli a motore**, in relazione a **sostanze inquinanti diverse dalla CO₂**. A tal fine, abroga le vigenti norme ([Euro 6](#)) relative alle emissioni di autovetture e furgoni e quelle ([Euro VI](#)) concernenti le emissioni di autocarri e autobus.

La proposta è **complementare** alla citata normativa di nuova adozione sui **limiti di emissione di CO₂** di auto e furgoni e in particolare prevede:

- per i **veicoli commerciali leggeri** (categoria N1) una riduzione delle emissioni del 40 % rispetto ai limiti EURO6 entro il 2025;

- per i **veicoli pesanti** (categorie M2, M3, N2, N3), una riduzione dell'80% dei limiti di emissione degli ossidi di azoto e del numero di particelle solide (PN) rispetto al vigente limite Euro VI;
- la regolamentazione delle **emissioni di particolato** e microplastiche prodotte da **freni e pneumatici**;
- l'installazione di **sistemi informatici di monitoraggio** sulle vetture per indicare malfunzionamenti, monitoraggio delle emissioni sopra soglia e dei consumi;
- l'aggiornamento delle norme sulla **durabilità dei veicoli** prescrivendo la conformità per autovetture e furgoni fino al raggiungimento dei 200.000 chilometri e dei 10 anni di età (e non 100.000 chilometri e 5 anni di età come previsto ora);
- una disciplina specifica della **durabilità delle batterie** installate su autovetture e furgoni elettrici.

Il Governo, nella relazione, trasmessa dal Governo alle Camere ai sensi della legge 24 dicembre 2012, n. 234, pur valutando positivamente le finalità generali della proposta, segnala alcune **criticità**. In particolare, osserva come la proposta comporti **non trascurabili oneri aggiuntivi** per le **imprese produttrici**, richiedendo **investimenti ulteriori**, oltre a quelli già avviati dall'industria automobilistica per adeguare la produzione all'obiettivo di azzeramento delle emissioni di CO2 previsto per il 2035. Le nuove norme potrebbero pertanto determinare forti **incrementi di costo e rallentare di fatto il rinnovo del parco circolante**, con benefici marginali per l'ambiente. Il Governo ritiene pertanto ragionevole una riduzione più contenuta dei limiti di emissione rispetto a quelli EURO VI e il **differimento della data di applicazione per le nuove omologazioni**.

L'esame presso la Camera dei deputati

Si ricorda che la Commissione Politiche dell'Unione europea della Camera ha esaminato, ai fini della verifica di conformità con il principio di sussidiarietà, la proposta di regolamento, cd. "**Euro 7**". Il 1° marzo 2023 ha adottato un [parere motivato](#) in cui si dichiara non rispettato il principio di sussidiarietà non risultando "adeguatamente dimostrati né la necessità né il valore aggiunto dell'intervento legislativo" dell'UE. Al contrario, si legge nel parere che la proposta comporterebbe "significativi oneri in capo all'industria automobilistica, già impegnata in un imponente sforzo di

riconversione industriale” proprio nella prospettiva della messa al bando dei veicoli a motore termico nel 2035.

La revisione dei limiti di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi

Il 14 febbraio 2023 la Commissione europea ha presentato una [proposta](#) di regolamento volta a rivedere la normativa sui **livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi** modificando il [regolamento 2019/1242](#) e il [regolamento 2018/956](#).

Tale disciplina, in vigore dal 2019, prevede la riduzione delle emissioni del **15% entro il 2025 e del 30% entro il 2030**; pur non essendo state ancora raggiunte tali scadenze, la sua revisione è ritenuta necessaria dalla Commissione europea per allinearla agli obiettivi in materia di clima e inquinamento zero fissati per il 2030 e il 2050 nonché alla riduzione della dipendenza energetica dell’UE, nella prospettiva delineata dal Green Deal e dal pacchetto “[Pronti per il 55%](#)”.

In questa prospettiva, la proposta in esame mira a rendere più rigorosi i livelli emissivi relativamente a **camion (di oltre 5 tonnellate), autobus urbani e pullman a lunga percorrenza (di oltre 7,5 tonnellate)** nonché **rimorchi** (veicoli trainati da veicoli a motore), in modo da ottenere una riduzione delle emissioni sino al 90% nel 2040.

In estrema sintesi, la proposta prevede l’introduzione graduale di livelli di emissioni di CO₂ più rigorosi per quasi tutti i veicoli pesanti nuovi con **emissioni di CO₂ certificate** con la seguente tempistica di riduzione (nuovo art. 3 bis):

- **15% (per alcuni sottogruppi) dal 2025 al 2029;**
- **45% a partire dal 2030;**
- **65% a partire dal 2035;**
- **90% a partire dal 2040.**

Gli **autobus urbani nuovi** circolanti nelle città dovrebbero essere a **emissioni zero a partire dal 2030** (nuovo art. 3-ter). Gli Stati membri possono decidere di **escludere da tale obbligo una quota limitata** di veicoli confermando che la destinazione d’uso del veicolo non può essere assicurata da un veicolo a emissioni zero. La quota massima che gli Stati possono escludere dovrebbe essere definita dalla Commissione europea con successivi atti delegati.

Esenzioni sono previste per i veicoli:

- prodotti da **piccoli costruttori (fino a 100 veicoli** nuovi l'anno);
- utilizzati a **fini minerari, forestali e agricoli**;
- progettati e costruiti per essere utilizzati dalle **forze armate** e veicoli cingolati;
- progettati e costruiti o adattati per essere utilizzati dalla **protezione civile**, dai **servizi antincendio** e dalle **forze dell'ordine**, o per erogazione di **prestazioni mediche urgenti**;
- professionali, come i **camion per rifiuti**.

Nel **2029** sarebbe eliminato l'attuale **sistema di incentivi** per i veicoli a zero-basse emissioni.

I veicoli di nuova immatricolazione dovrebbero sostituire i carburanti fossili con nuove tecnologie a zero emissioni: le **batterie**, le **celle a combustibile** e l'**idrogeno**, che dovrebbero essere utilizzate sia sulle brevi distanze dei trasporti urbani fino ai camion a lunga percorrenza.

Dopo il 2040 l'obiettivo di riduzione delle emissioni è **del 90%** (e non del 100%) per consentire la circolazione di alcuni veicoli pesanti non a emissioni zero in grado di spostarsi in condizioni difficili.

Tale proposta è tuttora in corso di esame presso il Consiglio e il Parlamento europeo nell'ambito della procedura legislativa ordinaria. Al Parlamento europeo è stata assegnata alla **Commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare (ENVI)**.

L'esame presso il Parlamento italiano

Lo scorso 9 maggio la **Commissione Politiche dell'Unione europea della Camera dei deputati** ha approvato su tale proposta un **parere motivato (Doc. XVIII-bis, n. 5)**, ritenendola **non conforme al principio di sussidiarietà**.

Nel documento si osserva tra l'altro che "i nuovi obiettivi richiederebbero un volume di produzione di veicoli a basse o zero emissioni e un livello di diffusione dell'infrastruttura di ricarica lontani dall'essere raggiunti ora e nei prossimi anni. A fronte di investimenti di grande portata, il numero dei nuovi veicoli richiesti dalla normativa proposta e il numero dei punti di ricarica di carburanti alternativi non sarebbero sufficienti, nei tempi indicati dalla proposta, a garantire il trasporto di merci e passeggeri su strada, soprattutto sulle lunghe distanze. Pertanto si verrebbe a creare un importante *gap* infrastrutturale".

Anche presso il **Senato** la 4a Commissione (Politiche dell'Unione europea) del Senato ha approvato lo scorso 18 maggio un **parere motivato per mancato rispetto del principio di sussidiarietà** ([DOC XVIII-bis n. 7](#)).

Nello specifico, la 4a Commissione ritiene che la proposta introduca obiettivi di riduzione delle emissioni estremamente ambiziosi, considerato che i veicoli pesanti prodotti nell'Unione europea sono già oggi all'avanguardia e hanno un consumo medio di carburante nettamente inferiore rispetto ai veicoli equivalenti in altre regioni del mondo. Con riferimento al principio di proporzionalità, ritiene che la proposta di regolamento introduca pesanti oneri di adeguamento alla nuova normativa. Inoltre, la 4a Commissione evidenzia criticità rispetto al sistema sanzionatorio previsto dalla proposta che ricade esclusivamente sull'industria *automotive* e sul comparto professionale dell'autotrasporto.

L'infrastruttura per i combustibili alternativi

Il [Piano strategico](#) e la [proposta di regolamento](#) per la realizzazione di un'**infrastruttura per i combustibili alternativi** sono stati presentati dalla Commissione europea nel luglio 2021.

Le iniziative erano già state annunciate dalla citata [strategia](#) per la mobilità sostenibile per accompagnare la diffusione dei veicoli a basse o zero emissioni con una rete capillare di stazioni di ricarica.

Nel [Piano strategico](#), che integra la proposta legislativa delineando una serie di azioni supplementari, la Commissione sottolinea che, malgrado le maggiori ambizioni di alcuni Stati membri, l'UE nel suo complesso è ancora **priva di una rete completa e globale di infrastrutture** per tutti i modi di trasporto e vi sono **notevoli differenze esistenti tra gli Stati membri** in termini di diffusione delle infrastrutture di ricarica.

La Commissione considera necessario **quadruplicare l'infrastruttura** e a tal fine invita gli Stati membri a fare del sostegno a tale obiettivo una **priorità** nelle misure di pianificazione nel quadro del dispositivo di ripresa e resilienza ed in particolare a:

- **migliorare la pianificazione, il rilascio delle autorizzazioni e le procedure di aggiudicazione** di appalti e concessioni;
- **sfruttare pienamente le risorse dei piani nazionali per la ripresa e la resilienza.**

La [proposta di regolamento](#) si prefigge tre obiettivi:

- garantire l'esistenza di una rete infrastrutturale sufficiente per la **ricarica** o il **rifornimento** di veicoli stradali e navi con combustibili alternativi;
- fornire **soluzioni alternative** per evitare che alle navi ormeggiate e agli aeromobili in stazionamento di tenere accesi i motori;
- assicurare la piena **interoperabilità** nell'UE e garantire che le infrastrutture siano facilmente utilizzabili.

In particolare stabilisce **obiettivi nazionali obbligatori** di distribuzione dell'infrastruttura per i veicoli stradali, le navi e gli aeromobili in stazionamento ed una copertura minima di punti di ricarica elettrica e per il rifornimento di idrogeno. In particolare, **oltre 1 milione di punti di ricarica entro il 2025** e circa **3,5 milioni entro il 2030**.

Lungo le **autostrade** della rete **TEN-T** dovrebbe essere installata una capacità di almeno **300 kW**, erogata attraverso punti di ricarica rapidi ogni **60 km** della rete centrale **entro il 2025** e una capacità di **600 kW entro il 2030**. Per i **veicoli pesanti elettrici** la capacità prevista, in punti di ricarica lungo la rete centrale **ogni 60 km**, è di **1400 kW entro il 2025** e di **3500 kW entro il 2030**. Per il rifornimento di **idrogeno** è prevista una stazione **ogni 150 km** lungo la rete centrale TEN-T e in ogni nodo urbano.

Il 28 marzo 2023 la proposta è stata oggetto, nell'ambito della procedura legislativa ordinaria, di un [accordo politico provvisorio](#) tra Parlamento europeo e Consiglio. Il 23 maggio la commissione per i trasporti e il turismo del Parlamento europeo ha approvato tale accordo su cui devono ancora pronunciarsi la plenaria dello stesso Parlamento e il Consiglio.

La proposta di regolamento ha un ruolo importante nell'accelerare la realizzazione di tali infrastrutture, per favorire l'impiego di veicoli e navi a zero emissioni o a basse emissioni, nell'avviare un **circolo virtuoso per il settore dei trasporti** e nel conseguire gli obiettivi della normativa europea sul clima.

L'accordo raggiunto, nell'ambito della procedura legislativa ordinaria tra Parlamento europeo e Consiglio, conserva i punti principali della proposta presentata dalla Commissione europea:

- per la ricarica dei **veicoli elettrici leggeri**, i requisiti per la capacità di potenza totale da fornire in base alle dimensioni del parco veicoli immatricolato e i requisiti di copertura della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) nel 2025 e nel 2030;

- per la ricarica dei **veicoli elettrici pesanti** e il rifornimento di **idrogeno**, i requisiti di copertura della rete TEN-T entro il 2030, a decorrere dal 2025 per i veicoli elettrici pesanti;
- per la fornitura di **energia elettrica alle navi** ormeggiate nei porti, i requisiti applicabili a partire dal 2030.

L'accordo provvisorio modifica al contrario alcuni aspetti della proposta della Commissione:

- per le caratteristiche specifiche dei **veicoli pesanti** prevede l'avvio nel 2025 di un processo graduale di realizzazione di un'infrastruttura volta a coprire tutte le strade TEN-T entro il 2030;
- per garantire massima efficacia agli investimenti in materia di rifornimento di idrogeno, i requisiti si concentrano sulla realizzazione di un'infrastruttura di rifornimento di **idrogeno gassoso**, con particolare attenzione ai **nodi urbani e agli hub multimodali**;
- la potenza totale dei gruppi di stazioni di ricarica elettrica è stata adattata e si prevede che possa essere aumentata la distanza massima tra i gruppi di stazioni di ricarica per le tratte stradali a traffico molto basso; per rendere i requisiti in materia di ricarica elettrica coerenti con la diversità delle situazioni sul campo e adeguare gli investimenti alle esigenze reali;
- sono previste diverse opzioni di pagamento e di indicazione dei prezzi, per favorire la facilità di utilizzo dell'infrastruttura di ricarica elettrica e di rifornimento di idrogeno;
- sono state apportate modifiche alle disposizioni in materia di fornitura di elettricità da terra nei porti marittimi per renderle coerenti proposta FuelEU Maritime (si veda infra);
- il testo specifica gli obblighi di ciascuna parte interessata, prevede il monitoraggio dei progressi, garantisce che gli utenti siano adeguatamente informati e fornisce all'industria specifiche tecniche e norme comuni
- è stata introdotta una clausola che prevede un riesame specifico a breve termine, per i veicoli pesanti, per tenere conto dei prossimi sviluppi tecnologici e di mercato. L'intero regolamento sarà anch'esso riesaminato nel medio periodo.

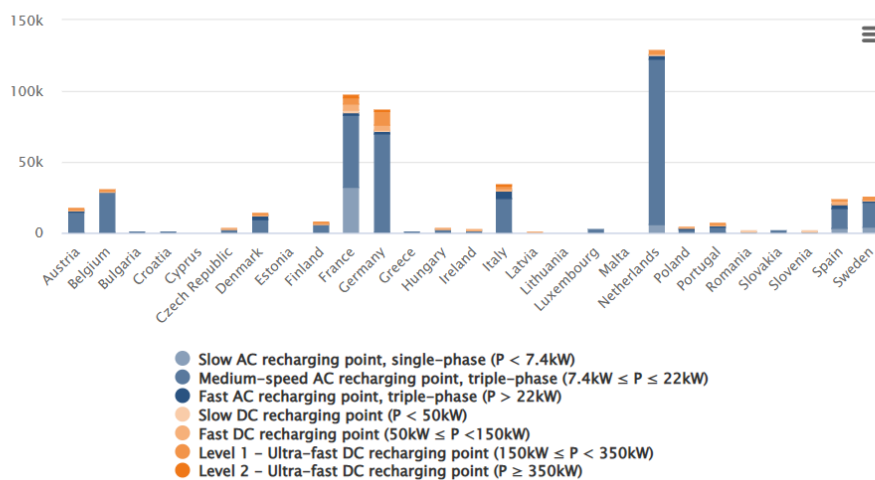
La distribuzione attuale delle infrastrutture di ricarica nell'UE

La forte disomogeneità nella distribuzione dell'infrastruttura di ricarica nel territorio dell'UE è rappresentata dai grafici seguenti, elaborati dall'**Osservatorio europeo sui combustibili alternativi** (*European alternative fuels observatory*, [EAFO](#)).

Il primo grafico illustra la situazione relativa alle stazioni di **ricarica elettrica** negli Stati membri dell'UE, che registra la più alta concentrazione dell'infrastruttura in **Paesi Bassi, Francia e Germania**. Nel secondo è rappresentato il totale dei punti di ricarica per veicoli alimentati a **idrogeno**, con una netta prevalenza della **Francia**. Il terzo, illustra la distribuzione delle stazioni di rifornimento di **gas naturale**, che vede l'**Italia** al primo posto con 1.468 distributori di gas metano compresso (*compressed natural gas*, CNG) e 103 di gas naturale liquefatto (GNL o liquefied natural gas, LNG).

Numero totale di punti di ricarica elettrica nell'UE nel 2022

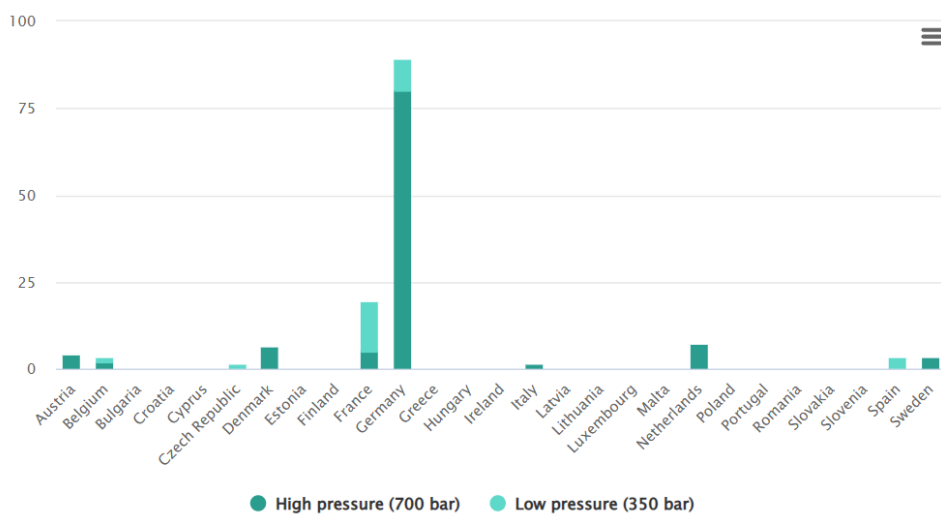
Total number of AC and DC recharging points in 2022, according to the AFIR categorization.



Fonte: [EAFO](#)

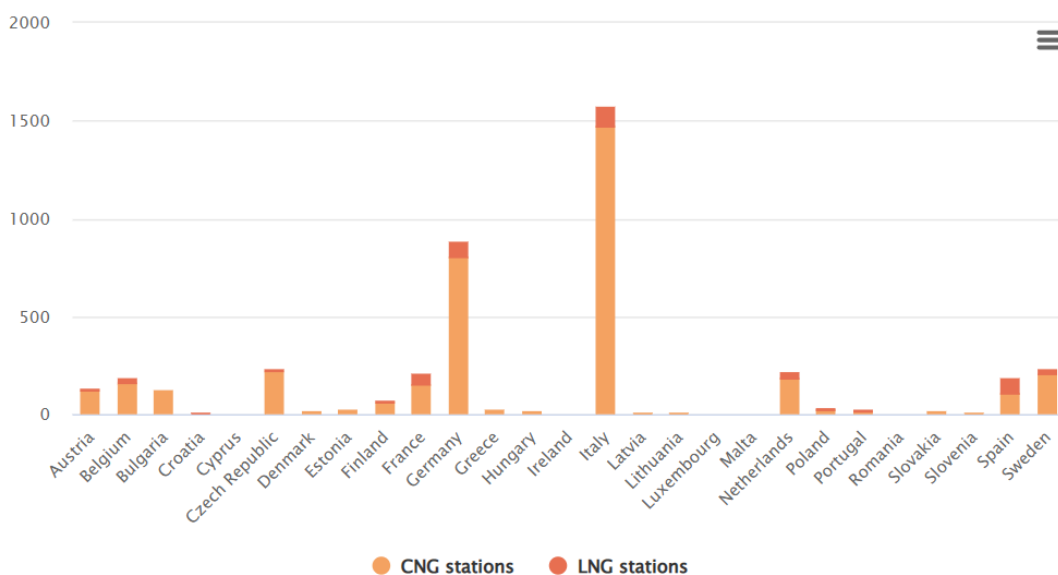
Numero totale di punti di ricarica a idrogeno

Total number of hydrogen (H2) refuelling points.



Numero totale di stazioni di rifornimento di gas naturale

Total number of natural gas refuelling points (CNG and LNG)



Fonte: [EAFO](#)

L'Agenzia internazionale per l'energia ([AIE](#)) ha sottolineato in un [rapporto](#) sulle **tendenze globali sull'infrastruttura di ricarica** (2023) che la maggior parte della domanda di ricarica è soddisfatta dalla ricarica domestica mentre, per fornire lo stesso livello di praticità e accessibilità di rifornimento dei veicoli convenzionali, sono sempre più necessarie stazioni

di ricarica pubbliche che nelle aree urbane densamente popolate, costituiscono un fattore chiave per l'adozione dei veicoli elettrici.

Secondo tale rapporto alla fine del 2022, c'erano **2,7 milioni di punti di ricarica pubblici** in tutto il mondo, oltre 900.000 dei quali installati in quello stesso anno.

A **livello globale** la **Cina** ha registrato il maggior numero di stazioni di ricarica lenta nel 2022, seguita dall'Europa che ha visto un aumento del 50% rispetto all'anno precedente. Negli Stati Uniti l'aumento nello stesso anno è stato solo del 9%. I punti di ricarica rapida sono aumentati nel mondo di 330.000 unità, con una crescita attribuibile la maggior parte alla Cina. In **Europa** il numero complessivo di punti di ricarica rapidi ha raggiunto alla fine del 2022 le 70.000 unità con un aumento di circa il 55% rispetto al 2021 all'anno precedente.

Il pacchetto sulla sicurezza stradale

La Commissione europea ha presentato lo scorso 1° marzo un pacchetto sulla sicurezza stradale che include tre proposte di direttiva volte ad aggiornare le norme sulle patenti di guida, anche attraverso l'introduzione di una patente di guida digitale valida in tutta l'UE, e a facilitare l'applicazione transfrontaliera del codice della strada.

Secondo la Commissione nel 2022 le **vittime sulla strada** sono state **20.000**, per la maggior parte pedoni, ciclisti, motociclisti e utenti di monopattini. Le nuove norme dovrebbero contribuire all'obiettivo "zero vittime" dell'UE, ovvero l'azzeramento del numero di vittime della strada nell'UE entro il 2050. Grazie alle nuove norme i conducenti saranno meglio preparati ai veicoli a zero emissioni e alla guida nelle strade urbane, caratterizzate da un maggior numero di biciclette e veicoli a due ruote e da un'elevata presenza di pedoni. I giovani conducenti potranno inoltre acquisire esperienza attraverso un programma di guida accompagnata, e a partire dai 17 anni di età potranno imparare a guidare e ottenere la patente. Coloro che supereranno l'esame a 17 anni potranno guidare da soli a partire dal loro diciottesimo compleanno e lavorare come conducenti professionisti se otterranno un impiego specifico. Ciò contribuirà a far fronte all'attuale carenza di conducenti.

Sulle tre proposte sono pervenute le **relazioni del Governo** ex art. 6 della legge n. 234/2012 che ne valutano positivamente le finalità generali e ne

riconoscono la coerenza con l'interesse nazionale, pur evidenziando criticità su specifiche disposizioni.

Ampliamento delle infrazioni stradali e loro applicazione

La prima [proposta](#) è volta a rafforzare la **cooperazione transfrontaliera** tra gli Stati membri nelle **indagini sulle infrazioni al codice della strada**. La Commissione stima che nel 2019 circa il 40% delle infrazioni transfrontaliere sia stato commesso impunemente per l'impossibilità di identificare i trasgressori. Inoltre, l'attuale legislazione contempla alcune delle infrazioni più frequenti e gravi, quali l'eccesso di velocità e la guida in stato di ebbrezza.

In particolare propone l'ampliamento delle **infrazioni stradali** per comprendere anche:

- il **mancato rispetto** della **distanza di sicurezza** dal veicolo che precede;
- il **sorpasso pericoloso**;
- la **sosta pericolosa**;
- il **sorpasso con striscia** longitudinale **continua**;
- la **guida contromano**;
- il mancato rispetto delle norme sull'utilizzo dei **corridoi di emergenza**;
- l'uso di un **veicolo sovraccarico**.

La **relazione del Governo** ex art. 6 della legge n. 234/2012 ritiene le norme contenute nella proposta **conformi all'interesse nazionale** in quanto contribuiscono al raggiungimento dell'obiettivo di miglioramento della sicurezza stradale e la tutela dei diritti dei conducenti non residenti.

La relazione evidenzia, tuttavia, **alcuni aspetti** che meritano un approfondimento in sede di negoziato, anche in vista del futuro recepimento delle disposizioni della direttiva.

Patente di guida valida in tutta l'Unione

Una seconda [proposta](#) rivede la normativa vigente introducendo la patente di guida digitale valida in tutta l'Unione europea e prevedendo tra l'altro:

- un **periodo di prova** di **almeno 2 anni per i neopatentati** dopo il superamento dell'esame e la **tolleranza zero** per la **guida in stato di ebbrezza**. Si tratta di norme fondamentali poiché sebbene i giovani rappresentino soltanto l'8% della totalità degli automobilisti, 2 incidenti mortali su 5 coinvolgono un conducente (di automobili o motocicli) di età inferiore ai 30 anni;
- la **possibilità di sostenere l'esame e iniziare la guida accompagnata** di automobili e camion a partire **dai 17 anni**;
- l'**adeguamento della formazione** e degli **esami** dei conducenti, anche in relazione al numero crescente di utenti vulnerabili della strada (ad es. ciclisti e utenti di monopattini) nel contesto della transizione dell'UE verso una mobilità sostenibile e alla necessità di verificare le competenze necessarie ai sistemi avanzati di assistenza alla guida;
- la revisione delle norme sull'**idoneità medica**;
- l'introduzione della **patente di guida digitale** per semplificare il riconoscimento dei documenti tra Stati membri;
- la **semplificazione** delle procedure di **sostituzione** e rinnovo di una patente di guida, che dovrebbero svolgersi *online*.

La **relazione del Governo** ex art. 6 della legge n. 234/2012 valuta l'iniziativa della Commissione conforme agli interessi nazionali, ritenendo che la sua approvazione rafforzerebbe la sicurezza stradale, la formazione dei conducenti e la verifica della loro idoneità psico-fisica e tecnica alla guida. Il previsto riconoscimento reciproco delle patenti di guida e la loro digitalizzazione contribuirebbero alla semplificazione amministrativa, mentre le imprese potrebbero accelerare l'accesso al mercato del lavoro dei conducenti professionali.

Nella relazione si evidenzia tuttavia quale criticità la possibilità di **estendere il concetto di residenza normale** (non anagrafica) a cittadini titolari di patente rilasciata da Paesi extra UE.

Decisioni di ritiro della patente di guida

La terza [proposta](#) disciplina l'**effetto a livello di Unione delle decisioni di ritiro della patente di guida per gravi infrazioni** in materia di sicurezza stradale commesse in uno Stato membro diverso da quello in cui è stata rilasciata la patente di guida del trasgressore. Riguarda le **infrazioni gravi**

del codice della strada quali l'eccesso di velocità, la guida in stato di ebbrezza o sotto l'influsso di sostanze stupefacenti e le infrazioni stradali che causano morte o lesioni personali gravi.

La **relazione del Governo** ex art. 6 della legge n. 234/2012 ritiene che la proposta che dovrebbe contribuire al miglioramento della sicurezza stradale. Precisa che le decisioni di ritiro della patente di guida dovrebbero essere adottate sulla base del diritto nazionale degli Stati membri e che questi ultimi dovranno **prevedere un effetto ausiliario a livello dell'UE** per le decisioni di ritiro della patente di guida assunte da un altro Stato membro.

Esame presso il Senato

Il pacchetto è stato esaminato dalla 4a Commissione (Politiche dell'Unione europea) del Senato che ha espresso un [orientamento favorevole](#) circa il rispetto dei principi di sussidiarietà e proporzionalità.

IL TRASPORTO AEREO E MARITTIMO

Il Pacchetto sulla sicurezza marittima

Lo scorso [1 giugno](#) la Commissione europea ha presentato un pacchetto di proposte legislative volte ad **aggiornare le norme dell'UE in materia di sicurezza marittima** e a **prevenire l'inquinamento idrico causato dalle navi** ("Pacchetto sicurezza marittima").

Come indicato nel [Green Deal europeo](#), nella [strategia per una mobilità sostenibile e intelligente](#) e nel [piano d'azione per l'inquinamento zero](#), la Commissione prospetta per il trasporto marittimo un percorso verso l'azzeramento delle emissioni, dell'inquinamento e degli incidenti. Il livello di sicurezza marittima nelle acque dell'UE è attualmente molto elevato: le vittime sono poche e di recente non si sono verificati sversamenti importanti di idrocarburi. Tuttavia si segnalano ancora oltre 2 000 incidenti in mare ogni anno.

Il pacchetto consta di cinque proposte legislative che modificano le direttive sullo [Stato di bandiera](#), lo [Stato di approdo](#) e i [sinistri marittimi](#), la direttiva sull'[inquinamento causato dalle navi](#) e il [regolamento dell'EMSA](#), l'Agenzia europea per la sicurezza marittima. Tale revisione è condotta all'insegna della **semplificazione** e della **digitalizzazione**, preservando al tempo stesso elevati livelli di sicurezza. Inoltre, essa intende allineare le norme dell'Unione europea a quelle internazionali, quali la Convenzione delle Nazioni unite sulla legge del mare ([Unclos](#)). L'EMSA svolgerà un ruolo di primo piano nell'attuazione delle nuove prescrizioni, fornendo sostegno alle amministrazioni degli Stati membri per la loro applicazione.

In particolare, le proposte incluse nel pacchetto sono:

- la proposta di regolamento **sull'Agenzia europea per la sicurezza marittima** e che abroga il regolamento (CE) n. 1406/2002 ([COM\(2023\)269](#));
- la proposta di direttiva recante modifica della direttiva 2009/18/CE che stabilisce i principi fondamentali in materia di **inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo** ([COM\(2023\)270](#));
- la proposta di direttiva che modifica la direttiva 2009/16/CE sul controllo dello **Stato di approdo** ([COM\(2023\)271](#));
- la proposta di direttiva che modifica la direttiva 2009/21/CE sul rispetto dei requisiti dello **Stato di bandiera** ([COM\(2023\)272](#));

- la proposta di direttiva che modifica la direttiva 2005/35/CE sull'**inquinamento provocato dalle navi** e sull'introduzione di **sanzioni**, anche penali, per i **reati di inquinamento** ([COM\(2023\)273](#)).

La prima proposta del pacchetto riguarda il **rinnovo del mandato dell'EMSA**, integrandovi i nuovi compiti derivanti da questo nuovo pacchetto legislativo e da quelli previsti nell'ambito del pacchetto "Pronti per il 55%".

Tra i compiti previsti dal pacchetto vi è il sostegno dell'EMSA agli Stati membri e alla Commissione nell'attuazione del regolamento FuelEU Maritime e della direttiva relativa all'estensione del sistema di scambio di quote di emissione dell'UE al trasporto marittimo (vd *infra*).

Tre proposte si focalizzano sulla modernizzazione e sul miglioramento della **sicurezza marittima**, dedicando particolare attenzione al **controllo da parte dello Stato di approdo** e alle **inchieste sugli incidenti marittimi**, **rafforzando l'applicazione delle norme** al fine di ridurre gli incidenti, evitando in tal modo la perdita di vite umane e **prevenendo l'inquinamento ambientale**. In particolare:

- la proposta di modifica della direttiva sullo **Stato di bandiera** (COM(2023)272) definisce i **requisiti per le ispezioni**, basati sulle norme internazionali, e prevede **formazioni specifiche dell'EMSA** destinate alle amministrazioni nazionali al fine di migliorare i controlli che le autorità degli Stati membri hanno sulle loro flotte. La proposta faciliterà lo **scambio di informazioni tra gli Stati di bandiera** sui risultati delle ispezioni effettuate e sulle questioni di conformità in generale. L'EMSA sosterrà tale cooperazione attraverso un **programma di sviluppo e formazione professionali** rivisto per gli ispettori dello Stato di bandiera.

Si segnala che l'Italia è stata tra i Paesi membri che hanno partecipato alle consultazioni della Commissione e che diversi elementi contenuti nella proposta sono ripresi dalle considerazioni fornite dall'amministrazione italiana;

- la proposta di modifica della direttiva sullo **Stato di approdo estende i controlli** anche all'attuazione di ulteriori norme internazionali, come le nuove convenzioni sulla gestione delle **acque di zavorra** e **rimozione dei relitti**. La proposta, inoltre, aggiorna il modo in cui le navi sono selezionate ai fini dell'ispezione per tenere conto delle

nuove prescrizioni e attribuirà maggiore importanza alle prestazioni e alle carenze connesse all'ambiente nella determinazione del profilo di rischio delle navi. Altre modifiche miglioreranno ulteriormente la capacità degli Stati membri di individuare e correggere la non conformità alle norme e agli standard in termini di sicurezza, ambiente e prevenzione dell'inquinamento;

- la proposta di modifica della **direttiva sugli incidenti** nel settore del trasporto marittimo prevede, tra l'altro, che gli organismi investigativi nazionali ricevano ulteriore supporto dall'EMSA. Un *pool* di esperti di diverse discipline sarà disponibile su richiesta, così come strumenti ed attrezzature specializzate.

Le ultime due proposte **estendono l'ambito di applicazione del controllo** da parte dello Stato di approdo e delle **inchieste** sugli incidenti anche ai **pescherecci**, nei casi in cui persistano gravi problemi di sicurezza. Gli Stati membri possono decidere di applicare il **controllo** dello Stato di approdo ai pescherecci di **lunghezza superiore a 24 metri** che fanno scalo nei porti dell'UE. Inoltre, dovrebbero segnalare e analizzare, al fine di trarre eventuali insegnamenti, gli **incidenti** più gravi che coinvolgono **pescherecci di più piccole dimensioni**, di lunghezza **inferiore a 15 metri**. Le operazioni di controllo da parte dello Stato di bandiera e dello Stato di approdo saranno **digitalizzate** e sarà incoraggiata l'adozione di **certificati elettronici**. Ciò sarà reso possibile in particolare grazie ai sistemi informatici e alle banche dati dell'EMSA.

In materia **ambientale**, la proposta di modifica della direttiva **sull'inquinamento provocato dalle navi**:

- allinea le norme dell'UE alle norme internazionali ed **amplia il campo di applicazione** in relazione alle sostanze inquinanti, inserendovi, oltre agli scarichi di petrolio e di sostanze liquide nocive, già contemplati dalle norme vigenti, anche gli **scarichi di sostanze nocive** (trasportate sotto forma di imballaggi), le **acque di scarico**, i **rifiuti**, nonché i **residui dei sistemi di depurazione dei gas di scarico** (*scrubbers*);
- **ottimizza la banca dati** dell'EMSA per la sorveglianza e la condivisione delle informazioni ([CleanSeaNet](#)) e prevede obblighi in materia di **condivisione delle informazioni** e di follow-up da parte delle autorità nazionali responsabili dell'individuazione e della

verifica **del potenziale inquinamento**. Questo sistema faciliterà **l'applicazione tempestiva e la cooperazione** tra gli Stati membri in caso **di incidenti transfrontalieri di inquinamento provocato dalle navi**;

- istituisce **un quadro giuridico rafforzato per le sanzioni e la loro applicazione** che consentirà alle autorità nazionali di adottare misure adeguate, come ad esempio multe, in caso di scarichi illegali.

L'utilizzo di carburanti alternativi nel trasporto aereo e marittimo

Nell'ambito del Pacchetto "[Pronti per il 55%](#)", la Commissione europea ha presentato la [proposta di regolamento sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo](#) (cd. "**iniziativa FuelEU Maritime**") e la [proposta di regolamento sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile](#) (cd. "**iniziativa REFuelAviation**").

Le due proposte sono volte a promuovere l'utilizzo di **carburanti alternativi** in due settori di difficile decarbonizzazione, come quello marittimo e quello aereo, che contribuiscono rispettivamente al **13,5%** e al **14,4%** delle **emissioni prodotte dai trasporti dell'UE**. Inoltre, esse mirano ad avviare questi due settori sulla traiettoria degli **obiettivi climatici dell'UE** per il 2030 e il 2050.

Il Consiglio e il Parlamento europeo hanno raggiunto un accordo politico provvisorio sulle proposte rispettivamente il [23 marzo](#) e il [25 aprile](#) scorsi. Il passaggio successivo prevede l'approvazione formale da parte dei due colegislatori.

Per quanto riguarda l'iniziativa FuelEU Maritime, il 26 aprile l'accordo è stato approvato dal Coreper, mentre il Parlamento europeo dovrebbe dare il via libera nella sessione plenaria di [luglio](#).

L'accordo sull'iniziativa Refuel Aviation è stato approvato dal Coreper il 16 giugno.

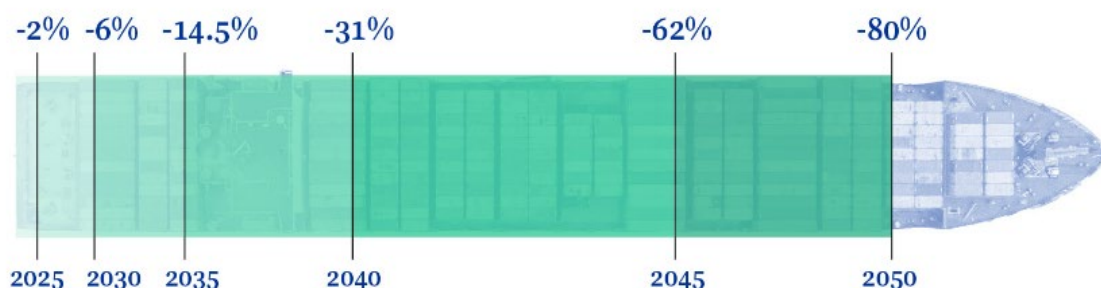
L'iniziativa FuelEU Maritime

Sintesi delle misure

L'obiettivo principale dell'iniziativa FuelEU Maritime è **aumentare la domanda** e l'uso costante di **combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio** e **ridurre le emissioni di gas a effetto serra** generate dal settore marittimo, garantendo nel contempo il buon **funzionamento del traffico marittimo** ed **evitando distorsioni nel mercato interno**.

In estrema sintesi, le navi di oltre 5.000 tonnellate lorde, utilizzate trasportare passeggeri o merci per scopi commerciali, saranno obbligate a:

- **fare scalo** nei porti europei (con eccezioni, come per le navi da pesca);
- **ridurre l'intensità dei gas serra** dell'energia utilizzata a bordo secondo la tempistica illustrata nella seguente figura:



Riduzione media annua dell'intensità di carbonio rispetto alla media del 2020. Fonte: [Consiglio dell'UE](#).

Viene fissato inoltre un obiettivo del **2%** per l'uso di carburanti rinnovabili di origine non biologica a partire dal **2034**, se l'uso di tali carburanti è inferiore all'**1%** nel **2030**;

- **collegarsi alla rete elettrica terrestre** per il loro fabbisogno di energia elettrica durante l'ormeggio in banchina, a meno che non utilizzino un'altra tecnologia a emissioni zero.

I **principali porti** dell'UE dovranno mettere a disposizione una **capacità elettrica** sufficiente, **entro il 2030**, per le navi passeggeri e le navi portacontainer. Questo requisito sarà esteso a **tutti i porti** dell'UE nel **2035**. Tuttavia, questa disposizione si applicherà solo alle navi attraccate per più di

due ore, in caso di emergenza o quando l'energia utilizzata a bordo della nave è già energia pulita.

Inoltre, si prevedono:

- **eccezioni** limitate nel tempo per il trattamento specifico delle **regioni ultraperiferiche**, delle **piccole isole** (con meno di 200.000 residenti permanenti) e delle aree economicamente molto dipendenti dalla loro connettività marittima;
- **fattori di riduzione** diversi per le **navi di classe ghiaccio**, nonché per le **navi che navigano nel ghiaccio**;
- l'**esclusione** dei **combustibili fossili** dal processo di **certificazione** dei combustibili;
- disposizioni sui **ricavi generati dalle sanzioni** ai sensi del regolamento e la **loro assegnazione** a progetti per sostenere la decarbonizzazione del settore marittimo con l'introduzione di un meccanismo di trasparenza rafforzato che prevede, tra l'altro, una relazione della Commissione al Parlamento europeo;
- **obblighi** per la Commissione in merito al **monitoraggio** dell'**attuazione** del regolamento.

Contesto

Come evidenzia uno [studio](#) condotto dal Parlamento europeo, nel 2018 il trasporto marittimo ha generato il **2,9%** delle emissioni globali di CO₂ di origine antropica. Nell'UE, le navi hanno generato il **13,5%** di tutte le emissioni di gas a effetto serra derivanti dal trasporto, molto meno del trasporto su strada (**71%**) e dell'aviazione (**14,4%**). Nonostante un calo dell'attività nel 2020 a causa della pandemia di coronavirus, si prevede che il trasporto marittimo cresca, alimentato dall'aumento della domanda di risorse primarie.

La [strategia](#) adottata nel 2018 dall'[IMO](#), l'organizzazione marittima internazionale, pone un obiettivo di riduzione dell'intensità media di carbonio (CO₂ per tonnellata-miglio) di almeno il **40% entro il 2030** e del **70% nel 2050** e di riduzione delle emissioni totali di almeno il **50% entro il 2050** (rispetto al 2008) con l'intento di eliminarle gradualmente il prima possibile. Nel frattempo le pressioni internazionali si sono moltiplicate affinché si agisca più rapidamente. Prima della [COP26](#) di Glasgow il

Segretario Generale dell'ONU Guterres [ha affermato](#) che il **trasporto marittimo e le compagnie aeree non sono riuscite a ridurre le loro emissioni** di gas serra e i loro impegni non sono allineati con l'obiettivo di ridurre il riscaldamento globale entro 1,5° C, come previsto dall'accordo di Parigi, ma sono più coerenti con un riscaldamento ben al di sopra di 3°C.

Attualmente, il settore marittimo si affida quasi interamente ai **combustibili fossili**, soprattutto all'olio combustibile pesante. L'obiettivo di riduzione dell'IMO per il 2030, prosegue lo Studio, può essere raggiunto con la tecnologia attualmente disponibile, attraverso un mix di misure a breve e medio termine, comprese quelle operative, come la riduzione della velocità, un uso limitato di carburanti a basso contenuto di carbonio e design ad alta efficienza energetica. Per raggiungere gli obiettivi del 2050, tuttavia, è necessario che il trasporto marittimo subisca una **transizione globale verso carburanti e fonti energetiche alternative**. Detto questo, tutti i carburanti alternativi oggi conosciuti hanno limiti, molte soluzioni non sono ancora mature e non esiste una scelta ovvia di “un unico carburante” per la flotta globale.

Inoltre, il trasporto marittimo dell'UE movimentata il **77%** del commercio estero e il **35%** di tutto il commercio in valore tra i Paesi dell'UE, mentre si stima che circa il **9%** del traffico avvenga tra porti all'interno dello stesso Paese dell'UE (viaggi nazionali). Le navi che operano per queste attività utilizzano combustibili che sono esenti da imposte sia a livello internazionale che nell'UE.

L'iniziativa REFuelEUaviation

La proposta mira a garantire che negli aeroporti dell'Unione vengano utilizzate **percentuali** gradualmente crescenti di **carburanti sostenibili per l'aviazione** (*sustainable aviation fuels – SAF*). Inoltre, intende contrastare alcune condizioni che pregiudicano lo sviluppo dei SAF, quali **bassi livelli di offerta** e **costi elevati** dei combustibili sostenibili rispetto a quelli dei combustibili fossili, nonché le pratiche di *tankering*¹, che minano la competitività e influenzano l'attrattiva di alcuni aeroporti.

¹ Il *tankering* consiste nel trasporto di carburante extra per evitare costi di rifornimento più elevati nell'aeroporto di destinazione.

Le norme prevedono:

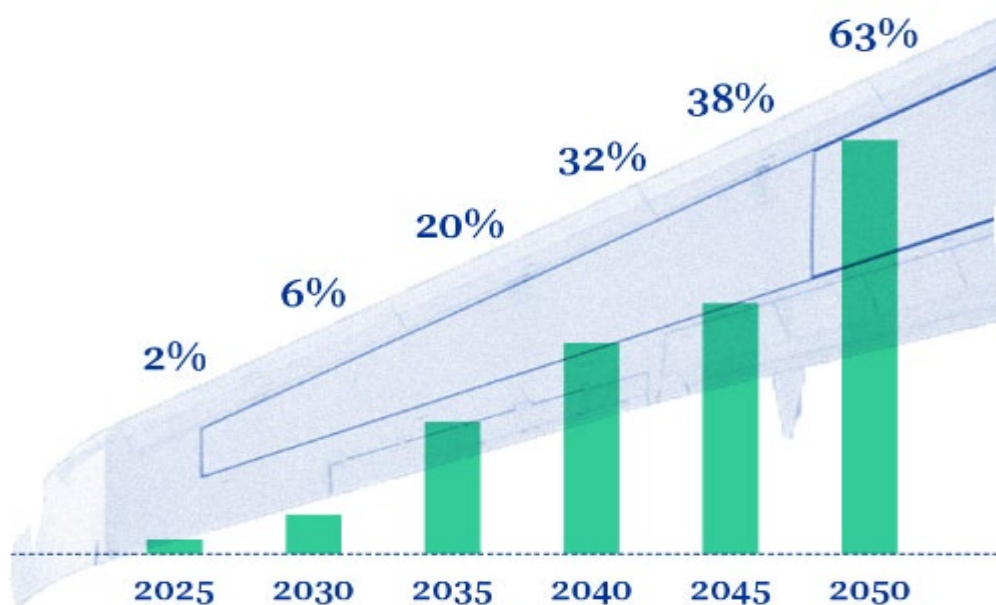
- **quote minime di SAF** da assicurare negli aeroporti dell'Unione;
- **obblighi di rifornimento** per gli **operatori aerei (norme anti tankering)**;
- **obblighi per gli enti gestori** degli aeroporti per quanto riguarda l'accesso ai SAF;
- la promozione dell'uso di **idrogeno** e di **infrastrutture elettriche** negli aeroporti dell'UE;
- un **sistema di etichettatura ambientale**;
- un **meccanismo di flessibilità**;
- **obblighi di comunicazione** per gli operatori aerei e per i fornitori di carburante;
- designazione di **autorità competenti** da parte degli Stati per garantire l'applicazione del regolamento e delle norme relative alle sanzioni;
- **raccolta e pubblicazione dei dati**;
- **rapporti e revisione**.

La **definizione di SAF**, ricomprende i **carburanti sintetici**, i **biocarburanti** e i **carburanti per l'aviazione riciclati**². Tra i biocarburanti sono inclusi anche quelli certificati conformi ai criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni previsti dalla direttiva sulle energie rinnovabili (cd. RED II)³, ad eccezione dei biocarburanti ottenuti da colture alimentari e foraggere. Sono stati aggiunti poi due tipi di combustibili (**idrogeno** e **carburanti sintetici per l'aviazione a basse emissioni di carbonio**), che possono essere utilizzati per raggiungere le **quote minime di SAF**.

A partire **dal 1 gennaio 2025** i fornitori di carburanti negli aeroporti dovranno **incrementare gradualmente** la quota di carburanti sostenibili con un aumento progressivo fino al **2050**, come illustrato nella seguente figura.

² Ad esempio carburanti riciclati prodotti da gas di scarico o rifiuti di plastica.

³ I biocarburanti includono residui agricoli o forestali, alghe, rifiuti biologici, olio da cucina usato o alcuni grassi animali.



Quota minima annuale di carburanti sostenibili per l'aviazione in %. Fonte: [Consiglio dell'Ue](#)

Dal **1 gennaio 2030** le quote minime di SAF dovranno contenere una percentuale di **carburanti sintetici, anch'essa soggetta ad un aumento progressivo fino al 2050** secondo quanto riportato nella seguente tabella:

1 gennaio 2030 - 31 dicembre 2031	1.2%
1 gennaio 2032 - 31 dicembre 2034	2%
dal 1 gennaio 2035	5%
dal 1 gennaio 2040	10%
dal 1 gennaio 2045	15%
dal 1 gennaio 2050	35%

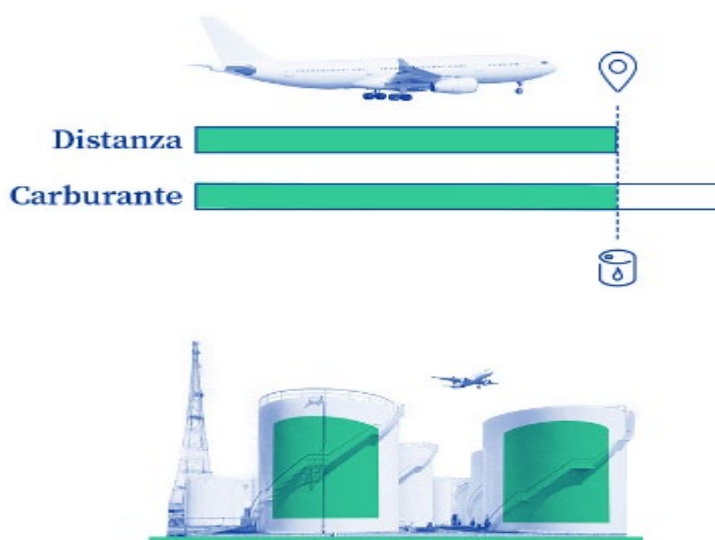
Quest'obbligo sarà considerato soddisfatto anche quando le quote minime menzionate saranno raggiunte utilizzando:

- **idrogeno rinnovabile per l'aviazione;**
- **carburanti per l'aviazione a basse emissioni di carbonio.**

Viene previsto un **periodo transitorio (meccanismo di flessibilità)** dal **1 gennaio 2025** al **31 dicembre 2034** al fine di consentire ai fornitori di

carburante di realizzare il mandato di miscelazione del combustibile sostenibile per l'aviazione come media ponderata in tutta l'Unione, in modo da facilitare l'organizzazione della filiera durante la fase di creazione, senza incidere sul livello complessivo delle emissioni. Entro il **1 luglio 2024** la Commissione europea dovrà valutare gli sviluppi sulla produzione e l'offerta di SAF sul mercato e valutare altresì eventuali miglioramenti del meccanismo di flessibilità.

Per quanto concerne gli **operatori aerei** essi avranno l'**obbligo** di garantire che il **quantitativo annuo di carburante** per l'aviazione caricato **in un determinato aeroporto dell'UE corrisponda ad almeno il 90% del fabbisogno annuo di combustibile** per l'aviazione, al fine di evitare emissioni connesse all'aumento di peso dovuto alle pratiche di *tankering*.



Fonte: Consiglio dell'UE.

Tuttavia, viene prevista una **deroga** per determinati voli in caso di **difficoltà operative gravi e ricorrenti** o di **difficoltà strutturali di approvvigionamento**, derivanti da caratteristiche geografiche di un determinato aeroporto, che portano a **prezzi dei carburanti significativamente più alti** rispetto ai prezzi applicati in media a tipi di carburanti simili in altri aeroporti dell'Unione, ponendo l'operatore interessato in uno **svantaggio competitivo**.

Tale deroga, concessa dalle autorità competenti degli Stati membri, in base a criteri specifici, viene concessa per un periodo limitato di tempo, non superiore ad un anno, trascorso il quale potrà essere rivista su richiesta dell'operatore aereo.

Gli **enti gestori degli aeroporti** dovranno adottare tutte le misure necessarie per facilitare l'accesso degli operatori aerei ai SAF, seguendo la procedura specifica stabilita in caso di difficoltà da parte di questi ultimi ad accedere, in un determinato aeroporto dell'Unione, a carburanti per l'aviazione contenenti le quote minime di SAF.

Per quanto riguarda l'**idrogeno** e l'**energia elettrica** viene stabilito che, una volta adottato il regolamento relativo alle infrastrutture per i combustibili alternativi (AFIR), gli enti gestori degli aeroporti dell'Unione, i fornitori di carburante per l'aviazione e i gestori di carburante dovranno cooperare e impegnarsi per facilitare l'accesso degli operatori aerei a queste due fonti di alimentazione e per **fornire le infrastrutture e i servizi necessari** al rifornimento o alla ricarica degli aeromobili, in linea con i quadri politici nazionali per la diffusione di infrastrutture di carburante alternativo.

Viene previsto, inoltre, un **sistema di etichettatura** in base al quale le compagnie aeree potranno commercializzare i loro voli con un'etichetta che indichi l'impronta di carbonio prevista per passeggero e l'efficienza di CO₂ prevista per chilometro. Ciò consentirà ai passeggeri di confrontare le prestazioni ambientali dei voli operati da diverse compagnie sulla stessa rotta.

Gli obblighi di **raccolta dati e di comunicazione** prevedono il monitoraggio degli **effetti del regolamento** sulla **competitività degli operatori** e degli hub dell'Unione. Sono previsti inoltre obblighi di informazione della Commissione al Parlamento europeo mediante una relazione che dovrà includere: l'impatto del regolamento sulla connettività, sulla rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, sulle distorsioni della concorrenza e sull'uso futuro dell'idrogeno e dell'elettricità; l'analisi del fabbisogno di investimenti, di occupazione, di formazione, di ricerca e innovazione nel settore dei SAF; la valutazione di una possibile **estensione dell'ambito di applicazione** del regolamento ad altre fonti di energia e ad altri tipi di carburanti sintetici nonché degli **impatti delle deroghe** alle norme anti *tankering*.

Infine, per quanto riguarda le **sanzioni** applicate in caso di inosservanza del regolamento, gli Stati membri dovranno assicurare che le entrate derivanti

da esse siano utilizzate a favore dei progetti di ricerca e innovazione nel settore dei SAF, nella produzione di SAF o nei meccanismi che consentono di colmare le differenze di prezzo tra SAF e carburanti per l'aviazione convenzionali.

Contesto

In base ad uno [studio](#) del Parlamento europeo, a livello globale ed europeo, esistono già alcune azioni politiche per incoraggiare e aumentare l'uso di carburanti per l'aviazione sostenibili (SAF). Per esempio, il programma di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio dell'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile ([ICAO](#)) e lo schema di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio per l'aviazione internazionale ([CORSA](#)) consentono agli operatori aerei di utilizzare SAF che soddisfano i requisiti di sostenibilità, anziché acquistare emissioni compensate.

Il sistema Corsia (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*) è un meccanismo globale per compensare le emissioni di CO₂ del trasporto aereo internazionale, al quale partecipano gli Stati membri dell'UE.

Il sistema di scambio di emissioni dell'UE (ETS) fornisce un incentivo agli operatori aerei affinché utilizzino SAF a base di biomassa certificati come conformi al quadro di sostenibilità previsto dalla direttiva sulle energie rinnovabili ([Direttiva\(UE\) 2018/2001](#), in breve REDII) attribuendo loro il grado di "emissioni zero" nell'ambito del sistema; ciò significa che le compagnie aeree non devono restituire alcuna quota di emissioni quando il SAF viene usato al posto del carburante fossile. Secondo tale direttiva, gli Stati membri possono conteggiare i SAF ai fini del raggiungimento dei loro obiettivi nazionali di energia rinnovabile, a condizione che rispettino i criteri di sostenibilità elencati nella stessa. Tuttavia la Commissione ritiene che il sistema ETS dell'UE non abbia portato ad un aumento sufficiente dell'utilizzo del SAF, e che il CORSA da solo potrebbe non fornire un incentivo economico sufficiente alle compagnie aeree per aumentare l'utilizzo dei SAF.

La revisione della direttiva ETS in materia di trasporto marittimo

Il 10 maggio scorso è stata adottata la [direttiva \(Ue\) 2023/959](#) che modifica la normativa dell'UE in materia di ETS (direttiva 2003/87/CE) includendovi le emissioni prodotte dal trasporto marittimo. L'obbligo per le società di navigazione di restituire quote di emissione sarà introdotto gradualmente e sarà pari al **40%** per le emissioni verificate **dal 2024, al 70% dal 2025 e al 100% dal 2026**.

La maggior parte delle navi di grandi dimensioni sarà inclusa nell'ambito di applicazione dell'EU ETS fin dall'inizio, mentre altre grandi navi, in particolare le navi d'altura, saranno incluse in un primo momento nel regolamento (UE) 2015/757 ("regolamento MRV") concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di CO₂ generate dal trasporto marittimo, e solo successivamente nel sistema ETS. Le emissioni diverse da quelle di CO₂ (metano e N₂O) saranno incluse nel regolamento MRV a partire dal 2024 e nell'EU ETS a partire dal 2026.

A sua volta il "regolamento MRV" è stato modificato dal [regolamento \(UE\) 2023/957](#) del 10 maggio scorso al fine di prevedere l'inclusione delle attività di trasporto marittimo nel sistema per lo scambio di quote di emissioni nell'Unione europea e il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di ulteriori gas a effetto serra e delle emissioni di ulteriori tipi di navi.

La revisione della direttiva ETS relativa al trasporto aereo

La [direttiva \(UE\) 2023/958](#) del 10 maggio scorso rivede la normativa dell'UE in materia di ETS per quanto riguarda il settore aereo.

In base alle nuove disposizioni le **quote di emissione a titolo gratuito** per il settore del trasporto aereo **saranno eliminate gradualmente** e, a partire dal 2026, sarà attuata la messa all'asta integrale. Fino al 31 dicembre 2030 saranno riservate **20 milioni di quote** per incentivare la transizione degli operatori aerei dall'uso dei combustibili fossili.

Il sistema ETS si applicherà ai voli intraeuropei (compresi i voli in partenza verso Regno Unito e Svizzera), mentre il sistema [CORSA](#) si applicherà ai voli extraeuropei da e verso i paesi terzi che vi partecipano dal 2022 al 2027 (principio *clean cut*).

Sarà inoltre **migliorata la trasparenza** in materia di emissioni e compensazione degli operatori aerei e sarà istituito un **quadro di monitoraggio, comunicazione e verifica** per gli effetti del trasporto aereo non legati alle emissioni di CO₂. Entro il **1° gennaio 2028**, sulla scorta dei risultati di questo quadro, la Commissione proporrà, se del caso, misure di **mitigazione per gli effetti** del trasporto aereo non legati alle emissioni di CO₂.

LA REVISIONE DELLE RETI TEN-T

Le proposte della Commissione europea

Il 14 dicembre 2021 la Commissione europea ha presentato una [proposta di regolamento](#) volta a rivedere gli **orientamenti** dell'Unione europea per lo sviluppo della **rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)**, successivamente seguita da una [proposta di modifica](#) al progetto iniziale che, tenendo conto delle conseguenze del conflitto in corso in Ucraina sulle prospettive dei collegamenti infrastrutturali con paesi terzi, estende **alcuni corridoi fino all'Ucraina e alla Moldavia** e rimuove alcuni tratti già previsti in **territorio russo e bielorusso**.

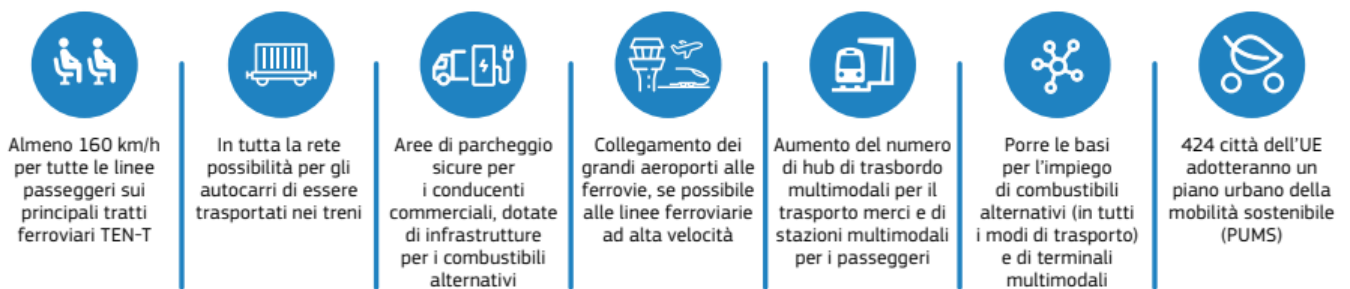
L'iniziativa è stata adottata nell'ambito di un pacchetto di iniziative sulla **mobilità sostenibile**, inteso a promuovere la **decarbonizzazione del settore dei trasporti** (che, secondo quanto previsto dal *Green Deal*, dovrebbe ridurre le proprie emissioni di gas ad effetto serra del 90% entro il 2050).

In estrema sintesi, rispetto alla disciplina vigente, la proposta, tra l'altro:

- prevede, in sostituzione di quelli attuali, l'istituzione di **nove corridoi di trasporto europei, integrati con i corridoi ferroviari merci**, che dovrebbero costituire le **principali arterie** del trasporto dell'UE;
- introduce più **elevati standard infrastrutturali**;
- prevede **misure per migliorare l'efficienza** dei trasporti, ad esempio nel trasporto ferroviario, la **velocità minima di linea di 160 km/h** per i servizi passeggeri e **100 km/h** per le **merci** e **requisiti tecnici ed operativi** più efficienti quali l'introduzione del profilo di carico P400, che consente la circolazione di **semirimorchi sui vagoni ferroviari** e tempi di sosta non superiori a 15 minuti nelle stazioni di frontiera per i treni merci internazionali;
- nel trasporto stradale prevede l'installazione di infrastrutture di **ricarica e rifornimento per i combustibili alternativi** lungo tutta la rete, in linea con la [Proposta di Regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi](#) presentata nell'ambito del pacchetto "Pronti per il 55%" (*Fit for 55%*), che prevede una capacità di ricarica per i veicoli pesanti e leggeri sulla rete centrale e globale entro determinate scadenze;

- impone, per quanto concerne i nodi urbani, a **424** grandi città collocate sulla rete di dotarsi di **piani urbani della mobilità sostenibile** entro il **2025**;
- prevede l'incremento dei **centri di trasbordo** e dei **terminali passeggeri multimodali** per favorire la multimodalità, in particolare per l'ultimo miglio dei tragitti merci o passeggeri;
- incentiva la diffusione di **nuove tecnologie** per far progredire la **digitalizzazione delle infrastrutture di trasporto**;
- impone agli Stati membri l'obbligo di provvedere alle esigenze di **manutenzione** dell'infrastruttura, anche predisponendo specifici piani.

Le principali innovazioni sono riassunte anche nella seguente infografica predisposta dalla Commissione europea:



Esame presso le Istituzioni dell'UE

Sulla proposta sono in corso i negoziati interistituzionali nell'ambito della procedura legislativa ordinaria.

Il **Consiglio** dell'UE ha approvato un [orientamento generale](#) su entrambi le proposte il 5 dicembre 2022, prospettando numerose modifiche.

Presso il **Parlamento europeo** la **Commissione per i Trasporti e il Turismo (TRAN)** si è pronunciata il 13 aprile 2023, definendo la posizione negoziale in vista dell'avvio del trilogico. Tra gli [emendamenti](#) approvati dalla Commissione si segnala il prolungamento del **Corridoio Scandinavo – Mediterraneo** con la realizzazione del **ponte tra Villa San Giovanni e Messina**.

Esame presso la Camera dei deputati

La commissione Trasporti della Camera ha esaminato entrambe le proposte approvando il 23 febbraio 2023 un [documento finale](#) che reca una valutazione favorevole alcune condizioni, numerose delle quali riferite ai tracciati dei corridoi o alla inclusione di nuovi nodi urbani, porti e aeroporti nelle reti. Altre condizioni hanno portata più generale. Tra esse:

- la necessità di **condizionare gli obblighi degli Stati membri** connessi alla realizzazione delle misure indicate nella proposta alla disponibilità di risorse finanziarie adeguate, soprattutto con riguardo all'adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria;
- il **coordinamento, anche temporale**, dell'attuazione nei diversi Stati membri delle opere infrastrutturali relative al completamento dei corridoi, nel rispetto dei termini previsti e degli altri obblighi connessi;
- l'inammissibilità, in linea di principio, lungo i corridoi di restrizioni al transito stabilite in via unilaterale da uno Stato membro. Eventuali restrizioni dovrebbero essere motivate e comunicate alla Commissione europea e agli Stati membri limitrofi interessati, con indicazione di soluzioni alternative di transito altrettanto sostenibili ed efficienti, concordate con i medesimi Stati. La Commissione dovrebbe poter disporre di poteri sanzionatori adeguati in caso di violazioni delle previsioni in materia;
- l'inserimento nel regolamento di specifiche disposizioni che prevedano la creazione o l'ammodernamento, entro termini certi e con risorse adeguate, di reti infrastrutturali aeree, marittime e ferroviarie di collegamento con le regioni insulari, garantendo altresì servizi di trasporto sostenibili, regolari e frequenti con le medesime regioni;
- la **limitazione del ricorso agli atti delegati** della Commissione europea per modificare i tracciati previsti dalla disciplina legislativa alle sole tratte transfrontaliere di particolare complessità.

La posizione del Governo italiano

Sulla proposta iniziale il Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili ha trasmesso, nell'aprile 2022, una relazione tecnica, ai sensi dell'articolo 6, comma 5, della legge n. 234/2012 ed una successiva relazione integrativa prospettando alcune **criticità** e proposte di modifica.

