

AGGIORNAMENTO DALLE ISTITUZIONI UE

11 luglio 2023

Si segnalano alcuni aggiornamenti in tema di emissioni dei carburanti per la navigazione marittima, il pacchetto “Greening Transport” e uno studio Commissione europea-BEI sui collegamenti ferroviari tra Polonia, Romania, Ucraina e Moldavia.

1) Voto in Plenaria sul Regolamento “FuelEU Maritime”

Martedì 11 luglio, il Parlamento europeo riunito in Sessione Plenaria a Strasburgo ha adottato il Regolamento “[FuelEU Maritime](#)”. Il testo consolidato sarà disponibile online nei prossimi giorni.

Durante i negoziati con il Consiglio, il Parlamento ha ottenuto l'obbligo per le navi di stazza lorda superiore a cinque mila tonnellate di diminuire le emissioni di gas a effetto serra nel mix energetico che utilizzano:

- del 2% a partire dal 2025 (rispetto al livello del 2020);
- dell'80% a partire dal 2050 (rispetto al livello del 2020).

La riduzione coinvolgerà inoltre:

- tutta l'energia utilizzata a bordo nei porti dell'UE o tra di essi;
- il 50% dell'energia utilizzata per le tratte in cui il porto di partenza o di arrivo si trovi al di fuori dell'UE o nelle sue regioni ultraperiferiche.

Per ridurre in modo significativo l'inquinamento atmosferico nei porti, a partire dal 2030 le navi portacontainer e le navi passeggeri saranno tenute a collegarsi all'alimentazione elettrica da terra per tutte le loro esigenze di energia elettrica, quando ormeggiate sulla banchina dei principali porti dell'UE.

Prossime tappe. Una volta che il Consiglio avrà adottato formalmente il regolamento, le norme sui combustibili marittimi sostenibili si applicheranno dal 1° gennaio 2025.

2) Pacchetto Greening Transport - In breve

Martedì 11 luglio, la Commissione europea, ha presentato il pacchetto “Greening Transport”, un insieme di proposte volte a ridurre le emissioni nel trasporto merci in tutta l'UE.

Secondo la Commissione europea, la decarbonizzazione del trasporto merci è "vitale" per la realizzazione del Green Deal europeo, per questo il pacchetto, oltre a promuovere i camion a emissioni zero, mira a spostare una quota maggiore di merci dalla strada alla ferrovia e alle vie navigabili.

L'Esecutivo UE ha già fissato l'obiettivo di raddoppiare il trasporto merci su rotaia entro il 2050 (un obiettivo che finora ha registrato scarsi progressi).

Il pacchetto si compone di due proposte non legislative e di tre legislative.

1. Una [Comunicazione](#) "Rendere più ecologico il trasporto merci", che spiega l'approccio adottato dalla Commissione per la preparazione del pacchetto.
2. Una [scheda](#) sull'iniziativa faro n°4 "Inverdire il trasporto merci" della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente. Si tratta di una tabella di marcia per ridurre le emissioni dei trasporti del 90% entro il 2050, come richiesto dal Green Deal europeo. Molte delle tappe della strategia descrivono in che modo il trasporto merci deve diventare più ecologico, ad esempio raddoppiando il traffico merci su rotaia entro il 2050, garantendo che i nuovi veicoli pesanti siano a zero emissioni entro la stessa data e disponendo di navi oceaniche a zero emissioni entro il 2030.
3. Una [proposta di regolamento](#) sull'uso della capacità dell'infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario unico europeo, che modifica la direttiva 2012/34/UE e abroga il regolamento (UE) n. 913/2010. La proposta ha l'obiettivo di ottimizzare l'uso, il coordinamento transfrontaliero, la flessibilità e l'affidabilità dei binari ferroviari, adattati alle catene di approvvigionamento just-in-time per gli spedizionieri, e si basa sul progetto di riprogettazione temporale promosso dall'industria:
 - istituisce il Timetabling Capacity Redesign for Smart Capacity Management (TTR) per aprire la strada alla gestione digitale della capacità, affrontare l'attuale mancanza di armonizzazione, sincronizzazione e coordinamento dei processi di assegnazione della capacità nell'UE;
 - nell'ambito del TTR, prevede il c.d. "rolling-planning", per mantenere la flessibilità nelle richieste di capacità e garantire che la nuova assegnazione e la nuova gestione di tali capacità si adattino alle esigenze del mercato;
 - viene rinnovata la Rete europea dei gestori dell'infrastruttura ("ENIM").
4. Una proposta di [regolamento](#) sulla contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto, il c.d. "CountEmissions EU". La Commissione propone un approccio metodologico comune per consentire alle imprese di calcolare le loro emissioni di gas a effetto serra se decidono di pubblicare tali informazioni o se sono invitate a condividerle per motivi

contrattuali. La metodologia proposta si basa sulla norma ISO/CEN recentemente adottata per la quantificazione e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra derivanti dal funzionamento delle catene di trasporto di passeggeri e merci. Viene preservato l'approccio volontario, come richiesto dal mondo dell'autotrasporto, anche se le imprese di trasporto che già monitorano e calcolano le proprie emissioni di gas serra dovranno utilizzare e fare affidamento sul quadro comune quando decideranno di pubblicarle o condividerle con i partner commerciali o gli utenti del trasporto.

5. Una proposta di [direttiva](#) che modifica la direttiva Directive 96/53/EC sui pesi e le dimensioni dei veicoli pesanti: la proposta vuole modificare le norme che attualmente disciplinano la lunghezza, la larghezza e l'altezza massime per i veicoli pesanti con l'obiettivo di consentire un peso aggiuntivo per i veicoli che utilizzano tecnologie a zero emissioni, significativamente più pesanti di quelle tradizionali. Secondo la Commissione, una volta che la tecnologia si svilupperà e che i sistemi di propulsione a zero emissioni diventeranno più leggeri, anche grazie all'uso di dispositivi aerodinamici e cabine, i veicoli più puliti beneficeranno di un carico utile supplementare rispetto ai camion convenzionali. La proposta, inoltre, si prefigge di chiarire l'uso di veicoli più pesanti e più lunghi nel traffico transfrontaliero. Per incoraggiare il trasporto intermodale, i camion, i rimorchi e i semirimorchi saranno autorizzati a trasportare un peso supplementare. Secondo la Commissione, infine, l'altezza supplementare faciliterà il trasporto di container a cubo elevato con veicoli standard. Già ad una prima lettura, emergono alcune criticità, soprattutto perché sembra venire meno il principio di neutralità tecnologica:

- poca flessibilità nell'uso delle combinazioni di veicoli standard tradizionali per il trasporto internazionale dopo il 2035. Mentre la proposta introduce un peso lordo del veicolo per le operazioni transfrontaliere con combinazioni di veicoli standard tra Stati membri concordanti, esso si applicherà solo ai veicoli a emissioni zero a partire dal 2035. Le scadenze rischiano di limitare il ricorso ad alcune tecnologie, soprattutto perché non esiste un equivalente adeguato e su larga scala pronto per l'uso;
- limitazione delle prove transfrontaliere con il Sistema modulare europeo a un periodo di cinque anni, senza consentire il rinnovo delle prove.
- Su questi punti si è appena espressa [IRU](#).

Il Pacchetto avrebbe dovuto includere anche una proposta di revisione della direttiva sui trasporti combinati ma l'opposizione registrata preventivamente sia in Consiglio che in Parlamento ha fatto slittare la sua pubblicazione che, stando alle indiscrezioni, potrebbe avvenire dopo la pausa estiva.

La Commissione valuterà anche la possibilità di includere una serie di misure normative, operative ed economiche per rendere il trasporto intermodale più competitivo.

Prossime tappe. Le proposte saranno ora esaminate dal Parlamento europeo e dal Consiglio nell'ambito della procedura legislativa ordinaria.

3) Corsie di solidarietà UE-Ucraina: studio sui collegamenti ferroviari

Martedì 11 luglio la Commissione europea e la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) hanno pubblicato [uno studio](#) che analizza le barriere ancora esistenti nei collegamenti ferroviari tra Polonia e Ucraina e tra Romania e Moldavia, nel contesto delle corsie di solidarietà UE-Ucraina, create con lo scoppio della guerra per rafforzare i collegamenti transfrontalieri.

Tenendo conto dei costi probabili, della domanda prevista e delle considerazioni sulla capacità della linea, lo studio suggerisce come primo passo di stabilire un collegamento a scartamento europeo da Cracovia/Katowice (Polonia) a Leopoli (Ucraina), nonché da Iasi (Romania) a Chisinau (Moldavia). Vengono inoltre suggerite ulteriori estensioni.

Lo studio valuta anche il modo in cui le nuove linee a scartamento normale in Ucraina e Moldavia funzionerebbero con la rete di altri Paesi, che continueranno a utilizzare lo scartamento largo.

La Commissione ha inoltre proposto di estendere la Rete transeuropea di trasporto all'Ucraina e alla Moldavia.

Il Meccanismo per collegare l'Europa II (CEF) ha recentemente selezionato [nove progetti](#) da finanziare per migliorare i punti di attraversamento.