

FRANCESCO MARIA DI MAJO

**I PROSSIMI SCENARI AMBIENTALI EUROPEI
NEL SETTORE MARITTIMO
E PROBLEMATICHE GIURIDICHE
NELL'ATTUAZIONE DELLE FUTURE NORMATIVE**

Estratto da:

**RIVISTA
DEL
DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE**

2022 – Numero 1

ISSN 0035-5895



CACUCCI  EDITORE
BARI

Scritto sottoposto a doppio referaggio anonimo – This writing has been submitted to double blind peer review

I PROSSIMI SCENARI AMBIENTALI EUROPEI
NEL SETTORE MARITTIMO
E PROBLEMATICHE GIURIDICHE
NELL'ATTUAZIONE DELLE FUTURE NORMATIVE

FRANCESCO MARIA DI MAJO (*)

SOMMARIO: 1. Introduzione. – 2. Le proposte normative in ambito Ue sulla riduzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo. – 3. La proposta di regolamento sui combustibili rinnovabili nel trasporto marittimo (*FuelEU Maritime*). L'introduzione del certificato o documento di conformità *FuelEU*. – 3.1. Le attività di controllo da parte dello Stato di approdo in ordine al rispetto delle normative ambientali. La sentenza della Corte di giustizia del 1° agosto 2022 sul caso *Sea Watch*. – 3.2. La compatibilità dell'obbligo del certificato o documento di conformità rispetto alla normativa internazionale. – 4. L'esigenza di assicurare un approccio coordinato tra gli investimenti privati sulle navi e quelli pubblici nei porti al fine di poter rispettare la *compliance* ambientale nel trasporto marittimo. La proposta di regolamento sulla realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi (AFIR). – 5. La normativa europea sul riciclaggio delle navi. – 6. La normativa italiana volta ad assicurare l'efficientamento energetico e la tutela ambientale nell'ambito portuale. Il Documento di pianificazione energetica ed ambientale dei sistemi portuali (DEASP) e il Piano nazionale per l'elettrificazione delle banchine (*cold ironing*). – 7. La normativa europea della «tassonomia» e sua incidenza negli investimenti nel settore marittimo e portuale (il rispetto del principio del DNSH). – 7.1. Incidenza sui PNRR. – 7.2. La tassonomia nello sviluppo in chiave ecosostenibile dei porti italiani. – 8. Necessità di

(*) Avvocato in Roma, già Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale.

adottare regole comuni per la tutela dell'ambiente in tutto il Mediterraneo rispetto al trasporto marittimo. La proposta di una zona ECA per tutto il Mediterraneo.

1. *Introduzione.*

Nel presente articolo vengono affrontate talune problematiche di carattere giuridico che potrebbero accompagnare l'attuazione delle misure volte al raggiungimento, a livello dell'Ue, di determinati obiettivi ambientali nel trasporto marittimo per la lotta al cambiamento climatico e per la riduzione dell'inquinamento derivante dalle emissioni delle navi (che rappresentano il 3% delle emissioni globali di CO₂ e circa il 13% di quelle europee) ⁽¹⁾. Tali problematiche traggono spunto, in particolare, dalla lettura delle diverse prese di posizione da parte degli *stakeholders* di questo settore (*in primis* le associazioni degli armatori) rispetto alle proposte presentate, nel luglio 2021, dalla Commissione Ue nell'ambito del pacchetto climatico denominato «*fit for 55*» (cap. 1 e 2) ⁽²⁾. Pur di fronte ad una condivisione pressoché generalizzata degli obiettivi ambientali proposti ⁽³⁾, è stato, in particolare, osservato che l'*iter* temporale che dovrebbe accompagnare, anche se progressivamente, l'introduzione delle prescrizioni ed obblighi per l'uso di combustibili rinnovabili (a basse emis-

⁽¹⁾ Unitamente a tale dato andrebbe anche considerato l'inquinamento dell'aria a causa delle emissioni di Nox, SOX e PM 2,5 (V. rapporto MIMS, *Cambiamenti climatici, infrastrutture e mobilità*, 2022, 265 e 371 ss., nel sito *web* https://www.mit.gov.it/nfsmitsgov/files/media/notizia/2022-02/Rapporto_Carraro_Mims.pdf).

⁽²⁾ Reg. Ue 2021/1119 del 30 giugno 2021 che istituisce il quadro europeo per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il reg. Ce n. 401/2009 e il reg. Ue 2018/1999, in G.U.U.E. 9 luglio 2021, L 243, 1.

⁽³⁾ Negli ultimi anni il rinnovo delle flotte e le operazioni di «*retrofit*» delle navi da parte di gruppi armatoriali europei hanno comportato addirittura, in alcuni casi, l'innalzamento del livello di tutela dell'ambiente oltre a quanto previsto delle normative internazionali ed europee. Circa il 60% dei tutti gli ordini (in termini di stazza GT) di nuove navi nel primo semestre 2022 è relativo a navi che utilizzano combustibili alternativi. Secondo quanto riportato dall'ECSCA (European Community Shipowners' Association) «*CO₂ emissions from shipping in 2018 were 7% lower than in 2008 [...]. This is despite a 40% increase in maritime trade during the same ten years period and represent a carbon efficiency improvement [...] this suggest that changes to the level of shipping's GHG emissions have decoupled from the expansion of maritime trade*». V. rapporto ECSCA, *FuelEU Maritime-avoiding unintended consequences*, maggio 2021.