

## Scheda 10 - Trasporto per acque interne e marittimo

### A. Codici NACE

Il trasporto su acqua coinvolge numerosi codici Nace:

- H50 Trasporti marittimi e per vie d'acqua
  - H50.1 Trasporto marittimo e costiero di passeggeri
  - H50.2 Trasporto marittimo e costiero di merci
  - H50.3 Trasporto di passeggeri per vie d'acqua interne
  - H50.4 Trasporto di merci per vie d'acqua interne

### B. Applicazione

La presente scheda si applica a qualsiasi intervento che preveda acquisto, finanziamento, noleggio (con o senza equipaggio) e gestione di navi progettate e attrezzate per:

- Trasporto di Passeggeri per vie d'acqua interne
- Trasporto di merci per vie d'acqua interne
- Riqualficazione del trasporto di merci e passeggeri per vie d'acqua interne
- Trasporto marittimo e costiero di merci o per il trasporto combinato di merci e passeggeri, di linea o meno, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie
- Trasporto marittimo e costiero di Passeggeri, di linea o meno, quali ad es gestione di traghetti, taxi d'acqua e imbarcazioni da escursione, crociera o turistiche.
- Riqualficazione del trasporto marittimo e costiero di merci e passeggeri

Per garantire che le attività di trasporto considerate sostenibili **non favoriscano l'uso di combustibili fossili**, i pertinenti criteri di vaglio tecnico **devono escludere attivi, operazioni e infrastrutture dedicati al trasporto di tali combustibili**. Nell'applicare questo criterio occorre essere consci della molteplicità di usi, strutture proprietarie, accordi d'uso e tassi di miscelazione dei carburanti, in linea con le pratiche di mercato esistenti.

### C. Principio guida

Visto il loro potenziale di ridurre le proprie emissioni di gas a effetto serra, contribuendo così a rendere più verde il settore, i trasporti marittimi sono uno dei modi di trasporto importanti ai fini della transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio.

Il finanziamento riguardante il trasporto per acque interne e marittimo, nel caso in cui dovesse rientrare negli investimenti del Regime 1, **dovrà fornire un contributo alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, senza compromettere gli altri obiettivi** ambientali derivanti dall'utilizzo, quali ad es la gestione dei rifiuti sia nella fase di utilizzo (manutenzione) che nel fine vita del bene.

Il finanziamento dovrà comunque garantire tutte le condizioni tecniche e impiantistiche che evitino le condizioni di impatto sugli aspetti ambientali di riferimento, sia in condizioni di esercizio, sia in condizioni di emergenza (eventi prevedibili e non desiderati).

Gli investimenti che riguardano questa attività economica possono ricadere nei due seguenti regimi:

- Regime 1: Contribuire sostanzialmente alla mitigazione dei cambiamenti climatici;
- Regime 2: Mero rispetto del “*do no significant harm*”.

## D. VINCOLI DNSH

### Mitigazione del cambiamento climatico

Al fine di garantire il rispetto del principio DNSH connesso con la mitigazione dei cambiamenti climatici e la significativa riduzione di emissioni di gas a effetto serra, dovranno essere adottate tutte le strategie disponibili per contenere le emissioni GHG, ed in particolare:

#### Trasporto di passeggeri per vie d'acqua interne

I criteri da soddisfare sono:

- ❖ le navi presentano emissioni dirette (dallo scarico) di CO<sub>2</sub> pari a zero (no combustibili fossili);
- oppure
- ❖ fino al 31 dicembre 2025 sono ibride e a doppia alimentazione e traggono almeno il 50 % dell'energia da carburante a zero emissioni dirette (dallo scarico) di CO<sub>2</sub> o da alimentazione plug-in per il loro normale funzionamento.

#### Trasporto di merci per vie d'acqua interne

Qualora l'intervento ricada in un **Investimento** per il quale è stato definito un **contributo sostanziale (nella matrice evidenziato con Regime 1)**, le procedure dovranno prendere in considerazione i seguenti criteri:

- ❖ le navi presentano emissioni dirette (dallo scarico) di CO<sub>2</sub> pari a zero (no combustibili fossili);
- ❖ laddove non sia tecnologicamente ed economicamente fattibile soddisfare il criterio di cui alla lettera a), fino al 31 dicembre 2025 sono navi che presentano emissioni dirette (dallo scarico) di CO<sub>2</sub> per tonnellata/km (gCO<sub>2</sub>/tkm), calcolate (o, nel caso di navi nuove, stimate) utilizzando l'indicatore operativo di efficienza energetica<sup>23</sup>, inferiori del 50 % rispetto al valore medio di riferimento per le emissioni di CO<sub>2</sub> definito per i veicoli pesanti (sottogruppo 5-LH) conformemente all'articolo 11 del regolamento (UE) 2019/1242.
- ❖ Le navi non possono essere adibite al trasporto di combustibili fossili.

Qualora l'intervento ricada in un **Investimento** per il quale **non è previsto un contributo sostanziale (nella matrice evidenziato con Regime 2)** i requisiti DNSH da rispettare sono i seguenti:

- ❖ Le navi non possono essere adibite al trasporto di combustibili fossili.

<sup>23</sup> L'indicatore operativo di efficienza energetica è definito come il rapporto tra la massa di CO<sub>2</sub> emessa per unità di attività di trasporto. È un valore rappresentativo dell'efficienza energetica delle operazioni della nave per un periodo coerente rappresentativo del modello commerciale complessivo della nave. Linee guida relative al calcolo di questo indicatore sono fornite nel documento MEPC.1/Circ. 684 dell'IMO.

*Riqualificazione del trasporto di merci e passeggeri per vie d'acqua interne*

Qualora l'intervento ricada in un **Investimento** per il quale è stato definito un **contributo sostanziale** (nella matrice evidenziato con **Regime 1**), le procedure dovranno prendere in considerazione i seguenti criteri:

- ❖ Fino al 31 dicembre 2025 l'attività di riqualificazione deve ridurre il consumo di carburante della nave, espresso in litri di carburante per tonnellata/km, di almeno il 10 %, come dimostrato da un calcolo comparativo per le zone di navigazione rappresentative (compresi i profili di carico rappresentativi) in cui la nave opererà o dai risultati di prove o simulazioni su modello.
- ❖ Le navi riqualificate o ammodernate non possono essere adibite al trasporto di combustibili fossili.

Qualora l'intervento ricada in un **Investimento** per il quale **non è previsto un contributo sostanziale** (nella matrice evidenziato con **Regime 2**) i requisiti DNSH da rispettare sono i seguenti:

- ❖ Le navi non possono essere adibite al trasporto di combustibili fossili.

*Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie*

Qualora l'intervento ricada in un **Investimento** per il quale è stato definito un **contributo sostanziale** (nella matrice evidenziato con **Regime 1**), le procedure dovranno prendere in considerazione i seguenti criteri:

- ❖ Fino al 31 dicembre 2025 l'attività di riqualificazione deve ridurre il consumo di carburante della nave, espresso in litri di carburante per tonnellata/km, di almeno il 10 %, come dimostrato da un calcolo comparativo per le zone di navigazione rappresentative (compresi i profili di carico rappresentativi) in cui la nave opererà o dai risultati di prove o simulazioni su modello.
- ❖ Le navi riqualificate o ammodernate non possono essere adibite al trasporto di combustibili fossili.

Qualora l'intervento ricada in un **Investimento** per il quale è stato definito un **contributo sostanziale** (nella matrice evidenziato con **Regime 1**), deve soddisfare uno o più dei seguenti criteri:

Qualora l'intervento ricada in un **Investimento** per il quale **non è previsto un contributo sostanziale** (nella matrice evidenziato con **Regime 2**) i requisiti DNSH da rispettare sono i seguenti:

- ❖ le navi presentano emissioni dirette (dallo scarico) di CO<sub>2</sub> pari a zero (no combustibili fossili);
- ❖ fino al 31 dicembre 2025 le navi ibride e a doppia alimentazione traggono almeno il 25 % dell'energia da carburanti a zero emissioni dirette (allo scarico) di CO<sub>2</sub> o da alimentazione plug-in per il loro normale funzionamento in mare e nei porti;
- ❖ laddove non sia tecnologicamente ed economicamente fattibile soddisfare il criterio di cui alla lettera a), fino al 31 dicembre 2025, e solo se si può dimostrare che sono utilizzate esclusivamente per l'espletamento di servizi costieri e marittimi a corto raggio destinati a consentire il trasferimento modale delle merci attualmente trasportate via terra verso il mare, presentano emissioni dirette (dallo scarico) di CO<sub>2</sub>, calcolate utilizzando l'indice di efficienza energetica in materia di progettazione (EEDI) dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO<sup>24</sup>), inferiori del 50 % rispetto al valore medio di riferimento per le emissioni di CO<sub>2</sub> definito per i veicoli pesanti (sottogruppo 5-LH) conformemente all'articolo 11 del regolamento (UE) 2019/1242;
- ❖ laddove non sia tecnologicamente ed economicamente fattibile soddisfare il criterio di cui alla lettera a), fino al 31 dicembre 2025 le navi hanno raggiunto un valore dell'indice di efficienza energetica in materia di progettazione (EEDI) inferiore del 10 % rispetto ai requisiti EEDI applicabili al 1° aprile 2022<sup>25</sup> se sono in grado di funzionare con carburanti a zero emissioni dirette (dallo scarico) di CO<sub>2</sub> o con carburanti provenienti da fonti rinnovabili (idrogeno, biogas e biocarburanti destinati ai trasporti).
- ❖ Sono escluse dagli investimenti navi dedicate al trasporto di combustibili fossili.

#### Trasporto marittimo e costiero di passeggeri

L'attività deve soddisfare uno o più dei seguenti criteri:

- le navi presentano emissioni dirette (dallo scarico) di CO<sub>2</sub> pari a zero (no combustibili fossili);
- laddove non sia tecnologicamente ed economicamente fattibile soddisfare il criterio di cui alla lettera a), fino al 31 dicembre 2025 le navi ibride e a doppia alimentazione traggono almeno il 25 % dell'energia da carburanti a zero emissioni dirette (dallo scarico) di CO<sub>2</sub> o da alimentazione plug-in per il loro normale funzionamento in mare e nei porti;
- laddove non sia tecnologicamente ed economicamente fattibile soddisfare il criterio di cui alla lettera a), fino al 31 dicembre 2025 le navi hanno raggiunto un valore dell'indice di efficienza energetica in materia di progettazione (EEDI)

<sup>24</sup> Indice di efficienza energetica in materia di progettazione (versione del [data di adozione]: <http://www.imo.org/fr/MediaCentre/HotTopics/GHG/Pages/EEDI.aspx>).

<sup>25</sup> Requisiti EEDI concordati dal comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione marittima internazionale nella sua 74a sessione. Le navi che rientrano nei tipi di navi di cui alla regola 2 dell'allegato VI della convenzione MARPOL, ma che non sono considerate navi nuove a norma di tale regola, possono fornire il valore EEDI raggiunto calcolato su base volontaria in linea con l'allegato VI, capo 4, della convenzione MARPOL e ottenere la verifica di tali calcoli in linea con l'allegato VI, capo 2, della convenzione MARPOL.

inferiore del 10 % rispetto ai requisiti EEDI applicabili al 1° aprile 2022<sup>26</sup> se sono in grado di funzionare con carburanti a zero emissioni dirette (dallo scarico) o con carburanti provenienti da fonti rinnovabili (idrogeno, biogas e biocarburanti).

#### Riqualificazione del trasporto marittimo e costiero di merci e passeggeri

Gli interventi devono garantire che:

- Fino al 31 dicembre 2025 l'attività di riqualificazione riduce il consumo di carburante della nave, espresso in grammi di combustibile per tonnellate di portata lorda per miglio nautico, di almeno il 10 %, come dimostrato dalla dinamica dei fluidi computazionale (CFD, Computational Fluid Dynamics), dalle prove sui serbatoi o da calcoli tecnici analoghi.
- Le navi non possono essere adibite al trasporto di combustibili fossili.

#### Elementi di verifica ex ante

Per ciascuna categoria di acquisto è necessario raccogliere le dichiarazioni dei fornitori di rispetto degli elementi descritti:

- certificazione dell'alimentazione a idrogeno, biogas e biocarburanti destinati ai trasporti;
- certificazione del rispetto dei criteri definiti per ciascuna categoria per le emissioni di Co2 e/o efficienza energetica.

#### **Adattamento ai cambiamenti climatici**

Il trasporto per acque interne e marittimo dovrà prendere in considerazione i cambiamenti climatici attuali o futuri, in modo che non pregiudichino l'erogazione dei servizi.

A tal proposito, dovrà essere sviluppata una valutazione del rischio ambientale e climatico.

#### Elementi di verifica ex ante

Valutazione del rischio ambientale e climatico attuale e futuro in relazione ad alluvioni, nevicate, innalzamento dei livelli dei mari, piogge intense, ecc., per individuare i rischi legati ai cambiamenti climatici futuri ed implementazione delle necessarie misure di adattamento in linea con il Framework dell'Unione Europea (Appendice A, del REGOLAMENTO DELEGATO (UE) che integra il regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio fissando i criteri di vaglio tecnico).

#### **Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine**

Non pertinente.

---

<sup>26</sup> Requisiti EEDI concordati dal comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione marittima internazionale nella sua 74a sessione. Le navi che rientrano nei tipi di navi di cui alla regola 2 dell'allegato VI della convenzione MARPOL, ma che non sono considerate navi nuove a norma di tale regola, possono fornire il valore EEDI raggiunto calcolato su base volontaria in linea con l'allegato VI, capo 4, della convenzione MARPOL e ottenere la verifica di tali calcoli in linea con l'allegato VI, capo 2, della convenzione MARPOL.

## Economia circolare

*Trasporto di Passeggeri per vie d'acqua interne/Trasporto di merci per vie d'acqua interne/ Riqualficazione del trasporto di merci e passeggeri per vie d'acqua interne*

- 1) Adozione di un **Piano di gestione dei rifiuti che preveda sia la fase di utilizzo che il fine vita della nave**, garantendo la piena applicazione del *Decreto Legislativo n. 99 del 30 luglio 2020 - Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 1257/2013, relativo al riciclaggio delle navi, che modifica il regolamento (CE) n. 1013/2006 e la direttiva 2009/16/CE*. Per le navi a batteria tali misure comprendono il riutilizzo e il riciclaggio delle batterie e dei componenti elettronici, comprese le materie prime essenziali.

*Trasporto marittimo e costiero di merci o per il trasporto combinato di merci e passeggeri, di linea o meno, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie*

- 1) Adozione di un **Piano di gestione dei rifiuti che preveda sia la fase di utilizzo che il fine vita della nave**, garantendo la piena applicazione del *Decreto Legislativo n. 99 del 30 luglio 2020 - Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 1257/2013, relativo al riciclaggio delle navi, che modifica il regolamento (CE) n. 1013/2006 e la direttiva 2009/16/CE*. Per le navi a batteria tali misure comprendono il riutilizzo e il riciclaggio delle batterie e dei componenti elettronici, comprese le materie prime essenziali.
- 2) Per le navi esistenti di stazza lorda superiore a 500 tonnellate e per quelle di nuova costruzione che le sostituiscono, l'attività è conforme ai requisiti del regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>249</sup> relativi all'inventario dei materiali pericolosi.
- 3) Le navi da demolire devono essere riciclate negli impianti inclusi nell'elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi, come stabilito dalla decisione (UE) 2016/2323 della Commissione<sup>27</sup>

*Trasporto marittimo e costiero di Passeggeri, di linea o meno/ Riqualficazione del trasporto marittimo e costiero di merci e passeggeri*

- 1) Adozione di un **Piano di gestione dei rifiuti che preveda sia la fase di utilizzo che il fine vita della nave**, garantendo la piena applicazione del *Decreto Legislativo n. 99 del 30 luglio 2020 - Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 1257/2013, relativo al riciclaggio delle navi, che modifica il regolamento (CE) n. 1013/2006 e la direttiva 2009/16/CE*. Per le navi a batteria tali misure comprendono il riutilizzo e il riciclaggio delle batterie e dei componenti elettronici, comprese le materie prime essenziali.
- 2) Per le navi esistenti di stazza lorda superiore a 500 tonnellate e per quelle di nuova costruzione che le sostituiscono, l'attività è conforme ai requisiti del regolamento (UE) n. 1257/2013 relativi all'inventario dei materiali pericolosi<sup>28</sup>.

<sup>27</sup> Decisione di esecuzione (UE) 2016/2323 della Commissione, del 19 dicembre 2016, che istituisce l'elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi a norma del regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al riciclaggio delle navi (GU L 345 del 20.12.2016)

<sup>28</sup> D. LEG.VO 30/07/2020, N. 99 - Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 1257/2013, relativo al riciclaggio delle navi, che modifica il regolamento (CE) n. 1013/2006 e la direttiva 2009/16/CE.

- 3) Le navi da demolire devono essere riciclate negli impianti inclusi nell'elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi, come stabilito dalla decisione di esecuzione (UE) 2016/2323.
- 4) L'attività è conforme alla direttiva (UE) 2019/883 per quanto riguarda la protezione dell'ambiente marino dagli effetti negativi degli scarichi dei rifiuti delle navi<sup>29</sup>.
- 5) La nave è gestita conformemente all'allegato V della convenzione MARPOL dell'IMO, in particolare al fine di produrre minori quantità di rifiuti e di ridurre gli scarichi legali, gestendone i rifiuti in maniera sostenibile ed ecologicamente corretta.

#### Elementi di verifica ex ante

- Piano di gestione dei rifiuti che preveda sia la fase di utilizzo che il fine vita della nave
- Certificato relativo all'inventario dei materiali pericolosi ex regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al riciclaggio delle navi
- Dichiarazione degli impianti di demolizione e recupero ex Decreto Interministeriale del 12/10/2017, Disciplina delle procedure autorizzative per il riciclaggio del

#### **Prevenzione e riduzione dell'inquinamento**

*Trasporto di Passeggeri per vie d'acqua interne/ Trasporto di merci per vie d'acqua interne/Riqualficazione del trasporto di merci e passeggeri per vie d'acqua interne*

- 1) I motori delle navi devono rispettare i limiti di emissione di cui all'allegato II del regolamento (UE) 2016/1628 (comprese le navi che soddisfano tali limiti senza soluzioni omologate, ad esempio attraverso il post-trattamento).

*Trasporto marittimo e costiero di merci o per il trasporto combinato di merci e passeggeri, di linea o meno, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie/Trasporto marittimo e costiero di Passeggeri, di linea o meno, quali ad es gestione di traghetti, taxi d'acqua e imbarcazioni da escursione, crociera o turistiche*

- 1) Per quanto riguarda la riduzione delle emissioni di ossidi di zolfo e di particolato, le navi devono essere conformi alla direttiva (UE) 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio e alla regola 14<sup>30</sup> dell'allegato VI della convenzione MARPOL dell'IMO. Pertanto, il tenore di zolfo dei carburanti non può superare lo 0,5 % in peso massa (limite massimo di zolfo a livello mondiale) e lo 0,1 % in peso massa nella zona di controllo delle emissioni (ECA, Emission Control Area) designata nel Mare del Nord e nel Mar Baltico dall'IMO.
- 2) Per quanto riguarda le emissioni di ossidi di azoto (NOx), le navi devono essere conformi alla regola 13 dell'allegato VI della convenzione MARPOL dell'IMO. Pertanto, alle navi costruite dopo il 2011 si applicano i requisiti di livello II relativi agli ossidi di azoto. Le navi costruite dopo il 1° gennaio 2016 soddisfano

<sup>29</sup> Direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE

<sup>30</sup> [http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Sulphur-oxides-\(SOx\)-%E2%80%93-Regulation-14.aspx](http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Sulphur-oxides-(SOx)-%E2%80%93-Regulation-14.aspx).

i requisiti più severi per i motori (livello III) relativi alla riduzione delle emissioni di Nox<sup>31</sup> solo durante le operazioni nelle zone di controllo delle emissioni di NOx stabilite dalle norme IMO

- 3) Gli scarichi di acque nere e grigie sono conformi all'allegato IV della convenzione MARPOL dell'IMO, nonché gli obblighi sugli scarichi previsti dall'Annesso I MARPOL, ovvero del Decreto 3 dicembre 1988 dell'ex Ministero della Marina Mercantile.
- 4) Devono essere adottate le misure per ridurre al minimo la tossicità delle vernici antivegetative e dei biocidi, come stabilito dal regolamento (UE) n. 528/2012, che recepisce nel diritto dell'Unione la convenzione internazionale sul controllo dei sistemi antivegetativi dannosi sulle navi adottata il 5 ottobre 2001, nonché il Regolamento (CE) n. 782/2003 e ss.m.i. specifico sul divieto di utilizzo dei composti organostannici sulle navi.

#### Elementi di verifica ex ante

- Dichiarazione di conformità ai limiti di emissione di cui all'allegato II del regolamento (UE) 2016/1628 (comprese le navi che soddisfano tali limiti senza soluzioni omologate, ad esempio attraverso il post-trattamento).
- Certificazione del tenore di zolfo dei carburanti inferiore allo 0,5 % in peso massa (limite massimo di zolfo a livello mondiale) ed allo 0,1 % in peso massa nella zona di controllo delle emissioni (ECA, Emission Control Area) designata nel Mare del Nord e nel Mar Baltico dall'IMO
- Certificazione delle emissioni di ossidi di azoto (NOx), essere conformi alla regola 13 dell'allegato VI della convenzione MARPOL dell'IMO
- Certificazione della conformità dei sistemi di scarico all'allegato IV della convenzione MARPOL dell'IMO, nonché all'Annesso I MARPOL  
Certificazione di conformità al regolamento (UE) n. 528/2012, che recepisce nel diritto dell'Unione la convenzione internazionale sul controllo dei sistemi antivegetativi dannosi sulle navi adottata il 5 ottobre 2001, nonché al Regolamento (CE) n. 782/2003 e ss.mm.ii. specifico sul divieto di utilizzo dei composti organostannici sulle navi.

#### **Protezione e ripristino della biodiversità e degli Ecosistemi**

*Trasporto di Passeggeri per vie d'acqua interne/ Trasporto di merci per vie d'acqua interne/ Riqualficazione del trasporto di merci e passeggeri per vie d'acqua interne*  
Non pertinente

*Trasporto marittimo e costiero di merci o per il trasporto combinato di merci e passeggeri, di linea o meno, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie/ Trasporto marittimo e costiero di Passeggeri, di linea o meno, quali ad es gestione di traghetti, taxi d'acqua e imbarcazioni da escursione, crociera o turistiche/Riqualficazione del trasporto marittimo e costiero di merci e passeggeri*

Il rilascio di acqua di zavorra contenente specie non indigene è evitato conformemente alla convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi.

---

<sup>31</sup> Nei mari dell'Unione il requisito è applicabile a partire dal 2021 nel Mar Baltico e nel Mare del Nord

Sono in atto misure volte a impedire l'introduzione di specie non indigene a partire dalle bioincrostazioni su scafo e nicchie delle navi, tenendo conto degli orientamenti dell'IMO sulle bioincrostazioni.

Il rumore e le vibrazioni sono limitati utilizzando eliche, modelli di scafo o macchinari di bordo che riducono il rumore, in linea con gli orientamenti dell'IMO per la riduzione del rumore subacqueo.

Nell'Unione l'attività non ostacola il conseguimento di un buono stato ecologico, come stabilito nella direttiva 2008/56/CE, prescrivendo l'adozione di misure adeguate per prevenire o attenuare gli impatti in relazione ai descrittori 1 (biodiversità), 2 (specie non indigene), 6 (integrità del fondo marino), 8 (contaminanti), 10 (rifiuti marini), 11 (fonti sonore/energia) di cui alla direttiva, e come stabilito nella decisione (UE) 2017/848 della Commissione in relazione ai criteri e alle norme metodologiche pertinenti per tali descrittori, a seconda dei casi.

#### Elementi di verifica generali

- Certificazione delle navi rientranti nel campo di applicazione della "Convenzione internazionale Ballast Water" per il controllo e la gestione dell'acqua di zavorra e dei sedimenti delle navi" o documento di conformità alla Convenzione

## **E. PERCHÉ I VINCOLI?**

Le criticità potenzialmente rilevabili nella realizzazione di questo tipo di intervento alla luce dei criteri DNSH sono:

Il trasporto per acque interne e marittimo può generare alcune condizioni di criticità associate ai differenti aspetti ambientali:

#### Mitigazione del cambiamento climatico

- Consumo eccessivo di carburante e produzione di emissioni di derivati di carbon fossile.

#### Adattamento ai cambiamenti climatici

- Ridotta resilienza agli eventi meteorologici estremi e fenomeni di dissesto da questi attivati

#### Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine

Non pertinente.

#### Economia circolare

- Utilizzo di materiali difficilmente riciclabili;
- Eccessiva produzione di rifiuti e gestione inefficiente degli stessi.
- Smaltimenti illegali (paesi in via di sviluppo, spiaggiamenti, affondamenti)

### Prevenzione e riduzione dell'inquinamento

- Emissioni in atmosfera (polveri, inquinanti);
- Dispersione in acqua di sostanze contaminanti;
- Uso di vernici e detergenti inquinanti.

### Protezione e ripristino della biodiversità e degli Ecosistemi

- Rilascio di acqua di zavorra contenente specie non indigene;
- Emissioni di suoni e vibrazioni nocive per le specie indigene

## **F. NORMATIVA DI RIFERIMENTO**

La principale **normativa comunitaria** applicabile è:

- Delegated Act C(2021) 2800 - Regolamento Delegato Della Commissione del 4.6.2021 che integra il regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio fissando i criteri di vaglio tecnico che consentono di determinare a quali condizioni si possa considerare che un'attività economica contribuisce in modo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici o all'adattamento ai cambiamenti climatici e se non arreca un danno significativo a nessun altro obiettivo ambientale;
- Regolamento (CE) N. 1907/2006 concernente la registrazione, la valutazione, l'autorizzazione e la restrizione delle sostanze chimiche (REACH), che istituisce un'agenzia europea per le sostanze chimiche;
- Regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativo al riciclaggio delle navi e che modifica il regolamento (CE) n. 1013/2006 e la direttiva 2009/16/CE (GU L 330 del 10.12.2013, pag. 1);
- Direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 17 aprile 2019 relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/C;
- Allegato V della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi del 2 novembre 1973 (la Convenzione MARPOL dell'IMO)
- Allegato I e VI di MARPOL 73/78. Regolamento per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico dovuto alle navi;
- Risoluzione MEPC.207(62) Adottata il 15 luglio 2011 relativa alle linee guida dell'IMO per il controllo e la gestione del *biofouling* delle navi per minimizzare il trasferimento di specie acquatiche invasive, risoluzione MEPC.207(62);
- Direttiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino (direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino);
- Decisione (UE) 2017/848 della Commissione del 17 maggio 2017 che definisce i criteri e le norme metodologiche relativi al buono stato ecologico delle acque marine nonché le specifiche e i metodi standardizzati di monitoraggio e valutazione, e che abroga la decisione 2010/477/UE.
- Direttiva (UE) 2016/802 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi;

- Regolamento (UE) N. 1257/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 20 novembre 2013 relativo al riciclaggio delle navi e che modifica il regolamento (CE) n. 1013/2006 e la direttiva 2009/16/CE;
- Direttiva 2000/60/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2000 che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque;
- Annex II del Regolamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 14 settembre 2016 relativo alle prescrizioni in materia di limiti di emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante e di omologazione per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali, e che modifica i regolamenti (UE) n. 1024/2012 e (UE) n. 167/2013 e modifica e abroga la direttiva 97/68/CE;
- Direttiva 2012/33/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012 relativa al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo.
- Regolamento (CE) n. 782/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 aprile 2003, sul divieto dei composti organostannici sulle navi.

**Le principali disposizioni nazionali** potenzialmente coinvolte nella gestione del trasporto per acque interne e marittimo risultano essere:

- D.lgs. Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 Norme in materia ambientale (“testo unico ambientale”);
- Legge 4 giugno 1982, n.438, sull’adesione ai protocolli relativi alle convenzioni internazionali rispettivamente per la prevenzione dell’inquinamento causato da navi e per la salvaguardia della vita umana in mare, con allegati, adottati a Londra il 17 febbraio 1978, e le loro esecuzioni;
- Decreto del 6 agosto 2015, sulla restrizione di determinate sostanze pericolose nelle apparecchiature elettriche ed elettroniche;
- Decreto Legislativo 6 novembre 2007, n. 202 Attuazione della direttiva 2005/35/CE relativa all’inquinamento provocato dalle navi e conseguenti sanzioni. Gazzetta Ufficiale N. 261 del 9 novembre 2007;
- Decreto Legislativo 14 giugno 2011, n. 104, come modificato dal Decreto Legislativo n. 190/2015;
- Decreto Legislativo del 16 luglio 2014, n.112, pubblicato in Gazzetta Ufficiale n.185, relativa ai combustibili per uso marittimo.
- Decreto Legislativo 30/07/2020, N. 99 - Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 1257/2013, relativo al riciclaggio delle navi, che modifica il regolamento (CE) n. 1013/2006 e la direttiva 2009/16/CE.
- D. Lgs. Governo 24 giugno 2003, n. 182 - Attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico.
- Normativa regionale di settore
- Decreto 3 dicembre 1988 del Ministero della Marina Mercantile

**Gli elementi di novità derivanti dall’applicazione del DNSH rispetto alla normativa vigente riguardano:**

- il contributo che tale attività dovrà offrire alla neutralità climatica. Pertanto, sono favorite le soluzioni che **privilegiano l’elettrico, l’idrogeno, il biogas e i biocarburanti** destinati ai trasporti. Solo qualora, ed in via subordinata, tali soluzioni non siano percorribili,

dovranno essere rispettati i criteri definiti per ciascuna categoria sopraelencata nella sezione *mitigazione del cambiamento climatico*;

- la valutazione del rischio ambientale e climatico;
- inquinamento atmosferico da polveri, Sox, Nox, vernici e antivegetativi
- protezione della biodiversità