

**Alla c.a. del Sen. Claudio Fazzone
Presidente VIII Commissione
e p.c. alla c.a. dei Membri della VIII Commissione
Senato della Repubblica**

Oggetto: Audizione su Atto del Governo n. 161 (ETS)

Illustre Presidente, Illustri Senatori,

Vi ringraziamo per aver invitato ALIS (Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile) a rappresentare le proprie valutazioni nell'ambito della deliberazione sullo "schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2023/958, recante modifica della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda il contributo del trasporto aereo all'obiettivo di riduzione delle emissioni in tutti i settori dell'economia dell'Unione e recante adeguata attuazione di una misura mondiale basata sul mercato, nonché della direttiva (UE) 2023/959, recante modifica della direttiva 2003/87/CE, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, e della decisione (UE) 2015/1814, relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra " (**Atto del Governo n. 161**).

Con particolare riferimento alla direttiva (UE) 2023/959 che ha ampliato **l'ambito di applicazione del sistema EU-ETS (*Emissions Trading System*)** estendendo, a partire dallo scorso 1 gennaio 2024, gli obblighi derivanti dalla direttiva 2003/87/CE **alle emissioni prodotte dal trasporto marittimo**, ALIS ritiene doverose alcune considerazioni.

Anzitutto è opportuno ricordare che il **trasporto marittimo rappresenta oltre il 90% degli scambi mondiali e produce solo il 2,5% delle emissioni globali**. Inoltre solo il 7,5% di tali emissioni globali avviene all'interno delle acque europee ricadendo nel sistema ETS, mentre il 92,5% delle emissioni globali avviene al di fuori dell'Europa.

Nonostante l'Europa abbia fortemente voluto incentivare negli ultimi anni lo **sviluppo dell'intermodalità e delle Autostrade del Mare** con l'obiettivo di sottrarre il maggior numero di mezzi pesanti possibile dalle strade e ridurre le emissioni inquinanti, e nel nostro Paese siano stati raggiunti in questa direzione notevoli risultati (testimoniati anche da una recente analisi di SR-M dalla quale è emerso che in Italia il settore Ro-Ro è cresciuto del +56% negli ultimi dieci anni), tale lavoro rischia di essere fortemente compromesso da alcune scelte legislative compiute dall'Europa e, in particolare, appunto dall'introduzione della cd. "direttiva ETS" che sta iper-tassando il settore marittimo, e in Italia appunto le Autostrade del Mare, **a danno delle imprese e dei consumatori finali, quindi dei cittadini europei.**

La tassazione ETS sta infatti comportando non solo l'inevitabile **incremento del costo del trasporto marittimo da e per i porti dell'UE**, ma sta anche generando notevoli **effetti sulla concorrenza modale** dal momento che, essendo applicata solo al trasporto marittimo e non a gomma e ferro, rende tale modalità meno competitiva rispetto alle altre tipologie di trasporto.

L'UE corre pertanto il **rischio di generare un dannoso "back shift" modale** verso il trasporto stradale (modalità che sarà colpita dal sistema ETS 2, in vigore dal 2025 ma pienamente operativo solo nel 2027), comportando il paradossale **aumento delle emissioni inquinanti**.

Per quanto riguarda il dato numerico, secondo una recente ricerca condotta anche dal RINA (ente di classificazione navale e verificatore MRV) prendendo in considerazione le emissioni rendicontate nel sistema EU MRV (Monitoring, Reporting, Verification) del 2022 e considerando il valore delle quote EUA (EU Allowances) pari ad un valore medio di 100 euro per tonnellata di anidride carbonica, **tenuto conto di un periodo di introduzione graduale si stima un impatto economico dell'ETS sul naviglio a livello europeo** pari a:

- oltre 3 miliardi di euro nel 2024 (*phase-in* 40%)
- oltre 5 miliardi di euro nel 2025 (*phase-in* 70%)
- oltre 7 miliardi di euro a partire dal 2026 (applicazione al 100%).

Si evidenzia in particolare che **a livello nazionale** saranno le navi Ro-Pax e le navi Ro-Ro, quindi le Autostrade del Mare, ad essere maggiormente colpite dal sistema ETS, dovendo versare circa il 65% dell'intera quota ETS.

Rispetto a quanto sopra premesso, per contribuire concretamente agli obiettivi di decarbonizzazione ALIS ritiene prioritario agire con politiche globali ed auspica che venga presa in considerazione la soluzione dell'*International Chamber of Shipping* (presieduta dall'armatore italiano Emanuele Grimaldi) che, propone di istituire un fondo "Fund and reward" alimentato attraverso una fee su tutte le emissioni prodotte a livello mondiale, dal quale attingere le risorse da destinare in parte a colmare la differenza di prezzo dei nuovi carburanti, incentivando così la transizione iniziale verso i nuovi *fuel*, ed in parte ad incentivare la produzione dei carburanti *green* nei Paesi in via di sviluppo.

Con specifico riferimento allo schema di decreto legislativo recante l'attuazione nell'ordinamento nazionale della direttiva ETS, lo schema di d. lgs. in esame consta di 15 articoli e prevede modifiche al sistema ETS che riguardano l'eliminazione graduale delle quote assegnate a titolo gratuito per determinati settori, l'inclusione nell'EU-ETS del trasporto marittimo nonché la previsione di un nuovo e distinto sistema ETS (cosiddetto ETS 2) che si applicherà, a decorrere dal 1° gennaio 2025, ai combustibili utilizzati nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale e in ulteriori settori. Tali modifiche recepiscono in un unico testo legislativo le due direttive novellando il decreto legislativo n. 47 del 2020, che contiene la disciplina nazionale vigente in materia di sistema di scambio di quote di emissione di gas a effetto serra.

ALIS ritiene prioritario che le risorse finanziarie derivanti dall'applicazione di tale sistema di tassazione EU-ETS siano destinate interamente al trasporto marittimo ed in particolare al segmento dello *Short Sea Shipping*.

La distribuzione dei fondi ricavati dal gettito ETS tra le finalità previste dall'articolo 10 c) lettera f) della direttiva (UE) 2023/959 è precisa prerogativa di ciascuno Stato Membro quale corollario del principio di discrezionalità che ogni Paese conserva. Pertanto, per l'Italia - che è indiscutibilmente tra i Paesi europei a più spiccata propensione marittima - sarebbe davvero un'occasione persa non perseguire la rapida decarbonizzazione del trasporto marittimo, attraverso un impiego mirato del gettito ETS proprio a tale comparto, all'incremento delle sue performance in termini di sostenibilità ambientale ed al sostegno al *modal shift*.

Dal punto di vista normativo, quindi, **si pone l'attenzione sull'articolo 5 comma 7 lettera c) dello schema di d.lgs. in esame**, che modifica l'art. 23 del d. lgs. 47/2020 (rubricato "Messa all'asta delle quote") ed in particolare sul comma 7, che introduce esplicitamente due ulteriori finalità al punto 10):

"s) affrontare eventuali rischi residui di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio nei settori coperti dall'allegato I del regolamento (UE) 2023/956 del Parlamento europeo e del Consiglio, sostenendo la transizione e promuovendone la decarbonizzazione in conformità delle norme in materia di aiuti di Stato;

t) investire in misure volte a decarbonizzare il settore marittimo, compreso il miglioramento dell'efficienza energetica delle navi, dei porti, tecnologie e infrastrutture innovative e combustibili alternativi sostenibili, come l'idrogeno e l'ammoniaca prodotti a partire da fonti rinnovabili; tecnologie di propulsione a zero emissioni; misure a sostegno della decarbonizzazione degli aeroporti conformemente alle norme unionali sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi e che assicurino la parità di condizioni per un trasporto aereo sostenibile."

Condividendo pienamente la finalità prevista dalla sopra citata lettera **t)** in materia di decarbonizzazione del settore marittimo, **ALIS ritiene altresì necessario aggiungere un riferimento esplicito alla finalità della conversione modale e del supporto all'intermodalità così come alla finalità di investire maggiormente in ricerca, sviluppo e formazione e, a tal fine, in sede di espressione del parere da parte della Commissione, propone di prevedere le seguenti condizioni riferite al testo dell'articolo 5 comma 7 lettera c) dello schema di d.lgs. in esame:**

- **Proposta 1:** al punto 7 esplicitare il riferimento all'intero comparto del trasporto nonché inserire un riferimento specifico al trasporto marittimo, al pari del già citato trasporto ferroviario, come di seguito riportato:

“7) alla lettera i), dopo le parole “a basse emissioni” sono inserite le seguenti: “, nonché **investire in ed incentivare il passaggio a forme e modalità di trasporto di persone e merci, che contribuiscano in modo significativo alla decarbonizzazione del settore, compresi lo sviluppo del trasporto ferroviario e marittimo di passeggeri e merci e i servizi e le tecnologie per autobus rispettosi del clima.**

- Proposta 2: al punto 9 inserire un riferimento alle attività di formazione specialistica come di seguito riportato:

“9) alla lettera q), la parola “equa” è sostituita dalla seguente: “giusta”, le parole “a basse emissioni di carbonio” sono sostituite dalle seguenti: “climaticamente neutra”, e dopo le parole “parti sociali” sono inserite le seguenti: “, e investire **nelle attività di formazione specialistica, nel miglioramento del livello delle competenze e nella riqualificazione professionale dei lavoratori potenzialmente interessati dalla transizione, compresi i lavoratori del trasporto marittimo**”.

- Proposta 3: al punto 10 ampliare nella lettera t) le ipotesi di combustibili alternativi sostenibili inserendo anche il metanolo ed aggiungere la lettera u) prevedendo una ulteriore finalità espressamente dedicata al trasporto intermodale, come di seguito riportato:

“10) dopo la lettera r) sono inserite le seguenti:

“s) affrontare eventuali rischi residui di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio nei settori coperti dall'allegato I del regolamento (UE) 2023/956 del Parlamento europeo e del Consiglio, sostenendo la transizione e promuovendone la decarbonizzazione in conformità delle norme in materia di aiuti di Stato;

t) investire in misure volte a decarbonizzare il settore marittimo, compreso il miglioramento dell'efficienza energetica delle navi, dei porti, tecnologie e infrastrutture innovative e combustibili alternativi sostenibili, come l'idrogeno, l'ammoniaca e il metanolo prodotti a partire da fonti rinnovabili; tecnologie di propulsione a zero emissioni; misure a sostegno della decarbonizzazione degli aeroporti conformemente alle norme unionali sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi e che assicurino la parità di condizioni per un trasporto aereo sostenibile.

u) investire in misure, come il “Sea Modal Shift”, volte ad incentivare la conversione modale dalla strada al mare nonché lo sviluppo delle Autostrade del Mare”.

Conseguentemente poi alla opportunità di destinare il gettito della tassazione ETS proveniente dal settore marittimo alla decarbonizzazione dello stesso ed al sostegno del cambio modale, ALIS ritiene che la scelta degli strumenti di attuazione debba coinvolgere non solo la politica fiscale ed ambientale ma anche più specificamente - come del resto giustamente operato - quella del mare e, nondimeno, quella dei trasporti.

Nello specifico il **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** negli ultimi 20 anni, anche quando ancora l'agenda UE non lo imponeva, ha prodotto varie esperienze di successo di politica dei trasporti nella direzione della decarbonizzazione del settore marittimo, dell'intermodalità, del passaggio modale e della continuità territoriale, tra cui spiccano senz'altro le Autostrade del Mare, il Marebonus prima e il *Sea Modal Shift* oggi, come pure gli interventi a sostegno del rinnovo delle flotte navali. Il MIT ha dimostrato pertanto visione e capacità nel progettare e realizzare misure che l'Europa stessa ha definito "virtuose" che - anche con risorse talvolta limitate - sono riuscite a dare un impulso fondamentale al cambio modale ed alla decarbonizzazione del settore.

Al fine quindi di destinare ed impiegare in modo efficace i fondi provenienti dal prelievo ETS a carico del settore marittimo, **sarebbe auspicabile l'istituzione di un Comitato ETS specifico per il comparto marittimo** così come previsto per quello del trasporto stradale (ETS 2) e quanto meno pare fondamentale che lo schema di decreto legislativo garantisca la **concertazione tra tutti i dicasteri competenti** ciascuno per la sua specificità e competenza. Pertanto il MIT non dovrebbe solo essere necessariamente presente ma anche rappresentato in modo trasversale, paritetico ed omogeneo sia all'interno dei diversi Comitati ETS che delle Segreterie Tecniche degli stessi per supportare con le sue competenze la fase istruttoria e coadiuvare quella decisionale.

Nel ringraziare nuovamente il Presidente Sen. Fazzone e l'intera Commissione per aver coinvolto ALIS in questo confronto così importante per il futuro del trasporto sostenibile, auspichiamo che le nostre proposte possano venire accolte al fine di continuare ad incentivare il virtuoso percorso che molte imprese del settore stanno compiendo nella direzione dell'intermodalità e della effettiva decarbonizzazione.

Roma, 5 luglio 2024