

Roma, 05 luglio 2024

Osservazioni Conftrasporto-Confcommercio su Schema D.lgs. di recepimento direttive sistema ETS ETS2 (atto Governo 161)

Considerazioni preliminari	2
Interventi intersettoriali	2
Termini temporali	2
Immissione in consumo di combustibili	3
ETS TRASPORTO STRADALE	3
“Doppio Conteggio” settore autotrasporto	3
Incentivo all’intermodalità	5
Governance e destinazione degli introiti dell’ETS del trasporto stradale	5
ETS TRASPORTO MARITTIMO	6
Penalizzazione dei porti nazionali e delle rotte macro-regionali	6
La necessità della normativa internazionale	7
Il ruolo del MIT	7
La destinazione degli introiti dell’ETS del trasporto marittimo	8
ETS TRASPORTO AEREO	9
La destinazione degli introiti dell’ETS del trasporto aereo	10

Considerazioni preliminari

Confraspporto-Confrcommercio apprezza l'intendimento della Commissione di sottoporre l'atto Governo n. 161 a contributi da parte di soggetti rappresentanti imprese interessate dalle misure, primo momento di un confronto tra le associazioni e i soggetti decisori.

Il sistema dell'*Emission Trading System* (ETS), sia nella versione iniziale che nella derivazione del c.d. ETS2 ha avuto e avrà importanti impatti per il settore del trasporto che, come noto, svolge un ruolo fondamentale per la competitività del sistema economico nazionale. Per soddisfare questo ruolo, è necessario un quadro giuridico in grado di garantire efficienza, evitando extra-costi e garantendo un *level playing field* che assicuri la leale concorrenza di tutte le imprese che operano in un mercato comune, anche laddove questo travalichi i confini nazionali o europei.

A tale proposito, sebbene nella consapevolezza che il recepimento delle Direttive 2023/958 e 2023/959 sia oramai ineludibile, la Scrivente non può esimersi ancora una volta dall'evidenziare le ricadute esiziali che esse avranno sulla capacità competitiva delle imprese di trasporto nazionali, se non saranno adottati i necessari correttivi in fase di attuazione. In particolare, l'estensione dell'ETS al settore marittimo rischia, in primis, di compromettere fortemente l'attrattività dei porti di transhipment comunitarie di rendere meno appetibili le "autostrade del mare" rispetto all'alternativa tutto-strada. Con riferimento all'ETS per il trasporto aereo, è ampiamente dimostrato che l'aumento dei costi porterà a una riduzione del traffico, con possibile spostamento verso scali extra-UE. Per quanto concerne invece il trasporto stradale, l'applicazione dell'ETS2, ove non adeguatamente temperata da misure incentivanti, comporterà un aumento dei costi di esercizio difficilmente sostenibile per gli operatori dell'autotrasporto.

Sul piano del metodo, inoltre, urge rilevare la scarsa lungimiranza di una normativa ambientale che ambisce a regolamentare una filiera proiettata su un mercato di portata inevitabilmente globale, senza tenere conto degli orientamenti adottati da altri organismi internazionali competenti sulla materia e sottostimando i percorsi di decarbonizzazione portati avanti dai diversi comparti per il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione, utilizzando le tecnologie, spesso le uniche realmente disponibili, in grado di coniugare la sostenibilità ambientale con quella, almeno di pari importanza, sociale ed economica.

Con riferimento allo schema di decreto legislativo, si segnalano di seguito alcuni elementi di particolare interesse.

Interventi intersettoriali

Termini temporali

Con riguardo all'atto di Governo in parola, si osserva, con specifico riferimento alla Direttiva 2023/959, che il termine per il recepimento delle disposizioni della stessa nell'ordinamento nazionale è ormai scaduto, essendo fissato al 31 dicembre 2023.

A tal riguardo, sul piano meramente formale, considerato l'interesse generale ad allinearsi alla normativa nazionale, si prende atto che si è ormai in vista del compimento del processo di adeguamento dell'ordinamento nazionale alle disposizioni Unionali. Si rappresenta, quindi, che nella bozza di testo del decreto sono previsti termini temporali di difficile attuazione con riferimento sia alla trasmissione del piano di monitoraggio da parte delle società di navigazione, che alla trasmissione della richiesta di autorizzazione alle emissioni entro il 2 settembre 2024, corredata del piano di monitoraggio. Si propone, quindi, di prevedere una clausola di salvaguardia modificando tale termine perentorio in uno legato all'entrata in vigore del decreto in oggetto.

Immissione in consumo di combustibili

In relazione a quanto espresso all'art. 10, recante "Modifiche al decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47 – Nuovo Allegato I bis", ovvero l'esclusione dalle attività dell'immissione in consumo di combustibili il cui fattore di emissione è pari a zero, si ritiene opportuno che il decreto specifichi che al fine del computo quantitativo di combustibile immesso in consumo da parte dei soggetti obbligati e utilizzato per la combustione nel trasporto stradale, debba considerarsi il quantitativo immesso in consumo decurtato dell'eventuale quantitativo di combustibili il cui fattore di emissione è pari a zero nello stesso contenuto, ed immesso in consumo in accordo alle previsioni dell'art. 5, comma 15 del DM 107/2023.

Si ritiene inoltre opportuno chiarire che al fine del computo del quantitativo di biometano immesso in consumo nel settore del trasporto stradale, venga decurtato il quantitativo corrispondente ai CIC ceduti ai Soggetti Obbligati ex DM 107/2023 aderenti ai meccanismi di cui all'art. 6 DM 2 marzo 2018. Si propone, in altre parole, di eliminare dal computo ETS la quota di biometano corrispondente ai CIC generati per quella stessa quota. Tale quantitativo dovrà essere comunicato direttamente dal GSE al comitato ETS 2 ed automaticamente decurtato dal quantitativo complessivo comunicato dal soggetto regolamentato.

ETS TRASPORTO STRADALE

"Doppio Conteggio" settore autotrasporto

L'articolo 7 dello schema di decreto in oggetto inserisce al D.lgs. 47/2020 gli articoli 42-ter e seguenti (Capo V bis, Sistema ETS per trasporto stradale, edifici e ulteriori settori) dando disposizione per l'attuazione del meccanismo ETS a tali settori (ETS2).

In particolare, la proposta di inserimento dell'articolo 42-undecies (Vendita all'asta di quote per l'attività di cui all'Allegato I bis) prevede che la ripartizione in ambito nazionale della quota parte di introiti dovuti al sistema ETS2 abbia tra le destinazioni anche una compensazione per i consumatori finali per non aver evitato il doppio conteggio delle emissioni di CO₂ prodotte, o per aver restituito quote di emissioni non contemplate.

Il costo dell'ETS2 è direttamente inserito in fase di acquisto del carburante, il cui prezzo finale prevederà la componente relativa al prezzo di ogni quota che si consuma. Tale disposizione, che

prende atto dall'impossibilità di un conteggio singolo in considerazione della vasta platea di consumatori, rischia di far convergere sul carburante consumato dai mezzi almeno tre differenti tassazioni. In primo luogo, infatti, le accise sui carburanti, di cui il nostro Paese "vanta" il livello più alto di Europa, piuttosto che una tassa assimilabile ai suoi formali motivi di scopo, rientra a pieno titolo tra le disposizioni fiscali sul consumo energetico (come da ampia documentazione normativa unionale e nazionale). Di conseguenza, l'acquisto di carburante con evidenziazione della quota di costo imputabile all'ETS2 rientra a pieno titolo come un "doppio conteggio", o meglio un extra conteggio, che certamente non è giustificabile.

Il tema dell'accisa merita un approfondimento specifico, che metta in evidenza quanto il trasporto stradale sia già soggetto a una tassazione riferita al consumo di energia. L'accisa non è considerata una tassa sul carbonio a livello formale, anche se sostanzialmente, in ambito europeo, il suo utilizzo è oramai considerato strumentale al raggiungimento di obiettivi puramente ambientali, e anche nella legislazione ordinaria vige il connubio accisa e politiche di sostenibilità ambientale. Come già ricordato, il livello di accisa sul gasolio vigente in Italia è il più alto d'Europa e, quindi, in funzione di questo, prevede la compensazione per gli operatori professionali, altrimenti messi fuori mercato dalla competizione con le imprese straniere. L'evidenza che l'accisa è di fatto una tassa sul carbonio è anche data dall'evoluzione che ha avuto il meccanismo di compensazione parziale dell'accise per le imprese di autotrasporto, andando a escludere da tale beneficio i mezzi meno puliti, e prevedendo che il regime agevolato sia dovuto solo per le unità da Euro V in su, attraverso un puntuale sistema di conteggio dei litri di carburante acquistato.

L'inserimento di un extra-costi sull'acquisto del carburante dovuto all'ETS2 rischia o di sterilizzare la compensazione di accisa, oppure, in caso peggiore, aumentare il costo del carburante ancor più che con un pagamento integrale dell'accisa.

In secondo luogo, rimanendo sempre in ambito europeo, la recente revisione della direttiva *eurovignette* (Direttiva Ue 2022/362) prevede una rimodulazione dei criteri di calcolo del pedaggio autostradale che introdurrà una differenziazione sulla base dei km percorsi e della classe emissiva del mezzo. Indubbiamente, quindi, una ulteriore tassazione sulle emissioni prodotte che potrebbe indurre, in un discorso più ampio, a una revisione in favore delle imprese di autotrasporto del sistema di riduzione compensata dei pedaggi autostradali.

È bene sottolineare ulteriormente che le due disposizioni richiamate (accisa e direttiva *eurovignette*) sono strutturate in maniera tale da agevolare e incentivare il ricambio del parco veicolare o l'utilizzo di unità di ultima generazione.

Alla luce delle considerazioni sovra esposte, Confraspporto-Confcommercio rileva come il settore dell'autotrasporto rischi di essere penalizzato e che si sarebbe potuto dare seguito alla deroga per il trasporto stradale fino al 2030 (prevista dall'art. 30sexies della direttiva 2003/87 introdotto dalla direttiva 959/2023) per evitare distorsioni del mercato che invece appaiono

inevitabili. La considerazione è rafforzata da quanto stabilito dalla Corte dei conti europea che nel 2022 ha certificato il settore del trasporto, sia merci che passeggeri, come quello con una imposta energetica media in un confronto dell'intero sistema economico.

Conftrasporto-Confcommercio auspica che il tema possa essere oggetto di approfondimento e intervento in prossimi iter normativi.

Incentivo all'intermodalità

Conftrasporto-Confcommercio crede fermamente che la promozione dell'intermodalità rivesta un ruolo centrale nella diffusione di modelli di trasporto più efficienti dal punto di vista operativo e più sostenibili sotto il profilo ambientale. Si ritiene pertanto condivisibile l'integrazione apportata all'art. 23 comma 7 lettera i) del D.lgs. 47/2020, in cui si individua, tra le finalità previste per la destinazione dei proventi delle aste per l'acquisto di quote di emissione, l'incentivo a "forme di trasporto, che contribuiscano in modo significativo alla decarbonizzazione del settore, compresi lo sviluppo del trasporto ferroviario". Purtroppo, tale formulazione appare alla Scrivente eccessivamente ristretta e in parte avulsa rispetto al funzionamento effettivo del sistema trasportistico nazionale. Nel contesto morfologico italiano, infatti, nessuna forma di trasporto mono-modale può rispondere isolatamente alle esigenze di connettività e continuità territoriale del Paese. Un modello di trasporto può essere pertanto capillare, efficiente e sostenibile solo laddove sia fondato sull'integrazione modale.

Si propone pertanto di dare, al principio espresso dall'articolo in esame, un'enunciazione maggiormente inclusiva e più rispondente alla logica intrinseca del testo, che faccia esplicito riferimento al trasporto intermodale in generale e nello specifico al combinato strada-ferro e strada-mare, aprendo così alla possibilità di impiegare il gettito derivante da ETS ed ETS2 all'incremento della dotazione destinata agli incentivi *Sea Modal Shift* e *Ferrobonus*.

Tale interpretazione è peraltro confortata anche da quanto previsto dal nuovo articolo 42-undecies, comma 7, lettera b) dello schema di decreto legislativo di attuazione, in cui il potenziamento della multimodalità viene espressamente indicato quale una delle finalità di spesa per il reinvestimento dei proventi delle aste ETS2.

Governance e destinazione degli introiti dell'ETS del trasporto stradale

Con riferimento agli aspetti di governance delineati all'interno dello schema di decreto legislativo, non si può non rivendicare l'assegnazione di un ruolo di maggiore rilievo per il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti all'interno del comitato ETS e, in generale, un coinvolgimento diretto del Dicastero in tutte le fasi del processo decisionale di attuazione della normativa.

Per quanto attiene alla destinazione dei proventi derivanti dalle aste per l'assegnazione delle quote di emissione agli operatori del trasporto, Conftrasporto-Confcommercio rileva, in prima istanza, la necessità di un coinvolgimento diretto del Ministero dei Trasporti nella stesura dei decreti per l'allocazione delle risorse.

L'inclusione nell'iter decisionale del Ministero che esercita competenze sui settori regolamentati appare essenziale al fine di garantire l'utilizzo ottimale dei fondi e fornire opportune garanzie alle imprese assoggettate all'onere.

Oltre a ciò, Conftrasporto non può far a meno di rilevare l'opportunità di un'assegnazione diretta al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di una quota parte dei proventi derivanti dall'applicazione della normativa ETS agli operatori del trasporto stradale, acciocché il gettito di quella che si configura a tutti gli effetti come una "tassa di scopo", possa essere efficacemente reinvestito nel finanziamento di programmi di decarbonizzazione della filiera.

Nell'ottica della progressiva riduzione dell'impatto ambientale del trasporto stradale, Conftrasporto-Confcommercio apprezza l'ipotesi di destinare parte delle risorse derivanti dalle aste ETS2, al rinnovo del parco veicolare circolante, di cui al nuovo articolo 42-undecies, comma 7, lettera b). A tale riguardo, si impongono due ordini di riflessioni.

In primo luogo, Conftrasporto-Confcommercio riterrebbe preferibile privilegiare una formulazione del testo improntata al principio della neutralità tecnologica, al fine di rendere agevolabili tutte le soluzioni utili a favorire la decarbonizzazione del settore e non esclusivamente le motorizzazioni a zero emissioni.

In secondo luogo, sarebbe auspicabile che, a tale finalità, fosse riservato almeno il 50% dei proventi delle aste ETS2, anche in un'ottica di coerenza con lo scopo con cui si introduce il sistema.

ETS TRASPORTO MARITTIMO

Con riferimento al trasporto marittimo, le direttive recepite dallo schema di decreto legislativo non sono le sole scelte normative adottate a livello unionale a fini ambientali. Piuttosto, si inseriscono nella più ampia e composita iniziativa "Fit for 55", ovvero di un "pacchetto" di misure riguardanti proposte dalla Commissione UE finalizzate a ridurre l'immissione di gas ad effetto serra in atmosfera, intervenendo su momenti e soggetti diversi del segmento del trasporto marittimo.

Di seguito si evidenziano alcuni elementi su cui si intende porre l'attenzione

Penalizzazione dei porti nazionali e delle rotte macro-regionali

L'introduzione nell'ordinamento UE di quella che di fatto può essere definita una "tassa di scopo" incide fortemente e con effetti a cascata su altri anelli della catena logistica e, in primis, sull'operatore terminalista portuale, primo interfaccia operativo con la nave. Questa considerazione vale per i terminal che servono i traffici legati alle Autostrade del mare e alla navigazione a corto raggio in genere, e per i terminal del versante mediterraneo dell'Europa che hanno consistenti volumi di traffico di transshipment- quindi in Italia anzitutto il porto di Gioia

Tauro- che vedono le navi facenti scalo in essi gravate da un sovraccosto che non è previsto per nessuno degli scali marittimi extraeuropei del Mediterraneo, aggiungendo, quindi, un'ulteriore penalizzazione oltre quelle già note e riguardanti altre tematiche.

Inoltre, come noto, il trasporto marittimo sulle rotte medio/brevi e nel contesto del Mediterraneo consente spesso l'alternatività di una modalità di trasporto con altra su parte significativa delle rotte, nonché la sostituibilità di un porto/terminal con altro all'interno dell'area, rendendo possibile immaginare che la norma in oggetto, per gli extra-costi che comporterà e che impatteranno sulla competitività delle imprese, paradossalmente vada a ridurre la ripartizione modale delle quote di trasporto, a vantaggio delle soluzioni terrestri, e vada a modificare le capacità competitive e il level playing field tra porti e terminal di una medesima area regionale marittima.

La necessità della normativa internazionale

Quanto illustrato in precedenza dovrebbe indurre il Parlamento, a parere di Confraspporto-Confcommercio, a sollecitare il Governo affinché promuova l'adozione di misure ambientali da parte dell'IMO (International Maritime Organization), unica sede idonea per fissare regole in tema di navigazione valide per tutti i Paesi.

In coerenza con quanto auspicato da Confraspporto-Confcommercio si ribadisce l'assoluta necessità che l'Italia in primis, e anche l'UE, proceda con la massima attenzione e puntualità alle valutazioni sull'impatto delle misure previste dalla direttiva in parola al fine, ove ne emerga la necessità, di adottare le opportune modifiche, in particolare alla c.d. "regola delle 300 miglia"/"regola del trasbordo" che si ravvisa inadeguata tanto sotto il profilo ambientale (riduzione delle emissioni nell'area del Mediterraneo) quanto sotto quello della tutela dei porti e dei terminal dell'Europa mediterranea.

Il ruolo del MIT

Nel merito dello schema di decreto legislativo in parola, si richiamano, in via preliminare, alcune previsioni della Legge di delegazione europea (Legge n. 15/2024). Da un lato, l'indicazione di rafforzare la struttura organizzativa dell'Autorità nazionale competente anche in conseguenza dell'estensione dell'ETS al settore del trasporto marittimo che amplia significativamente il numero dei soggetti ricompresi, e la destinazione di una parte dei proventi nazionali generati dal trasporto marittimo non attribuiti al bilancio dell'UE, alla promozione della decarbonizzazione del settore del trasporto marittimo (lettera f), art. 12, L. 15/2024).

Invero tali principi da seguire nel recepimento delle direttive oggetto di schema legislativo, pur non elusi, appaiono a detta di Confraspporto-Confcommercio e delle nostre associazioni di settore, non sufficientemente valorizzati.

Se infatti la nuova composizione del Comitato ETS verrà integrata da due membri designati dal MIT con diritto di voto esclusivamente per le questioni riguardanti il trasporto marittimo, tale mera aggiunta di componenti in un organismo sostanzialmente riconducibile all'Amministrazione

cui sono affidate le competenze ambientali non pare valorizzare in misura adeguata la valenza e le caratteristiche specifiche del settore marittimo.

Anzi, perpetrando una lettura quasi esclusivamente ambientale delle misure in argomento, per certi versi sembra sottovalutato quell'approccio dell'UE che attraverso un "pacchetto" di misure integrate tra loro sembra aver voluto mettere al centro delle azioni con finalità ambientali un insieme di misure che sono misure di politica dei trasporti.

Ad avviso di Confraspporto-Confcommercio, tale politica si può realizzare non tanto aggiungendo componenti designati dal MIT in "N" Comitato, quanto piuttosto affidando il compito di individuare le misure attuative delle disposizioni della direttiva in argomento al MIT, o almeno ad atti frutto della concertazione tra il MASE e il MIT.

La destinazione degli introiti dell'ETS del trasporto marittimo

a prevista destinazione dei proventi assegnati all'Italia alla promozione della decarbonizzazione del settore del trasporto marittimo nella sola misura del 50%, che appare contraddittoria con la natura di "tassa di scopo", vede un ruolo del tutto marginale dell'Amministrazione nazionale competente in materia di trasporti, unica in grado di pianificare un percorso di decarbonizzazione e di miglioramento energetico dei diversi attori e componenti della filiera del settore marittimo e portuale, dalle navi ai porti ai terminal, dalle attrezzature utilizzate fino agli aspetti infrastrutturali, su cui è necessario prevedere l'utilizzo di risorse per garantirne una operatività efficace e di supporto al trasporto.

In particolar modo, il mondo armatoriale aderente a Confraspporto-Confcommercio ha individuato tre linee di intervento su cui la destinazione dei proventi dell'ETS da essi generati può avere un ruolo virtuoso per raggiungere gli obiettivi ambientali e la decarbonizzazione del settore. In primo luogo, l'intermodalità marittima dovrà essere beneficiaria di una quota parte delle risorse, favorendo e continuando un percorso virtuoso oramai consolidato. In secondo luogo, i proventi generati dall'ETS per favorire la decarbonizzazione del settore, dovrebbero essere rivolti alla diffusione dei carburanti alternativi che, nel rispetto della neutralità tecnologica, in Italia può verificarsi nella scelta tra biocarburante e GNL.

È indubbio che per rendere sostenibile l'utilizzo di carburanti alternativi, l'unica strada percorribile sia quella di promuovere lo sviluppo di misure incentivanti in grado di ridurre il differenziale di prezzo tra i carburanti convenzionali.

In terzo luogo, nell'ambito di una reale strategia di decarbonizzazione, un ruolo fondamentale deriva dal rinnovo della flotta e degli impianti portuali, che dovrebbero poter contare sulle risorse derivanti dal sistema dell'ETS. Infatti, nessuna reale decarbonizzazione potrà avvenire in mancanza di capillare messa a disposizione di carburanti alternativi nei porti dell'Unione che potranno essere di supporto a una flotta con tecnologie sempre più sostenibili.

ETS TRASPORTO AEREO

Confraspporto-Confrcommercio, in linea con la comunità del trasporto aereo, supporta le iniziative del Pacchetto “Fit for 55”, ma evidenzia altresì la necessità che loro implementazione avvenga mediante interventi proporzionati, senza penalizzare in modo eccessivo od irragionevole la competitività del comparto aereo dell’intera Unione europea.

In particolare, lo studio “*Assessment of the impact of the Fit for 55 policies on airports*” del 30 maggio 20221, redatto da Oxera per ACI Europe, ha rilevato che, in rapporto ad uno scenario *business as usual*, l’implementazione delle misure “Fit for 55”, ivi inclusa la riforma del sistema ETS, produrrà dei costi aggiuntivi per le compagnie aeree.

Già allora si paventava che tali costi aggiuntivi – in assenza di adeguati interventi di sostegno degli Stati membri – avrebbero comportato inevitabilmente tariffe più elevate (+16% sui voli diretti intraeuropei già nel 2030 e +17% nel 2050), con conseguente contrazione della domanda di voli diretti all’interno dell’Unione Europea (-11% sui voli diretti intraeuropei nel 2030 e -12% nel 2050).

Per contro, lo studio ha bene evidenziato come la domanda di voli diretti extra-UE aumenterà e anche effettuare uno scalo all’interno dell’Unione europea, per i passeggeri in transito, sarà più costoso, con annessa perdita di competitività degli scali europei. Corrispondentemente, lo studio evidenzia una deviazione del traffico verso gli hub intercontinentali di Paesi terzi (-4% di traffico negli hub europei nel 2030; -9% nel 2050), con il correlato rischio di “carbon leakage”, cioè di trasferimento delle emissioni verso regioni con politiche climatiche meno rigide.

Più di recente, nel paper “*The price of Net Zero - Aviation expenditures towards Destination 2050*” del mese di marzo 2024, si è nuovamente rimarcato quanto sia critico e cruciale, ai fini di una transizione sostenibile, che negli anni a venire i carburanti alternativi vengano prodotti in volumi rilevanti a costi competitivi.

L’associazione ACI Europe, che rappresenta gli scali aeroportuali europei, pur rinnovando il pieno supporto al raggiungimento degli ambiziosi obiettivi climatici fissati dall’Unione europea, ha evidenziato come la transizione ambientale rischi di degradare la connettività interna e la coesione socioeconomica di interi territori, se non accompagnata da adeguate misure di supporto al settore del trasporto aereo.

Si sottolinea, dunque, l’importanza di rimedi idonei a mitigare i descritti effetti collaterali quali, ad esempio, l’introduzione di incentivi fiscali all’utilizzo del SAF (*Sustainable Aviation Fuel*), gli investimenti nel ciclo di produzione degli e-fuels e nelle progettualità carbon capture, nonché la destinazione del surplus di gettito, prossimamente derivante dalla messa integrale all’asta delle quote di emissione per il trasporto aereo, alla decarbonizzazione dell’intero settore del trasporto aereo, come del resto è già in parte previsto dalla normativa nazionale di recepimento delle direttive europee (v. art. 6, co.2, lett. d), del d.lgs. 47/2020).

La destinazione degli introiti dell'ETS del trasporto aereo

Infine, con riferimento al processo di decarbonizzazione alla sua realizzazione si evidenzia che il Considerato (12) della direttiva 2023/958 stabilisce che “Tutti i proventi derivanti dalla vendita all’asta che non sono attribuiti al bilancio dell’Unione dovrebbero perciò essere utilizzati per finalità legate al clima”. Invece, studi scientifici hanno rilevato (v. report “*The use of auctioning revenues from the EU ETS for climate action*”, European Climate Foundation, giugno 2022) che tra il 2013 e il 2020 l’Italia è stato uno dei Paesi europei ad aver destinato la quota più bassa di tali risorse per scopi legati al clima.

In tale contesto, Confraspporto-Confcommercio auspica che in sede di espressione del parere di propria competenza si inviti il Governo a destinare i proventi derivanti dal sistema ETS per il trasporto aereo, che saranno progressivamente sempre più corposi in forza della riduzione graduale delle quote rilasciate a titolo gratuito e quindi della loro completa eliminazione a decorrere dal 2026, in favore di iniziative dirette alla decarbonizzazione dell’intero comparto aereo.