



Roma, 05 luglio 2024

Prot.V-99-07-2024

**Spett.le**  
**VIII Commissione permanente**  
della Camera dei deputati  
(Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici)  
**Alla c.a. del Presidente On. Mauro Rotelli**  
e di tutti gli Onorevoli membri

-----  
com\_ambiente@camera.it

**OGGETTO: Contributo scritto ANCIP circa l'audizione in IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati al fine di acquisire utili elementi di conoscenza e di valutazione nell'esame, in sede di deliberazione di rilievi, dello 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 n. 161).**

In primo luogo, in qualità di Direttore generale di ANCIP rivolgo, a nome di tutte le nostre imprese associate dei porti italiani, un rispettoso saluto al Presidente della VIII Commissione, On. Mauro Rotelli e a tutte e tutti gli Onorevoli componenti, ringraziandoVi per l'opportunità di esprimere le nostre considerazioni sull'Atto di Governo n.161 circa lo Schema di decreto legislativo recante attuazione delle direttive (UE) 2023/958 e 2023/959 in materia di ETS.

**Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali**

Via Clitunno, 28 – 00198 Roma Tel. 06 4450059 Codice Fiscale 96250460589  
segreteria.ancip@gmail.com – amministrazione.ancip@gmail.com – ancip@legalmail.it



### **Premessa:**

Il Green Deal europeo, presentato a dicembre 2019, rappresenta la strategia dell'Unione Europea per rendere l'Europa carbon neutral al 2050, con riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra (GHG) di almeno il 55% nel 2030 rispetto ai livelli del 1990, nonché neutralità climatica entro il 2050.

Il 14 luglio 2021 la Commissione Europea ha presentato il cosiddetto "Fit for 55% Package", col quale si prefigge di realizzare gli obiettivi concordati nella normativa europea sul clima per rispettare il Green Deal europeo. Il pacchetto ha previsto l'inclusione del trasporto marittimo nel sistema di tassazione EU ETS (Emission Trading System).

Il Sistema europeo di scambio di quote di emissione di gas a effetto serra (European Union Emissions Trading System - EU ETS) è stato introdotto e disciplinato nella legislazione europea dalla direttiva 2003/87/CE (direttiva ETS). Il meccanismo è di tipo *cap and trade* ovvero fissa un tetto massimo complessivo alle emissioni consentite sul territorio europeo nei settori interessati (cap) cui corrisponde un equivalente numero di "quote" (1 ton di CO<sub>2</sub>eq. = 1 quota) che possono essere acquistate/vendute su un apposito mercato (trade).

La disciplina nazionale vigente in materia di ETS è contestualizzata alle disposizioni di recepimento della direttiva 2003/87/CE, come successivamente modificata e integrata, contenute nel Decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47.

La direttiva n. 2023/959/UE reca disposizioni di modifica della direttiva 2003/87/CE ampliando l'EU ETS a nuovi settori tra cui quello del trasporto marittimo.

L'ambito geografico di applicazione della proposta EU ETS copre il 100% delle emissioni di tutte le navi con stazza lorda maggiore o uguale di 5000 GT per le tratte intra-EU e il 50% delle emissioni per le tratte *inbound* ed *outbound*.

In questa sede risulta utile rammentare che il trasporto marittimo internazionale contribuisce per il 77% al commercio estero e per il 35% al commercio all'interno dell'UE e rappresenta il 13% delle emissioni GHG europee del settore dei trasporti ed è responsabile di circa il 2,9% delle stesse emissioni globali.

L'impatto economico dell'EU ETS sul naviglio europeo sarà pari nel 2026 (applicazione al 100%) a oltre 7 miliardi di euro di costo.

L'impatto economico sull'intero naviglio nazionale invece oscilla dai 500 ai 600 milioni di euro all'anno e il settore Ro-ro e Ro-pax, comprese le Autostrade del Mare, avrebbe la maggiore quota di *allowances* da restituire: dai 260 ai 300 milioni di euro.

Il settore delle Autostrade del Mare, ricordiamolo, conduce a benefici sia in termini di sostenibilità ambientale che in quelli di sviluppo economico per le imprese portuali di cui agli articoli 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n.84 che per le società concessionarie dei servizi di interesse economico generale.

### **Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali**

Via Clitunno, 28 – 00198 Roma Tel. 06 4450059 Codice Fiscale 96250460589  
segreteria.ancip@gmail.com – amministrazione.ancip@gmail.com – ancip@legalmail.it



Fatta questa breve quanto doverosa premessa, di seguito vogliamo illustrare sinteticamente e puntualmente le criticità che stanno emergendo e le nostre proposte circa il tema trattato in argomento.

### **Criticità:**

La normativa del Sistema europeo di scambio di quote di emissione di gas a effetto serra (European Union Emissions Trading System - EU ETS) potrebbe comportare, ovvero sta già comportando le seguenti criticità per il settore marittimo -portuale:

- distorcere la concorrenza modale tra mare-ferro-gomma, in considerazione dell'applicazione della tassa al solo settore marittimo e non ai settori ferro e gomma;
- distorcere il mercato geografico in quanto tale tassa sarà applicata per il 100% ai viaggi intraeuropei, mentre per il solo 50% i viaggi extra UE;
- delocalizzare i traffici, soprattutto di transhipment, presso i porti extra UE, in maggioranza del Nord Africa, a discapito dei porti italiani già in sofferenza per le varie crisi geopolitiche che si stanno susseguendo;
- vanificare il lavoro svolto e l'indotto virtuoso generato dalle Autostrade del Mare con la possibile chiusura di alcune linee Ro-Ro e Ro-pax essenziali per la continuità territoriale, così da assistere ad un *Back Shift* modale su tutto il territorio europeo, compreso quello nazionale;
- inficiare gli ottimi risultati in termini di sostenibilità e gli investimenti dello Stato nel Sea Modal Shift (Mare bonus);
- ribaltare gli extra costi dell'EU ETS sui vari attori della catena logistico-portuale e, non da ultimo, sul mercato sino al consumatore finale.
- arrecare grave nocumento, in termini generali e diffusi, ai porti italiani e alle imprese che in cui vi operano.

### **Proposte:**

- Vista la specialità, specificità e strategicità del settore, inserire nell' "*Autorità competente*" Comitato e nella Segreteria tecnica ETS in quota al Ministero delle Infrastrutture e trasporti, esperti del settore marittimo portuale.
- Recepire e concretizzare al 100% il principio, statuito nella Direttiva UE ETS, secondo cui le risorse derivanti dalla vendita delle quote d'emissione siano impiegate nei settori inclusi nell'ambito di applicazione della normativa con finalità ambientali.  
Pertanto, impiegare le risorse nel settore marittimo-portuale per:

#### **Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali**

Via Clitunno, 28 – 00198 Roma Tel. 06 4450059 Codice Fiscale 96250460589  
segreteria.ancip@gmail.com – amministrazione.ancip@gmail.com – ancip@legalmail.it



- concretizzare gli obblighi previsti nella Fuel EU Maritime e quelli dal Regolamento AFIR. In estrema sintesi concretizzare il cold ironing e l'infrastrutturazione dei depositi costieri e pipeline per l'utilizzo di carburanti green di nuova generazione.
- rafforzare l'incentivo nazionale del Sea Modal Shift per sostenere le Autostrade del Mare;
- permettere alle imprese e ai terminal autorizzati ad operare nei porti italiani il ricambio del parco mezzi in chiave di sostenibilità, compresa la necessaria formazione del proprio personale;
- creare un meccanismo giuridico-amministrativo attraverso il quale parte dei proventi economici delle quote di emissioni ETS possano essere trasferiti alle Autorità di Sistema portuale per incentivare eventuali scontistiche sulle tasse portuali per i clienti (armatori) che concretamente attuano misure di contenimento delle emissioni GHG.

Un meccanismo strutturale per evitare perdite dei traffici e, soprattutto, che i costi delle quote ETS vengano ribaltati sulle imprese portuali, quindi sul tessuto produttivo, imprenditoriale e lavorativo portuale.

**Dott. Gaudenzio Parenti**  
Direttore generale

**Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali**

Via Clitunno, 28 – 00198 Roma Tel. 06 4450059 Codice Fiscale 96250460589  
segreteria.ancip@gmail.com – amministrazione.ancip@gmail.com – ancip@legalmail.it