

**Schema di decreto legislativo recante attuazione delle direttive (UE) 2023/958 e 2023/959 in materia di Emission Trading. Audizione presso la IX Commissione della Camera dei Deputati dell'Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori e Barcaioi dei Porti Italiani (A.N.G.O.P.I.)**

Desideriamo preliminarmente ringraziare il Presidente di questa Commissione i suoi componenti per il cortese invito rivoltoci per prendere parte a questo ciclo di audizioni parlamentari su un tema di particolare rilievo per il settore marittimo e portuale.

Con il provvedimento in esame, infatti, si intende, fra l'altro, recepire nel nostro ordinamento le direttive UE 2023/958 e 2023/959, introducendo significative modifiche alla disciplina nazionale del sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra (ETS).

Essendo la nostra un'attività anfibia, a tutela degli interessi dei nostri associati, che, come noto, prestano il servizio di ormeggio e battellaggio nei porti italiani, seguiamo sempre con particolare attenzione gli sviluppi normativi rilevanti che riguardano la navigazione e le modalità di trasporto su terra, convinti come siamo che gli operatori marittimi e portuali hanno un rilevante ruolo da svolgere per il raggiungimento del condiviso obiettivo della transizione ecologica.

La nostra quotidiana presenza sulle banchine ci rende testimoni oculari dei rapidi e profondi cambiamenti climatici, che, unitamente al progressivo incremento della stazza delle navi e ai noti deficit infrastrutturali dei nostri porti, rendono meno sicuro la sosta delle navi in porto.

Ritenendo, pertanto, condivisibile l'attenzione del legislatore alle questioni ambientali, crediamo, però, importante monitorare che il novellato quadro normativo, derivante, in particolare, dal recepimento della Direttiva UE 2023/959, non penalizzi i porti europei rispetto a quelli concorrenti e non favorisca modalità di trasporto meno rispettose del clima.

Su questo secondo aspetto, ricordiamo che la politica di trasporti dell'Unione Europea è stata dagli inizi degli anni 2000 informata al principio del riequilibrio modale, privilegiando quelle modalità di trasporto aventi un contenuto impatto ambientale e, fra queste, è certamente da menzionare il trasporto marittimo.

Osserviamo, incidentalmente, che anche la nostra categoria è stata nel passato chiamata a contribuire a tale riequilibrio e, in effetti, dagli inizi degli anni 2000 le tariffe dei servizi di ormeggio nei porti italiani prevedono un trattamento di favore per il traffico riconducibile alle cosiddette autostrade del mare, per quei collegamenti orientati, quindi, a trasferire le merci dalla gomma al mare.

Per quanto sopra, reputiamo assolutamente condivisibile il fatto che attraverso il sistema dell'ETS2 si sia inserito anche il trasporto su strada fra le modalità ricomprese nello scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra.

Circa il primo aspetto, quello cioè di non rendere gli scali europei troppo onerosi rispetto a quelli concorrenti, ribadiamo che l'inclusione della navigazione nel sistema ETS dell'UE è per la nostra categoria ritenuta una precondizione necessaria per soddisfare gli obiettivi climatici dell'UE per il 2030, attraverso un contributo equo di tutti i settori.

Non va, però, sottovalutato il fatto che i porti non competono solo tra loro, ma anche con porti non UE nel Mediterraneo e in altre regioni limitrofe, le cui condizioni operative sono notoriamente più convenienti rispetto a quelle presenti nei nostri porti, anche in assenza della disciplina dell'ETS.

È, quindi, concreto il rischio, notoriamente legato a soluzioni regionali che mal si conciliano con la dimensione internazionale del trasporto marittimo, che possano emergere rotte commerciali alternative, in cui prima viene visitato un porto non UE lungo la tratta verso altri continenti, evitando così costi più elevati.

In alti termini, un porto extra UE potrebbe essere un'opzione meno costosa per scaricare o trasbordare merci, ma per attenuare tale rischio l'emanando provvedimento ha opportunamente previsto, che, fatta eccezione dei proventi utilizzati per la compensazione dei costi indiretti del carbonio, i proventi delle aste delle quote di emissioni che non sono attribuiti al bilancio dell'Unione, possono essere utilizzati per scopi legati al clima.

Al contempo, appare condivisibile il potenziamento del Fondo per l'innovazione e del Fondo di Modernizzazione, entrambi alimentati con parte dei proventi delle aste delle quote di emissione, e volti rispettivamente a sostenere l'innovazione tecnologica mirata alla neutralità climatica e a promuovere interventi a sostegno della transizione energetica, nell'ambito dei quali, siamo dell'avviso, possano essere ricompresi anche gli interventi infrastrutturali collegati alle banchine, assolutamente necessari nei nostri porti.

A tale riguardo, riteniamo opportuno che all'interno del provvedimento sia inserita una disposizione che preveda esplicitamente i criteri attraverso cui gli introiti del sistema ETS sono redistribuiti fra i vari settori, tenendo, in particolare, in considerazione il rilevante contributo derivante dal settore marittimo.

Riteniamo, altresì, che, al fine di evitare possibili contenziosi in sede unionale, sia opportuno un intervento presso la Commissione europea, volto a chiarire l'assoluta compatibilità di tali interventi con la disciplina in materia di aiuti di Stato.

Proprio in relazione alla riconosciuta rilevanza del trasporto marittimo nel più ampio settore dei trasporti, siamo dell'avviso che la composizione del Comitato ETS debba essere rivista, incrementando la rappresentanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e, segnatamente, della Direzione Generale competente sulle questioni marittime.

In questo senso, con riferimento a quanto contenuto all'articolo 23, comma 4 dello schema di decreto di legislativo (di cui all'Atto di Governo n. 161 di cui in commento), relativo alla ripartizione dei fondi generati dal sistema ETS tra i Dicasteri competenti, si osserva come nel testo proposto sia omessa la necessaria concertazione con il Ministero dei Trasporti nella ripartizione dei fondi generati dal settore del trasporto marittimo. Occorrerebbe quindi, a nostro sommo avviso, immaginare un regime che consenta al predetto dicastero di ricevere una quantità di fondi necessaria per raggiungere, almeno in parte, gli obiettivi previsti dal catalogo introdotto dall'articolo 10 C, *lettera f)*, della Direttiva (UE) 959/2023<sup>1</sup>. In particolare, ci si riferisce agli interventi volti al miglioramento dell'efficienza energetica delle navi degli impianti portuali e di tutte le attrezzature accessorie al trasporto, oltre agli interventi previsti per favorire il *Sea modal shift*.

Concludiamo con un'ultima osservazione riguardante il posticipo al 2030 dell'applicazione dell'emananda normativa alle unità impiegate nei collegamenti con le isole minori.

Atteso il valore sociale di questi collegamenti, essenzialmente finalizzati a garantire il principio della continuità territoriale, giudichiamo condivisibile tale soluzione, al fine di evitare che la lievitazione dei costi di esercizio possa finire per pregiudicare il diritto degli abitanti delle isole minori a muoversi sul territorio nazionale e più in generale possa pregiudicare lo sviluppo economico di quei territori periferici.

Grazie per l'attenzione.

---

<sup>1</sup> Cfr. Articolo 10 C, par. 3 lett. f), Direttiva (UE) n. 959/2023, secondo cui: «*Gli Stati membri stabiliscono l'uso dei proventi della vendita all'asta delle quote di cui al paragrafo 2 del presente articolo, ad eccezione dei proventi stabiliti come risorse proprie a norma dell'articolo 311, terzo comma, TFUE, e iscritti nel bilancio dell'Unione. Gli Stati membri utilizzano tali proventi, a eccezione dei proventi utilizzati per la compensazione dei costi indiretti del carbonio di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 6, della presente direttiva, o l'equivalente in valore finanziario di tali proventi, per uno o più dei seguenti scopi: [...] investire in e accelerare il passaggio a forme di trasporto che contribuiscano in modo significativo alla decarbonizzazione del settore, compresi lo sviluppo del trasporto ferroviario di passeggeri e merci e i servizi e le tecnologie per autobus rispettosi del clima, 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, e tecnologie di propulsione a zero emissioni [...]*».