

NOTA

Oggetto: *Audizione Assoport alla IX Commissione “Trasporti, poste e telecomunicazioni” della Camera dei deputati inerente all’Atto del Governo n.161 (Modifiche al sistema di scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra)*

Si ringrazia per l’opportunità offerta ad Assoport di illustrare il punto di vista della portualità italiana nell’ambito dell’esame 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 del Governo n. 161).

Prima di illustrare le principali osservazioni sull’atto in esame preme evidenziare il particolare momento storico denso di criticità nel quale si inserisce il provvedimento in esame. Pandemia prima, guerra in Ucraina poi e la recente crisi israelo-palestinese che sta avendo significative ripercussioni sul commercio internazionale ponendo a rischio le rotte marittime che transitano per il Mar Rosso, con un allungamento dei tempi, a seguito della scelta delle compagnie di navigazione (soprattutto per i traffici contenitori) di circumnavigare l’Africa per evitare il Mar Rosso, e conseguente aumento dei prezzi delle merci trasportate. Per comprenderne la portata basti pensare che dal canale di Suez transita circa il 30% del commercio marittimo globale e il 40% dell’interscambio italiano con i Paesi del Golfo, la Cina, il Giappone, l’India fino all’Australia. Se l’attuale stato di crisi dovesse perdurare – sono già evidenti le conseguenze negative di questa situazione con dei ritardi nella catena logistica e l’aumento dei noli marittimi – le compagnie di navigazione potrebbero decidere di cambiare rotta in modo strutturale a discapito del Mediterraneo e, quindi dei porti italiani. L’intera filiera di approvvigionamento di beni per l’industria subirebbe ritardi, a prezzi più alti, al punto che i cantieri del PNRR potrebbero risentirne, tanto da mettere in forte discussione gli obiettivi fissati per il 2026.

Premesso che direttiva ETS e la sua applicazione al trasporto marittimo l’*European Emission Trading Scheme* (“EU-ETS”), istituito dalla Direttiva 2003/87/CE, è una misura adottata dall’Unione europea per ridurre le emissioni di gas a effetto serra. Dal suo lancio nel 2003, il sistema europeo dell’ETS, inizialmente concepito per i settori industriali inquinanti, è stato oggetto di varie revisioni che ne hanno progressivamente esteso il campo di applicazione, dapprima al trasporto aereo, limitatamente alle rotte intra-UE e, recentemente, anche al trasporto marittimo. L’applicazione della misura per il trasporto terrestre, tra l’altro, è stata posticipata al 2027 generando distorsione nel mercato del trasporto penalizzando quello marittimo che costituisce la modalità di trasporto maggiormente sostenibile dal punto di vista ambientale.

L'inclusione del trasporto marittimo è avvenuta per effetto della Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio (UE) 2023/959 del 10 maggio 2023 e 2024 le compagnie di navigazione dovranno, progressivamente, acquistare e trasferire permessi ("EUAs") per ogni tonnellata di emissioni CO₂eq rilasciata nell'atmosfera durante un anno solare. A partire dal 2027, le compagnie dovranno, in pratica, pagare, indipendentemente dalla nazionalità o bandiera della nave, per il 100% delle emissioni GHG generate nelle tratte intra-EU e il 50% delle emissioni GHG nelle tratte internazionali da o verso uno scalo europeo. Si stima che la misura avrà un impatto sul settore dello shipping nel 2024 di 6/7 miliardi e dal 2027 di 15/18 miliardi.

Le significative implicazioni negative connesse all'inclusione del trasporto marittimo nel sistema ETS risultano particolarmente "pesanti" per i porti del sud Europa, in particolare per quelli di "transshipment", rispetto ai porti del nord Africa, in primis, ma anche rispetto a quelli del nord Europa non EU, alterando l'auspicato "*level playing field*" e accentuandone, di fatto, il divario competitivo. In questo modo è evidente che si realizza una condizione di distorsione di mercato a discapito dei porti UE.

Venendo all'atto in esame, per quanto concerne la portualità nazionale, si rammenta che l'art.10, comma 3 lett. f) della direttiva UE 87/2003, come modificata dalla direttiva UE 959/2023, prevede che gli Stati membri utilizzino i proventi derivanti dall'introduzione dell'ETS per decarbonizzare il settore marittimo e migliorare l'efficienza energetica dei porti e delle navi. Alla luce di ciò, si ritiene che tali proventi siano utilizzati esclusivamente ai fini indicati dalla Direttiva, cioè al finanziamento di progetti volti a migliorare l'efficienza energetica dei porti e delle navi, anche considerando gli ingenti investimenti pubblici per la transizione ecologica (es. Cold Ironing) che, altrimenti, potrebbero vedere una riduzione della loro efficacia.

Inoltre, con riferimento alla composizione del "Comitato ETS" si rileva che i componenti designati dal Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti sono tre, come già previsto dal decreto legislativo n.47 del 9 giugno 2020. Su questo particolare aspetto, considerate le finalità per le quali debbano essere utilizzati i proventi dell'ETS, siamo dell'avviso che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti meriti di essere meglio rappresentato, anche in termini meramente numerici, con esperti in materia di porti e trasporto marittimo.

Roma, 9 luglio 2024