



**IX Commissione permanente
(Trasporti, Poste e Telecomunicazioni)**

Camera dei Deputati

**Memoria di ASSOCOSTIERI:
Esame di schema di decreto legislativo recante attuazione della normativa
dell'Unione Europea relativa al sistema per lo scambio di quote di
emissioni dei gas a effetto serra dell'Unione (ETS)
Atto del Governo n. 161**

Roma, 12 luglio 2024



Indice

1. ASSOCOSTIERI	3
2. Termini temporali.	4
2.1 Proposte ASSOCOSTIERI	4
3. Ruolo del MIT	5
3.1 Proposte ASSOCOSTIERI	5
4. Destinazione dei proventi derivanti dal meccanismo ETS	6
4.1 Proposte ASSOCOSTIERI	6
5. Ambito di esclusione di combustibili immessi in consumo il cui fattore di emissione è pari a zero.	7
5.1 Proposte ASSOCOSTIERI	7

Onorevole Presidente, Onorevoli Componenti della Commissione,

desideriamo ringraziare la IX Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni), nella persona dell'On. Presidente Salvatore Deidda, per la disponibilità a raccogliere il contributo di Assocostieri in relazione all'esame dell'Atto del Governo n. 161 - schema di decreto legislativo recante attuazione della normativa dell'Unione Europea relativa al sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra dell'Unione (ETS).

1. ASSOCOSTIERI

ASSOCOSTIERI è l'associazione di categoria, aderente a Confcommercio Imprese per l'Italia e Confrtrasporto, che rappresenta, a livello nazionale, la **logistica energetica**, composta da aziende a capitale privato che operano nel settore dei prodotti energetici, dei prodotti chimici, del GPL, del biodiesel, dai depositi di GNL cosiddetti *small scale* e da tutti i terminali di rigassificazione italiani di GNL. Aderiscono all'associazione gli armatori attivi nel settore del bunkeraggio marino nei porti italiani.

La nostra rappresentanza, ampiamente variegata, si riferisce, nell'ambito dei prodotti energetici, alla distribuzione primaria, rappresentando i depositi fiscali costieri di prodotti energetici, qualificati **infrastrutture strategiche** ai sensi degli artt. 57 e 57-bis della legge 35/2012, indispensabili per lo stoccaggio e distribuzione dei prodotti petroliferi e, nel settore del GNL, alle infrastrutture ed insediamenti strategici ai sensi degli artt. 9 e 10 del d.lgs. 257/2016 di recepimento della direttiva DAFI.

ASSOCOSTIERI rappresenta una larga fetta degli operatori della distribuzione primaria impegnati nella realizzazione delle infrastrutture necessarie per la fornitura dei combustibili alternativi e, ad oggi, la pressoché totalità della filiera nazionale del GNL e del bioGNL.

ASSOCOSTIERI condivide e apprezza gli obiettivi di decarbonizzazione posti in essere dal corpo normativo dell'Emission Trading System, a partire dalla Direttiva 2003/87/CE (Direttiva ETS) che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, al fine di promuovere la riduzione delle emissioni stesse secondo criteri di validità in termini di costi e di efficienza economica, contribuendo all'obiettivo di neutralità climatica dell'Unione.

Desideriamo, tuttavia, rappresentare, nel seguito, alcuni elementi di criticità rilevati nel documento in esame, che riteniamo meritino un approfondimento al fine di meglio definire le priorità di azione per i settori coinvolti, e di sviluppare un adeguato intervento di coordinamento operativo di sistema che possa garantire il perseguimento dei suddetti obiettivi senza intaccare la competitività delle aziende operanti nei mercati d'interesse.

2. Termini temporali.

ASSOCOSTIERI desidera ricordare a codesta rispettabile Commissione e a Voi Onorevoli tutti come lo schema di decreto in esame contenga una serie di scadenze temporali rivolte agli operatori dei settori interessati dal provvedimento, relative alla trasmissione di autorizzazioni e documenti finalizzati all'espletamento di pratiche ed obblighi funzionali ai diversi iter procedurali previsti.

A causa del ritardo accumulato nell'avvio del processo di recepimento ed entrata in vigore della nuova disciplina europea sul cosiddetto ETS 2, tali termini risultano, di fatto, eccessivamente stringenti e penalizzanti per le aziende coinvolte e, anche alla luce della necessaria produzione documentale richiesta, non sembrano rispondere a criteri di buon senso e ragionevolezza.

In particolare, si ritengono di oggettiva difficile praticabilità le seguenti disposizioni:

- a) articolo 4 comma 12 dello schema di decreto, con riferimento all'introduzione dell'articolo 12-quater, recante *“Piani di monitoraggio e relativi aggiornamenti”*, che al primo comma recita:

*“**Entro il 1° aprile 2024** le società di navigazione attribuite all'Italia ai sensi dell'articolo 12-sexies, comma 1, trasmettono al Comitato, per ciascuna delle loro navi che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2015/757, un piano di monitoraggio conformemente a quanto previsto dal citato regolamento e dai relativi atti delegati e di esecuzione”*;

- b) articolo 7 comma 1, con riferimento all'introduzione dell'articolo 42-quinquies, recante *“Domanda di autorizzazione”* che, al terzo comma, recita:

*“I soggetti che svolgono le attività di cui all'allegato I bis prima del 1° gennaio 2025 e che rientrano nella definizione di soggetto regolamentato, hanno l'obbligo di presentare al Comitato ETS 2 la domanda di autorizzazione ad emettere gas serra di cui all'articolo 42-quater **entro il 2 settembre 2024**”*.

Il primo punto indicato, oltre a presentare un termine già superato, impone la trasmissione al Comitato competente di un piano di monitoraggio delle emissioni, rinviando genericamente a corpose e complesse indicazioni presenti nella normativa unionale. Tale documento, nelle condizioni attuali, potrebbe rivelarsi di difficile predisposizione per il sistema delle società coinvolte.

Il secondo punto in elenco, relativo alla presentazione delle domande di autorizzazione, rischia, per la sua prossimità, di maturare prima ancora che il provvedimento sia formalmente entrato in vigore.

2.1 Proposte ASSOCOSTIERI

In relazione alle scadenze precedentemente indicate, ASSOCOSTIERI ritiene ragionevole proporre:

- per il primo limite temporale, da un lato l'inserimento di una clausola di salvaguardia che rimandi a un termine di 120 gg dalla data di entrata in vigore del decreto, dall'altro la predisposizione di semplici e sintetiche linee guida da fornire alle imprese, di facile implementazione anche per le realtà meno strutturate del nostro mercato, per agevolare la corretta redazione del richiamato Piano di Monitoraggio.
- per il secondo termine, la previsione di una clausola di salvaguardia modificando la scadenza perentoria in un limite legato all'entrata in vigore del decreto, o quantomeno la possibilità di consentire ai soggetti che già svolgono le attività di cui all'allegato I bis, di presentare la domanda di autorizzazione priva del piano di monitoraggio, con obbligo di trasmettere lo stesso entro i successivi 120 gg, pena la decadenza della domanda stessa.

3. Ruolo del MIT

Nel merito dello schema di decreto legislativo in esame, si richiamano, in via preliminare, alcune previsioni della Legge di delegazione europea (Legge n. 15/2024). 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).

Tali principi da seguire nel recepimento delle direttive oggetto di schema legislativo, pur non elusi, sembrano non sufficientemente valorizzati.

Se infatti la nuova composizione del Comitato ETS verrà integrata da due membri designati dal MIT con diritto di voto solamente per le questioni riguardanti il trasporto marittimo, tale semplice 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 di fatto misure di politica dei trasporti.

3.1 Proposte ASSOCOSTIERI

Ad avviso di ASSOCOSTIERI, la richiamata politica legata al settore dei trasporti si può realizzare non tanto aggiungendo componenti designati dal MIT in Comitato, quanto piuttosto affidando il compito di individuare le misure attuative delle disposizioni della direttiva ad atti che siano frutto della concertazione tra il MASE e il MIT.

4. Destinazione dei proventi derivanti dal meccanismo ETS

La Direttiva 2003/87/CE ha previsto per gli Stati membri dell'Unione un sistema di utilizzo dei proventi derivanti dalle aste delle quote di emissioni che non sono attribuiti al bilancio dell'Unione, ad eccezione dei fondi utilizzati per la compensazione dei costi indiretti del carbonio. Contestualmente è previsto il potenziamento del Fondo per l'innovazione, creato con l'obiettivo di sostenere l'innovazione nelle tecniche, nei processi e nelle tecnologie a basse e zero emissioni di carbonio, e del Fondo per la modernizzazione, utile a migliorare l'efficienza energetica di alcuni Stati membri, entrambi alimentati con parte dei proventi delle aste delle quote di emissione.

In questo contesto, in cui gli oneri ETS vengono ormai percepiti come una vera e propria "tassa di scopo" a carico dei soggetti coinvolti, l'articolo 5 comma 7 lettera e) dello schema di decreto in esame introduce, all'articolo 23 del decreto legislativo n. 47 del 2020, il comma 9-bis, relativo al settore del trasporto marittimo, il quale recita:

"Fino al 2030, il 50% dei proventi di cui all'articolo 3 octies bis, paragrafo 3, secondo comma, della direttiva 2003/87/CE, se attribuito all'Italia, è destinato a promuovere la decarbonizzazione del settore del trasporto marittimo ai fini di cui all'articolo 10, paragrafo 3, primo comma, lettera g), per il settore marittimo, e lettere f) e i), della medesima direttiva".

Tale disposto destina provvisoriamente alla decarbonizzazione del settore marittimo una parte degli introiti ETS, con un limite temporale proiettato al 2030.

4.1 Proposte ASSOCOSTIERI

La decarbonizzazione del settore marittimo avverrà principalmente mediante la realizzazione delle infrastrutture per lo stoccaggio e distribuzione dei combustibili alternativi (come idrogeno e ammoniaca esemplificativamente menzionati nella Direttiva 2003/87/CE, oltre a bioGNL e altri biocarburanti, metanolo etc.) secondo quanto previsto dal Regolamento AFIR (Regolamento UE 2023/1804), che prevede la realizzazione del quadro strategico nazionale per lo sviluppo dei combustibili alternativi nel settore trasporti, nonché mediante tecniche di abbattimento delle emissioni come la Carbon Capture and Storage (CCS) a terra o a bordo nave.

Al fine, pertanto, di indirizzare nel modo più corretto le risorse ricavate dall'applicazione del sistema ETS, nel merito del disposto citato, ASSOCOSTIERI ritiene indispensabile che tali risorse siano destinate allo sviluppo delle infrastrutture terrestri necessarie per realizzare una **logistica nazionale dei combustibili alternativi** competitiva e resiliente nel tempo.

Quanto poi ai proventi derivanti dal capo IV bis della direttiva 2003/87/CE, c.d. ETS 2, relativo agli operatori del trasporto stradale, in considerazione del fatto che a sostenere i relativi oneri economici saranno direttamente i Soggetti Obbligati, ovvero i soggetti che immettono in consumo combustibili

mediante lo svincolo dei prodotti sottoposti ad accisa da un regime di sospensione dall'accisa, ASSOCOSTIERI propone di destinare il gettito alla decarbonizzazione della filiera della logistica primaria nazionale.

5. Ambito di esclusione di combustibili immessi in consumo il cui fattore di emissione è pari a zero.

L'articolo 7 dello schema di decreto in esame introduce il Capo V bis, recante “*Sistema per lo scambio di quote di emissioni per i settori degli edifici e del trasporto stradale e ulteriori settori*”, le cui disposizioni si applicano alle emissioni, alle autorizzazioni ad emettere gas a effetto serra, al rilascio e alla restituzione delle quote, al monitoraggio, alla comunicazione e alla verifica in relazione all'attività di cui all'allegato I bis.

Viene inoltre stabilito che, a decorrere dal 1° gennaio 2025, nessun soggetto regolamentato può svolgere l'attività di cui all'allegato I bis, a meno che non sia munito di un'autorizzazione rilasciata dal Comitato ETS 2.

Tale allegato I bis, riportato all'articolo 10 dello stesso schema di decreto, prevede correttamente l'esclusione dalle attività suddette dell'immissione in consumo di combustibili il cui fattore di emissione è pari a zero.

5.1 Proposte ASSOCOSTIERI

ASSOCOSTIERI ritiene che l'esclusione indicata nell'allegato I bis, come riportato all'articolo 10 del testo in esame, debba essere estesa, vista l'identità di ratio, sia alla percentuale di biocarburanti presente nelle miscele con fossile, sia alla quantità di biometano corrispondente all'emissione di Certificati di Immissione in consumo.

In particolare, si chiede:

- che al fine del computo quantitativo di combustibile immesso in consumo da parte dei soggetti obbligati e utilizzato per la combustione nel trasporto stradale, venga considerato 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;
- 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;



- che le esclusioni previste dallo schema di decreto per l'immissione in consumo di combustibili il cui fattore di emissione è pari a zero siano considerate compatibili con la generazione di CIC a favore dei Soggetti Obbligati secondo quanto disposto dal DM 107/2023. Il fatto, dunque, che una partita di biocarburante non generi obblighi ETS non deve escludere la relativa emissione di CIC.

ASSOCOSTIERI desidera ringraziare il Presidente e tutti gli onorevoli membri delle Commissioni per l'attenzione prestata su una tematica di così rilevante interesse per il Paese.

Il Presidente
Ing. Elio Ruggeri

