



Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e  
l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione  
europea 2022-2023

- AS 969 -

Senato della Repubblica

4<sup>a</sup> Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea)

Roma, 16 gennaio 2024

---

**ASSARMATORI**  
**SHIPOWNERS ASSOCIATION**

Via del Babuino, 51 – 00187 Roma - email: [segreteria@assarmatori.eu](mailto:segreteria@assarmatori.eu) - tel: +39 06 320 1244  
[www.assarmatori.eu](http://www.assarmatori.eu) - CF: 97962810582

*Gentile Presidenti, Onorevoli Senatori,*

Assarmatori è l'Associazione nazionale che rappresenta le imprese marittime *leaders* nel settore del trasporto via mare attive in Italia con servizi regolari di linea e con una flotta di oltre 450 navi che dà lavoro a più di 60.000 addetti. Inoltre, Assarmatori aderisce alla Confederazione Conftrasporto-Confcommercio Imprese per l'Italia che raggruppa in Italia la filiera di settore trasporti e logistica maggiormente rappresentativa.

Questa audizione, per la quale Vi ringraziamo, ci offre la possibilità di esprimere alcune importanti riflessioni sulla Legge di delegazione europea 2022-2023 per quanto riguarda il nostro settore e, stante la breve disponibilità temporale concessa, ci concentreremo **sull'articolo 12** del provvedimento che prevede una serie di principi e criteri direttivi specifici da osservare nell'esercizio della delega per il recepimento, delle direttive (UE) 2023/958 e **2023/959** che hanno modificato la disciplina europea previgente in materia di riduzione delle emissioni di gas serra, estendendo il regime ETS al trasporto marittimo.

## **Premessa**

Tale disciplina è stata recentemente estesa anche all'industria del trasporto via mare (*Cfr.* allegato I della direttiva 2003/87/CE così come da modifiche operate dalla **Direttiva (UE) n. 959/2023** oggetto della Legge di delegazione europea) per le navi di stazza lorda pari o superiore a 5.000 tonnellate, come molti altri settori industriali <sup>1</sup>.

L'inclusione del trasporto marittimo comporta, inter alia, che detto settore debba rispettare la normativa europea sul regime ETS secondo precise tappe progressive a partire dal 1 gennaio 2024 fino ad arrivare a regime nel 2027. Il **decreto legislativo n. 47 del 2020**, che oggi rappresenta la disciplina nazionale vigente, dovrà dunque essere significativamente modificato.

La disciplina europea avrà un rilevante impatto nel mondo del trasporto marittimo soprattutto:

- a)** per le imprese di navigazione che dovranno sostenere elevati costi per adeguare la tecnologia propulsiva delle loro navi ai nuovi limiti di inquinamento imposti dall'Unione europea;
- b)** per alcune attività portuali, come quella del *"transhipment"* di merce in contenitori, perché i vicini porti del Nord Africa, non soggetti alla normativa ETS, potranno attrarre i traffici verso di loro in quanto più concorrenziali e quindi più *"attrattivi"* da un punto di vista economico;
- c)** sui servizi di collegamento marittimo con le nostre isole e sulle *c.d. "Autostrade del Mare"* (che potrebbero diventare ancora più onerose del trasporto su gomma stante il fatto che tale modalità di trasporto ancora non è soggetta alla medesima disciplina e ciò andrebbe ad inficiare, altresì, un equilibrio frutto di una serie di politiche di incentivazione sul trasporto combinato strada – mare

---

<sup>1</sup> Pertanto, in base al regime ETS, dal 2025 e progressivamente fino ad arrivare a regime nel 2027, le compagnie di navigazione che hanno sede o linee regolari in Italia dovranno, nella sostanza, acquistare dei permessi (*"EUAs"*) per ogni tonnellata di emissioni CO<sub>2</sub> rilasciata nell'atmosfera come registrate durante il precedente anno solare.

messe in atto dall'Italia in questi ultimi venti anni a beneficio dell'ambiente e della sicurezza stradale;

**d)** sulla rete di distribuzione dei carburanti che dovranno essere disponibili alle navi nei porti della Repubblica quale presupposto per la transizione energetica delle flotte navali;

**e)** sugli impianti portuali e più in generale della logistica a servizio delle interconnessioni mare/ferrovia/strada.

Siamo, evidentemente, di fronte ad un paradigma epocale dal punto di vista della tecnologia posto che aggiornare o rinnovare le motorizzazioni che possano sostenere nuovi carburanti meno impattanti sull'ambiente, in linea con le richieste della UE sulle emissioni in atmosfera, è esercizio straordinariamente costoso che senza un supporto finanziario adeguato non può essere trasferito alle imprese. Infatti, accantonando per un momento il tema della definizione del "*carburante del futuro*" esercizio che è ancora in itinere e lo sarà per alcuni anni a venire, dobbiamo evidenziare comunque che **l'adeguamento delle flotte navali alla normativa EU-ETS** e più genericamente al *green deal* europeo, **rappresenta l'iniziativa più costosa in assoluto** che gli armatori hanno dovuto affrontare nella storia della navigazione moderna. E' chiaro che le imprese andranno sostenute perché da sole non potranno sostenere tali costi.

In questo contesto la stessa Direttiva (UE) 2023/959 prevede che tutti i proventi ETS generati dall'industria dell'armamento, devono essere reimpiegati in questa stessa industria per sostenere gli attori del trasporto nello sforzo di decarbonizzazione. Ciò, senza pretesa di esaustività, in termini di ricerca e sviluppo di nuovi carburanti, per la loro produzione e consumo oltre che per la distribuzione, per il trasferimento della merce dalla strada alle modalità meno impattanti, alle infrastrutture portuali e della logistica ed infine per apposto sostegno per il rinnovo delle flotte navali.

Infatti, l'articolo 10 riporta le seguenti letterali indicazioni attraverso le quali si prevede che gli Stati Membri debbano:

- investire e accelerare il passaggio a forme di trasporto che contribuiscano in modo significativo alla decarbonizzazione del settore (*nel caso di specie nelle autostrade del mare*);
- sostenere il trasporto ferroviario di passeggeri e merci;
- investire in misure per la decarbonizzazione del settore marittimo, compreso il miglioramento dell'efficienza energetica delle navi, dei porti, delle tecnologie innovative e delle infrastrutture;
- investire in infrastrutture innovative e carburanti alternativi sostenibili, come l'idrogeno e l'ammoniaca prodotti da fonti rinnovabili;

## 1. Le possibili azioni di sistema da intraprendere

Da tali premesse, la nostra richiesta alla politica e a questa autorevole Commissione, è di avere certezza che le suddette indicazioni contenute nella Direttiva siano tutte ben recepite nel nostro ordinamento con chiare indicazioni inserite nella legge di delegazione europea, oggi alla nostra attenzione.

Vi è infatti l'esigenza di: **(i)** sostenere gli investimenti delle imprese di navigazione che devono rinnovare le loro flotte; **(ii)** scongiurare il rischio di delocalizzazione delle imprese attive nelle attività portuali in *transshipment* in Italia, i cui principali porti sono Gioia Tauro, Taranto e Cagliari; **(iii)** sostenere le imprese esercenti le attività portuali nella decarbonizzazione **(iv)** Sostenere le Autostrade del Mare, **(v)** sostenere la ricerca, lo sviluppo e relativa distribuzione con adeguate infrastrutture dei carburanti alternativi sostenibili, **(vi)** sostenere progetti di cattura e stoccaggio di CO<sub>2</sub>.

Occorre quindi prevedere una **politica efficiente del Sistema-Paese** in grado di **assicurare** che i fondi generati dalla estensione del regime ETS al settore marittimo vengano utilizzati per incentivare una effettiva transizione energetica ed una de-carbonizzazione del settore stesso secondo le indicazioni già previste, appunto, dall'articolo 10 della stessa Direttiva (UE) 2023/959.

Al proposito, registriamo con grande favore la modifica apportata alla Camera dei Deputati al testo in commento da un emendamento dell'Onorevole Frijia, ora diventato *lettera f)* del testo Senato, che chiarisce che “[...] una parte dei proventi nazionali generati dal trasporto marittimo, non attribuiti al bilancio dell'Unione europea, sia destinata a promuovere la decarbonizzazione del settore del trasporto marittimo; [...]”.

In tale contesto, appare altresì inequivocabile che tale gettito dovrà essere, tra le altre, re-impiegato, oltre che per l'armamento, anche per gli operatori della filiera in ambito portuale, in linea con le altre misure europee contenute nel *c.d. “Fit for 55”*, quali la *c.d. “Fuel EU Maritime”* sui carburanti marini ed il Regolamento AFIR sulle infrastrutture portuali ed i carburanti alternativi. Il tutto in coerenza – letterale – con il citato articolo 10 della Direttiva (UE) 2023/959.

## 2. Proposte per la Legge di delegazione europea

Tornando al provvedimento oggetto della audizione odierna, le proposte che Assarmatori intende rappresentare a questa autorevole Commissione riguardano la possibilità di prevedere **all'articolo 12 del disegno di legge** oggi in esame, ogni azione possibile finalizzata alla **tutela: (i) degli interessi marittimi nazionali; (ii) dell'equilibrio delle nostre politiche economiche marittime, (iii) dei nostri porti; (iv) della assolutamente non trascurabile numerosa forza lavoro in essi impiegata; (v) degli ospitanti territori nazionali a forte vocazione marittima.**

Occorrerà quindi:

- **assicurare che i proventi**, afferenti all'industria del settore marittimo delle aste, che saranno restituiti dall'UE all'Italia (che li ha generati) e che saranno nell'ordine del 60/70% dell'importo originario, siano riassegnati ad appositi capitoli per: **(i)** spese di investimento per rinnovo flotte; **(ii)** politiche economiche tese ad **evitare la delocalizzazione** degli impianti industriali che si potrebbe determinare a causa dall'aumento dei costi indiretti dovuti dalla

applicazione del regime ETS (in linea con quanto previsto dagli articoli 28 e 29 del citato **decreto legislativo n. 47 del 2020**).

- **assicurare** nella Legge di delegazione europea in esame quanto contenuto all'articolo 1 della Direttiva 2023/959 (che modifica l'articolo 10 della Direttiva 2003/87/CE), paragrafo 12, che prevede (inter alia):
  - alla **lettera b)** che "[...] gli Stati membri stabiliscono l'uso dei proventi della vendita all'asta di quote [...]";
  - alla **lettera f)**, la previsione che gli Stati membri debbano utilizzare i fondi generati dal sistema delle aste per sostenere in misure che contribuiscano alla decarbonizzazione del "[...] **settore marittimo compreso il miglioramento dell'efficienza energetica delle navi, dei porti, tecnologie e infrastrutture innovative e combustibili alternativi sostenibili [...]**";

Pertanto, Assarmatori, con l'intento di fare cosa gradita, sottopone all'attenzione della Commissione – in calce alla nostra memoria che lasceremo agli atti – **due proposte emendative all'articolo 12 dell'Atto Senato 969 in commento**.

Grato per l'attenzione, resto a disposizione per qualsiasi domanda, approfondimento

\*\*\*\*\*

## Art. 12

Al comma uno, dopo la *lettera f)*, aggiungere la seguente:

*"f-bis) assicurare, in considerazione dell'applicazione della direttiva (UE) 2003/959 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 maggio 2023 che prevede l'estensione dell'EU-ETS al settore del trasporto marittimo ed in coerenza con le esigenze di sicurezza per gli approvvigionamenti di merce originarie e con destino in Italia e nell'Unione Europea, la salvaguardia delle imprese dei porti italiani che svolgono prevalentemente attività di transhipment e dei relativi livelli occupazionali, al fine di scongiurare il rischio di delocalizzazione a causa della perdita di competitività rispetto agli impianti portuali non europei, nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato;"*.

## Art. 12

Al comma uno, dopo la *lettera f)*, aggiungere la seguente:

*“f-bis) assicurare che, in attuazione di quanto previsto dall’articolo 10 della Direttiva 2003/87/CE, così come modificato dalla Direttiva 2023/959, una parte dei proventi nazionali generati dal trasporto marittimo, non attribuiti al bilancio dell’Unione europea, sia destinata al miglioramento dell’efficienza energetica delle navi, dei porti ed allo sviluppo di tecnologie e infrastrutture innovative e combustibili alternativi sostenibili;”.*

Roma, 16 gennaio 2024