**IL PACCHETTO “FIT FOR 55”**

***Schede di lettura e valutazione***

***In sintesi***

Lo scorso 14 luglio 2021 la Commissione europea ha adottato un pacchetto di proposte, denominato "*Fit for 55*", per rendere le politiche dell'UE in materia di clima, energia, uso del suolo, trasporti e fiscalità idonee a **ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990**.

All’interno dei provvedimenti che compongono il pacchetto rientrano la realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi, la revisione delle direttive sull'efficienza energetica e sulle energie rinnovabili, il nuovo meccanismo di regolazione del carbonio alle frontiere nonché un nuovo sistema ETS (sistema che stabilisce un tetto massimo complessivo di emissioni consentite nel territorio europeo).

Quelle che seguono sono solo prime valutazioni che, data la complessità e l’articolazione del pacchetto, dovranno essere necessariamente e successivamente approfondite.

Segnaliamo che il pacchetto "*Fit for 55*" è, per ora, una proposta della Commissione europea: ogni misura andrà all’esame del Parlamento e poi passerà all’approvazione finale dopo l’iter di codecisione tra Commissione e Consiglio e, quindi, con i diversi governi europei.

Questi, in estrema sintesi, sono i provvedimenti che la Commissione Europea ha presentato e che compongono il pacchetto “*Fit for 55*”:

|  |
| --- |
| **Nuovo meccanismo di aggiustamento del carbonio alle frontiere (CBAM)** |

|  |
| --- |
| Una delle nuove proposte di spicco del “*Fit for 55*” è il meccanismo di regolazione del carbonio alle frontiere, o CBAM. La misura mira a tutelare le imprese europee dal *dumping* ambientale e a prevenire la “rilocalizzazione delle emissioni di carbonio” per cui le industrie trasferiscono la produzione o realizzano nuovi stabilimenti all’estero alla ricerca di costi di produzione inferiori. Si evidenzia che nel campo di applicazione, oltre a cemento, fertilizzanti ed elettricità, sono inclusi anche i semilavorati di acciaio e alluminio. Al contrario invece ferro e acciaio, loro leghe, rifiuti e rottami ferrosi e lingotti di ferro e acciaio prodotti tramite fusione di rottami sono esclusi dal campo di applicazione. |

|  |
| --- |
| **Revisione della direttiva sulla tassazione dell’energia** |

|  |
| --- |
| Approvata l’ultima volta nel 2003, la direttiva sulla tassazione dell’energia stabilisce aliquote fiscali minime per i prodotti energetici, come il riscaldamento, i combustibili per i trasporti e l’elettricità. La proposta di revisione allinea la tassazione dei prodotti energetici alle politiche dell'UE in materia di energia e clima, promuovendo tecnologie pulite e eliminando le esenzioni obsolete e le aliquote ridotte che attualmente incoraggiano l'uso di combustibili fossili. |

|  |
| --- |
| **Modifiche alla direttiva sulle energie rinnovabili (RED)** |

|  |
| --- |
| La direttiva sulle energie rinnovabili svolge due ruoli principali: definire quali fonti energetiche sono considerate “rinnovabili” e stabilire obiettivi vincolanti per l’utilizzo di queste energie nel *mix* energetico europeo. L’obiettivo dell’UE di raggiungere le emissioni nette zero entro la metà del secolo richiederà un enorme aumento della capacità di generazione di energia rinnovabile in Europa.  Nel 2018 l’UE ha fissato un obiettivo del 32% per le energie rinnovabili nel mix europeo entro il 2030, rispetto all’attuale 20% circa. Questo, secondo la Commissione, **dovrà raddoppiare all’incirca al 38-40% per raggiungere i nuovi target**. Inoltre, per conseguire gli obiettivi climatici e ambientali, i criteri di sostenibilità per l'uso della bioenergia verranno rafforzati e gli Stati membri dovranno elaborare regimi di sostegno alla bioenergia. |

|  |
| --- |
| **Modifiche alla direttiva sull’efficienza energetica (EED)** |

|  |
| --- |
| Rivista per l’ultima volta nel 2018, la direttiva sull’efficienza energetica mira a raggiungere un risparmio di almeno il 32,5% entro il 2030. L’obiettivo è attualmente non vincolante, ma la Commissione europea prevede ora di renderlo un obbligo legale. L’efficienza energetica e l’energia rinnovabile andranno di pari passo per garantire che l’Europa raggiunga il suo **obiettivo di zero emissioni nette entro il 2050**. **Anche la ristrutturazione degli edifici è una parte fondamentale della direttiva**. Attualmente esiste un obiettivo del 3% per la ristrutturazione di edifici di proprietà pubblica e occupati, ma è molto basso rispetto alla massa di edifici europei che dovranno essere ristrutturati prima del 2050. Per far fronte a questo, l’obiettivo è stato esteso a “*tutti gli edifici pubblici, dando priorità a scuole, ospedali e alloggi sociali”.* |

|  |
| --- |
| **Revisione del sistema di scambio di quote di emissione (ETS)** |

|  |
| --- |
| Pietra angolare della politica climatica europea, l’ETS è un meccanismo basato sul mercato che fissa un prezzo per ogni tonnellata di CO2 emessa da circa 10.000 installazioni nel settore energetico e nell’industria manifatturiera, nonché per i voli all’interno dell’UE. L’attuale regime copre circa il 40% delle emissioni totali di gas a effetto serra dell’UE, mentre il restante 60% è coperto dal regolamento sulla condivisione dello sforzo, che riguarda le emissioni dei trasporti, dell’industria e dell’agricoltura. Il sistema funziona fissando un tetto di emissioni totali che decresce nel tempo. Le aziende possono quindi acquistare e scambiare permessi di emissione. L’attuale tetto è stato progettato per consentire una riduzione delle emissioni del 40% entro il 2030. Con la riforma, **la Commissione europea mira ad adeguare il tetto al nuovo obiettivo di ridurle del 55%**. Nell’ambito della revisione, **la Commissione prevede di estendere l’ETS al settore marittimo e di creare un sistema separato che copra gli edifici e il trasporto stradale**. I rifiuti risultano esclusi, compresa la produzione di energia dai rifiuti, dal campo di applicazione e dalle previsioni dell’ETS. |

|  |
| --- |
| **Revisione del regolamento sull’*Effort* *Sharing* (ESR)** |

|  |
| --- |
| A operare in tandem con l’ETS è il **regolamento sulla** **condivisione degli sforzi**, che copre l’agricoltura, i trasporti, gli edifici e i rifiuti, ovvero circa il 60% delle emissioni europee. Riguardo ai rifiuti si punta, in particolare, a ridurre le emissioni degli impianti di trattamento delle acque reflue attraverso tecnologie più performanti e più pulite. Il regolamento copre i settori esclusi dall’ETS e fissa obiettivi vincolanti per ciascun paese dell’UE. Questi obiettivi, tenendo conto delle diverse situazioni di partenza e delle diverse capacità di ciascuno Stato membro, si basano sul loro PIL pro capite, con adeguamenti per tener conto dell'efficienza in termini di costi. |

|  |
| --- |
| **Modifica del regolamento sugli standard emissivi di CO2 per trasporto su gomma** |

|  |
| --- |
| Parte fondamentale della spinta dell’UE verso la riduzione delle emissioni del trasporto stradale, il regolamento modificato impone standard di prestazione che richiedono che i veicoli siano quasi privi di emissioni. Aggiornato per l’ultima volta nel 2019 (e in vigore solo dall’inizio del 2020), il regolamento assegna ai produttori di veicoli un budget di CO2 basato sul peso dei veicoli immatricolati in un determinato anno. Qualora le emissioni superino l’obiettivo di CO2 assegnato, il costruttore deve pagare una penale sulle emissioni in eccesso. L’aggiornamento del regolamento reintroduce ora norme più rigorose in materia di emissioni di CO2 per le autovetture e i furgoni accelerando la transizione verso una mobilità a emissioni zero **ed imponendo che le emissioni delle autovetture nuove diminuiscano del 55% a partire dal 2030 e del 100% a partire dal 2035 rispetto ai livelli del 2021.** Di conseguenza, tutte le autovetture nuove immatricolate a partire dal 2035 saranno a zero emissioni. |

|  |
| --- |
| **Revisione della direttiva sulle infrastrutture per i combustibili alternativi (AFID)** |

|  |
| --- |
| Nell’aggiornare la direttiva AFID del 2014, la UE **mira a facilitare la ricarica e il rifornimento di veicoli a propulsione alternativa** in tutta l’Unione, un obiettivo particolarmente urgente affinchè i consumatori si rivolgano sempre più ai veicoli elettrici. Oltre a facilitare la ricarica delle auto elettriche e il rifornimento di carburante per i camion a idrogeno, la revisione mira a porre fine all’attuale mancanza di trasparenza sui prezzi e ad agevolare i pagamenti transfrontalieri durante la ricarica dei veicoli elettrici. E’ stato inoltre previsto l’obiettivo di aumentare il numero di punti di ricarica elettrica a 1 milione entro il 2025, per arrivare a 3 milioni entro il 2030. |

|  |
| --- |
| **ReFuelEU Aviation, che regola i carburanti sostenibili per l’aviazione** |

|  |
| --- |
| ReFuelEU Aviation mira a ridurre le emissioni nel settore dell’aviazione, notoriamente ad alta intensità di CO2, aumentando la quantità di carburante ecologico utilizzato all’interno dell’UE. Per aumentare la fornitura di carburanti sostenibili per l’aviazione (SAF), il provvedimento pone un requisito SAF del 2% nel 2025, che poi salirà al 5% nel 2030, al 20% nel 2035, al 32% nel 2040 e al 63% nel 2050. Attualmente i SAF, che sono realizzati con biocarburanti avanzati ed elettrocarburanti rinnovabili, contano per meno dell’1% dei carburanti per aviazione utilizzati nell’UE. Ciò è in parte dovuto al fatto che le forniture di SAF sono limitate e fino a cinque volte più costose del cherosene. Tuttavia, un grande vantaggio dei SAF è che possono essere miscelati con il cherosene senza alcuna modifica al motore dell’aeromobile, fino a circa il 50%. Questo li rende un mezzo attraente per decarbonizzare i voli man mano che la tecnologia aeronautica a basse emissioni di CO2 raggiungerà la maturità. |

|  |
| --- |
| **FuelEU Maritime, che interviene sullo spazio marittimo europeo** |

|  |
| --- |
| In modo simile al piano per il settore aeronautico, FuelEU Maritime mira a decarbonizzare il settore marittimo aumentando l’uso e la produzione di combustibili alternativi sostenibili. Il traffico navale rappresenta attualmente circa l’11% delle emissioni dei trasporti dell’UE, ovvero circa il 3-4% delle emissioni totali di CO2 dell’Unione. Poiché i combustibili alternativi hanno generalmente un contenuto energetico inferiore rispetto al petrolio, la proposta legislativa non ha imposto quote specifiche di combustibili verdi da utilizzare nel trasporto marittimo, come l’idrogeno rinnovabile o l’ammoniaca. Piuttosto, ha fissato “obiettivi di intensità dei gas serra” che aumenteranno nel tempo. Date le specifiche esigenze di carburante del settore marittimo, la Commissione sostiene il gas naturale liquefatto (GNL) nel mix di combustibili del trasporto marittimo, sulla base del fatto che esso rappresenta il combustibile fossile più pulito disponibile su larga scala. |

|  |
| --- |
| **Nuovo fondo sociale per l’azione per il clima** |

|  |
| --- |
| Nell'ambito della revisione del sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (EU ETS) e del pacchetto legislativo “*Fit for 55*”, la Commissione europea propone di estendere lo scambio di quote di emissione ai settori dell'edilizia e del trasporto su strada. Per affrontare eventuali impatti sociali derivanti da questo nuovo sistema, la Commissione propone di introdurre il Fondo sociale per il clima. I principali obiettivi del Fondo sono quello di finanziare il sostegno diretto temporaneo al reddito per le famiglie vulnerabili e sostenere misure e investimenti che riducano le emissioni nei settori del trasporto stradale e dell'edilizia e, di conseguenza, i costi per le famiglie vulnerabili, le microimprese e gli utenti dei trasporti. |

|  |
| --- |
| **Revisione del regolamento sull’uso del suolo, il cambiamento di uso del suolo e la silvicoltura (LULUCF)** |

|  |
| --- |
| Il regolamento sull’uso del suolo, il cambiamento di uso del suolo e la silvicoltura, noto come LULUCF, adottato nel 2018, stabilisce un requisito vincolante per ciascun paese dell’UE, per assicurarsi che le emissioni di questi settori siano compensate dalle rimozioni di CO2 – la cosiddetta regola del “no debit”. I paesi dell’UE avevano già assunto tale impegno nell’ambito del protocollo di Kyoto -  l’accordo sul clima precedente all’accordo di Parigi - ma il regolamento lo introdurrà per la prima volta nel diritto dell’UE per il periodo 2021-2030. In particolare, il regolamento fissa un obiettivo generale dell'UE per l'assorbimento del carbonio dai pozzi naturali, pari a 310 milioni di tonnellate di emissioni di CO2 entro il 2030. Entro il 2035 l'UE dovrebbe mirare a raggiungere la neutralità climatica nei settori dell'uso del suolo, della silvicoltura e dell'agricoltura, comprese le emissioni agricole diverse dal CO2, come quelle derivanti dall'uso di fertilizzanti e dall'allevamento. La strategia forestale dell'UE mirerà a migliorare la qualità, la quantità e la resilienza delle foreste dell'UE. |

***Gli elementi cardine del piano UE***

Uno degli elementi di maggior rilievo contenuto nel pacchetto “Fit for 55” è la **revisione profonda del sistema ETS**. Il mercato del carbonio europeo non viene soltanto calibrato sui nuovi obiettivi climatici: viene anche allargato ad altri settori (le emissioni del comparto marittimo) e dotato di un “gemello”. La Commissione propone infatti di dare vita a un sistema parallelo e separato di scambio delle quote di emissioni riservato ai trasporti su strada e ai sistemi di riscaldamento degli edifici. Il “**vecchio” ETS** dovrà abbattere le emissioni dei settori coinvolti del **61% entro il 2030 rispetto ai livelli del 2005** (l’obiettivo precedente era -43%), con **fattore di riduzione lineare al 4,2%** e un taglio del tetto una tantum di 117 mln di permessi. Il “**nuovo” ETS** avrà un obiettivo di **taglio emissioni del 43%** al 2030 sui livelli del 2005, sarà **in vigore dal 2025** e avrà un tetto solo l’anno successivo.

È un punto molto delicato perché, se da un lato è necessario per accelerare la transizione ecologica e la decarbonizzazione, dall’altro lato rischia di avere un impatto socio-economico profondo, di danneggiare l’inclusione sociale e di aumentare la povertà energetica per le fasce più deboli della popolazione. Per queste ragioni, viene proposto anche **un fondo sociale** che servirà per garantire un cuscinetto e attutire l’impatto del balzo in avanti verso la riduzione delle emissioni. Prenderà il 25% dei proventi del nuovo ETS che sono stimati in 72,2 mld di euro tra il 2025 e il 2032. Per ottenerli, i Paesi membri dovranno co-finanziare gli interventi al 50%. L’ammontare mobilitato dal fondo sarà quindi di 144,4 mld.

Altre misure contenute nel piano che rivestono particolare rilevanza per il nostro sistema riguardano le emissioni prodotte dai veicoli, che dovranno diminuire del 55% dal 2030 rispetto ai livelli del 2021 e del 100% dal 2035, anno a partire dal quale sarà**vietata la vendita di nuove automobili a benzina o diesel.** La spinta verso un aumento delle auto elettriche sarà accompagnata da un potenziamento delle infrastrutture necessarie al loro utilizzo e ad un aumento della capacità di ricarica, attraverso l’installazione di punti di ricarica e di rifornimento a intervalli regolari sulle principali autostrade. Altri punti del programma sono focalizzati anche sulle emissioni di navi e aerei, per cui si introdurrà una tassa sui carburanti.

***I singoli provvedimenti del piano UE***

**Nuovo meccanismo di aggiustamento del carbonio alle frontiere (CBAM) .**

Il Green Deal Europeo adottato dalla Commissione l'11 dicembre 2019 include, come noto, la volontà di sancire l'obiettivo a lungo termine della neutralità climatica entro il 2050 nella legislazione, e aumentare l'ambizione climatica dell'UE di ridurre le emissioni di gas a effetto serra del 50-55% rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030.

Questi obiettivi potrebbero tuttavia essere indeboliti – si legge in un passaggio del Green Deal Europeo - “*dalla mancanza di ambizione da parte dei partner internazionali*” che potrebbero adottare politiche di tassazione dei prodotti energetici “*maggiormente accomodanti*”. Questo spingerebbe le imprese a trasferire le loro produzioni in Stati sottoposti a una legislazione ambientale meno stringente oppure a sostituire prodotti dell'UE con importazioni più ad alta intensità di carbonio. Ad avviso della Commissione la situazione è ancor più critica per quanto riguarda quei settori che, per la natura delle attività poste in essere, prevedono uno spostamento tra Paesi diversi. Si pensi al trasporto marittimo e a quello aereo, e alla facilità con cui navi e aerei potrebbero andare a rifornirsi in paesi dove la tassazione dei carburanti è minore.

**Ciò comporterebbe un rischio di ricollocazione delle emissioni di carbonio.** Se questo rischio si materializzasse, non vi sarà alcuna riduzione delle emissioni globali e ciò vanificherà gli sforzi dell'UE e delle sue industrie per raggiungere gli obiettivi climatici globali dell'accordo di Parigi. Ne deriva che, come evidenziato giustamente anche nel Green New Deal, l’adozione di strumenti utili a limitare questo fenomeno, noto come *carbon leakage*, deve costituire una priorità europea per garantire la sostenibilità complessiva delle norme che verranno varate.

La Commissione, a tal proposito, ha proposto di inserire un **meccanismo in grado di contrastare questo rischio fissando un prezzo del carbonio sulle importazioni di determinati beni al di fuori dell'UE**. Si tratta, quindi, di inserire una **tassa alla frontiera** sul carbonio andando in qualche modo a controllare e quantificare l’impronta ecologica dei singoli prodotti.

Tecnicamente, la Commissione europea propone un “meccanismo di adeguamento delle frontiere del carbonio” che proteggerebbe le società dell'UE dalle importazioni più economiche da paesi con politiche climatiche più deboli. Tale meccanismo potrebbe assumere la forma di un prelievo sulle merci importate a seconda del loro contenuto di carbonio, basato sui prezzi medi nel sistema di scambio di quote di emissioni dell'UE, sebbene siano possibili altre opzioni.

L'idea è concettualmente condivisibile. Innanzitutto, fermerebbe la cosiddetta “riallocazione delle emissioni di carbonio”: quando l'azione per il clima in un paese spinge gli inquinatori a spostarsi su un altro e le emissioni complessive rimangono pressoché invariate.

L’introduzione del principio basato su meccanismi di mercato riguardanti il contenuto CO2 dei prodotti destinati al consumo, potrebbe essere seguito da una riduzione/esenzione della tassazione di accise e IVA dei prodotti a più basso contenuto di carbonio e non solo (si pensi ad es. alla riduzione del consumo di acqua, di materie prime ed all’aumento della riciclabilità), così da contrastare fenomeni di *dumping* ambientale. Il meccanismo avrebbe poi l’effetto di rendere le imprese domestiche ed europee più competitive rispetto ai concorrenti internazionali, potenziando quindi le filiere e l’occupazione sul territorio comunitario e garantendo, al contempo, una riduzione delle emissioni di CO*2* equivalente a livello globale.

Si potrebbe inoltre garantire maggiore trasparenza e libertà di scelta al consumatore. Di fatto, conoscendo la “storia inquinante” di ogni prodotto attraverso le etichette ambientali (*carbon footprint*, *water footprint*, alta riciclabilità), il consumatore è messo nelle condizioni di scegliere più consapevolmente l’acquisto di un prodotto, non solo in base al suo prezzo, ma anche in base al livello di inquinamento che è stato generato durante la produzione, e che si genererà durante l’esercizio e la fine vita del bene stesso.

Analizzando le economie degli stati europei, si evidenza che **la categoria merceologica che più risentirebbe da queste nuove politiche è quella dei prodotti tecnologici, ad oggi quasi interamente di provenienza dai paesi asiatici.** Questo comporterebbe un aumento generalizzato di prezzi per molti prodotti. È quindi necessario che la Commissione proceda a un’attenta valutazione della possibile ricaduta in termini di contrazione dei consumi e possa prevedere dei *meccanismi di compensazione* in modo che non vi siano eccessive ricadute sul consumatore finale. A questo proposito, servirà selezionare i settori soggetti a questa misura. Sarà quindi necessario definire un ambito in termini di settori interessati per garantire che la misura si applichi laddove il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio è maggiore, andando inoltre a evitare eccessive penalizzazioni per quei settori già sottoposti al meccanismo ETS o per i quali non esistono mercati europei.

Dal punto di vista internazionale, si rileva che un meccanismo di questo tipo potrebbe indurre paesi e imprese ad adottare politiche ambientali più stringenti, in modo da evitare una contrazione delle vendite sul mercato europeo. Preme comunque sottolineare come anche all’interno della stessa Unione vi siano realtà differenti sotto il profilo ambientale. Paesi, come l’Italia, hanno tradizionalmente una legislazione di tutela ambientale rigida e completa; sono caratterizzati da un alto tasso di riciclo dei rifiuti, oltre che da un alto tasso di circolarità; hanno integrato le fonti di energia rinnovabile nel *mix* energetico nazionale, favorendone la diffusione.

Questo comporta inevitabilmente dei maggiori oneri per le imprese sia dal punto di vista del costo del lavoro, che delle materie prime e degli adempimenti ambientali. Dall’altra parte, vi sono Stati membri, in particolar modo quelli dell’Europa dell’Est, che mantengono livelli di sviluppo sostenibile piuttosto bassi e non in linea con gli indirizzi europei. In questi Paesi infatti vi è un diritto ambientale lacunoso, oltre che elevati livelli di dipendenza dalle fonti fossili. **Molte volte le cosiddette delocalizzazioni non riguardano infatti Paesi esterni all’UE, bensì proprio questi ultimi Stati membri** che permettono alle industrie di rimanere nei confini dell’Unione, coi relativi benefici, e ridurre al contempo i loro costi per il rispetto della normativa ambientale, per il lavoro e per le materie prime.

La Commissione dovrebbe quindi affrontare in maniera urgente e preliminare questo problema, interno ai suoi confini, per poi rivolgersi al mercato internazionale attraverso gli strumenti presentati.

**Revisione della direttiva sulla tassazione energetica .**

La direttiva sulla tassazione dell’energia 2003/96 stabilisce le norme dell’UE per la tassazione dei prodotti energetici utilizzati come carburante per motori o combustibile per riscaldamento e dell’elettricità. Tuttavia, dalla sua adozione nel 2003, i mercati e le tecnologie energetici nell’UE hanno registrato sviluppi significativi e gli impegni internazionali dell’UE, compreso l’accordo di Parigi, nonché il quadro normativo dell’UE nel settore dell’energia e dei cambiamenti climatici, si sono notevolmente evoluti da allora.

Per questi motivi nel pacchetto “*Fit for 55*” la Commissione europea ha proposto una revisione profonda della direttiva al fine di allineare la tassazione dei prodotti energetici alle politiche dell'UE in materia di energia e clima, promuovendo così tecnologie pulite ed eliminando la presenza, nei vari paesi nazionali, di esenzioni, agevolazioni ed aliquote ridotte che attualmente incoraggiano l'uso di combustibili fossili.

La proposta di revisione della Direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici in estrema sintesi provvede a:

* Passare dalla tassazione del volume dei prodotti alla tassazione del contenuto di energia
* Eliminare gli incentivi esistenti per i combustibili fossili
* Definire una diversa gradazione del livello di tassazione dell’unità energetica, in funzione della maggiore o minore “sostenibilità” del combustibile con la seguente differenziazione:

1. Gasolio e benzina tassate al livello + alto di tutti
2. Metano, GPL, Idrogeno prodotto da fossili tassati per 10 anni al 30% in meno, poi ad aliquota piena come il gasolio e la benzina
3. Bio carburanti non avanzati tassati al 50%
4. Energia elettrica, bio carburanti e idrogeno da rinnovabili tassati al minimo.

Per quanto riguarda il settore dei trasporti i cambiamenti più rilevanti riguardano:

* L’eliminazione della possibilità di riconoscere un diverso trattamento fiscale per il cosiddetto “gasolio commerciale” che è alla base del consolidato sistema di rimborsi delle accise agli autotrasportatori, che contribuisce alla loro competitività, e rappresenta una quota significativa del business delle attività connesse alle organizzazioni di categoria.
* L’eliminazione dell’obbligo di esenzione dalla tassazione del trasporto marittimo e del trasporto aereo, che vedrà gli Stati soltanto nella possibilità di introdurre delle regole per i traffici extra UE
* Il superamento, anche se soltanto dal punto di vista della tassazione minima, dell’attuale vantaggio in favore del Gasolio, rispetto alla Benzina a parità di potere energetico.

La nuova tabella indicante i livelli minimi di tassazione espressa in euro per GJ, tradotta nell’attuale sistema, secondo le nostre stime, dovrebbe fissare il livello delle accise ogni 1000 litri di prodotto rispettivamente in 387 euro per il Gasolio e in 333 per la benzina, contro gli attuali limiti minimi di 330 e 359 euro.

La proposta di Direttiva afferma, anche, di voler contrastare la concorrenza sleale e la disparità di trattamento all’interno dell’Unione a causa delle profonde differenze oggi esistenti sul fronte della tassazione energetica.

Questa, però, sembra dover rimanere una mera affermazione, tenuto conto che a fronte dei richiamati nuovi dati soglia, in Italia, oggi, l’accisa sul gasolio ammonta a 617 euro per 1000 litri, contro 420 in Germania e 330 in Bulgaria. Le nuove soglie minime modificheranno in maniera quasi impercettibile tali differenze, mentre problemi più grossi li genererà il superamento del gasolio commerciale.

Attualmente, infatti, l’esistenza del gasolio commerciale consente agli operatori nazionali di allinearsi con la media degli altri paesi, ma la sua eliminazione, decretata dalla proposta di direttiva, finirà con l’aumentare le differenze e le penalizzazioni rispetto ai concorrenti di alcuni *partners* più virtuosi, invece di diminuirle.

Per essere realmente efficace e, soprattutto equa, una riforma della tassazione energetica dovrebbe, quindi, essere più equilibrata e tenere maggiormente in considerazione il contesto europeo vigente. Una riforma della fiscalità attuata secondo principi ambientali si potrebbe rivelare un passaggio essenziale per favorire la transizione verso un’economia verde e circolare solo se attuata in misura omogenea ed uniforme in tutti paesi dell’Unione. Solo a queste condizioni si potrebbe giungere ad un sistema di imposte ambientali più coerente con i contenuti di carbonio e con i livelli emissivi e di inquinamento dei prodotti energetici e, più in generale, con i costi esterni di tutte le attività del ciclo di vita dei prodotti (produzione, consumo/utilizzo dei prodotti, gestione dei rifiuti e dei materiali a fine vita).

Occorrerà, inoltre riuscire a tenere insieme sostenibilità ambientale, sostenibilità economica e sostenibilità sociale. Si dovranno infatti conciliare obiettivi ambientali ambiziosi con le ragioni di una transizione ecologica economicamente e socialmente sostenibile.

Pensare a una rimodulazione dell’imposizione fiscale dei prodotti energetici in questi termini andrebbe, in primo luogo, a promuovere i prodotti con un impatto ambientale inferiore nel rispetto del principio della neutralità tecnologica, con conseguenti benefici per l’ambiente e la salute umana, in linea con quanto espresso nel Green Deal e nella legge sul Clima. In secondo luogo, uniformare la tassazione tra i diversi paesi dell’Unione, avrebbe l’effetto di ridurre il differenziale di prezzo dei prodotti energetici dell’Italia rispetto al resto d’Europa. Ad oggi infatti, lo sbilanciamento è fortemente penalizzante per l’Italia, poiché risulta superiore alla media Europea, con gravi conseguenze per la competitività delle imprese italiane.

Attualmente, al contrario, l’uso di una serie di nuovi prodotti energetici è scoraggiato poiché possono essere tassati allo stesso modo di quelli tradizionali (ad esempio i carburanti alternativi avanzati nei trasporti, che possono includere l'elettricità, il GNL). In questo contesto, sarebbe opportuno che la Commissione analizzasse anche il modo migliore per conciliare gli obiettivi energetici e climatici con l'obiettivo di generare entrate fiscali.

La revisione della tassazione di tali prodotti dovrebbe, inoltre, tenere in debita considerazione la propedeuticità che la diffusione dei combustibili alternativi di origine fossile, quali GNL e GPL, hanno in termini di sviluppo e diffusione dei loro corrispondenti combustibili di origine biologica (per esempio bio-GNL e bio-GPL).

In generale però, si ritiene che la rimodulazione della tassazione dei prodotti energetici debba essere dettata da principi di neutralità tecnologica, evitando di penalizzare o promuovere a priori determinati prodotti, ma valorizzando tutti i combustibili alternativi individuati dalla direttiva DAFI. Di conseguenza, l’unico criterio adottabile per ricalcolare l’imposizione fiscale sarà la considerazione delle emissioni dei diversi prodotti energetici.

Affinché non si crei un’eccessiva instabilità nella riforma, la revisione della fiscalità ambientale potrebbe essere completata dall’introduzione graduale di imposte su specifici inquinanti - quelli che al momento presentano maggiori criticità per la salute umana e per l’ambiente - e sull’estrazione di risorse naturali scarse.

Anche il valore, e di conseguenza la tassazione, attribuito a ciascuna sostanza inquinante dovrebbe essere calcolato secondo metodi scientifici. Confcommercio propone, a tal proposito, di considerare come punto di partenza della stima dei costi esterni la NAMEA (National Accounting Matrix including Environmental Accounts), un conto elaborato dall'Istat in cooperazione con ISPRA, che riporta le emissioni di tutti i settori di attività economica e delle attività delle famiglie.

Il conto NAMEA aggrega i dati sulle emissioni provenienti dai processi produttivi caratteristici di ciascun settore, dalle attività secondarie e dalle attività ancillari come i processi di riscaldamento e il trasporto in conto proprio. Esso copre le seguenti emissioni: sei gas serra (CO2, N2O, CH4, HFC, PFC, SF6); sette inquinanti atmosferici (SOx, NOx, NMVOC, CO, NH3, PM2.5, PM10); nove metalli pesanti (Cd, As, Ni, Pb, Hg, Cr, Cu, Se e Zn).

Se accompagnata dalla parallela riduzione dell’imposizione fiscale sui redditi da lavoro, questa riforma potrebbe avvenire senza incidere sulla pressione fiscale complessiva. La riforma della fiscalità ambientale consentirebbe di finanziare anche un piano di interventi green (infrastrutturali e di sostegno alla green economy) che coniughi gli obiettivi di rilancio dell’economia con l’attuazione dell’Accordo di Parigi sul clima e dell’Agenda 2030 delle Nazioni Unite.

**Revisione della direttiva sulle rinnovabili (RED)**

Obiettivo della Commissione è quello di raggiungere il 40% per le energie rinnovabili nel mix europeo entro il 2030, rispetto all’attuale 20% circa. Inoltre, per conseguire gli obiettivi climatici e ambientali, i criteri di sostenibilità per l'uso della bioenergia verranno rafforzati e gli Stati membri dovranno elaborare regimi di sostegno alla bioenergia.

Obiettivi, tutti, senz’altro condivisibili anche se occorre rilevare come l’elettrificazione di tutti i settori entro il 2050 appare oggi come una sfida non sempre facilmente realizzabile dal punto di vista tecnico. Il Green deal europeo e le relative policy generano inoltre nuovi adempimenti e la necessità di realizzare numerosi investimenti da parte delle MPMI. È quindi necessario assicurare che le imprese possano sempre avere accesso alla fornitura di energia da fonti rinnovabili a un costo contenuto. Per essere competitive e rimanere sul mercato le imprese dovranno inoltre essere dotate di un quadro regolatorio stabile e di lungo periodo, con obiettivi realizzabili ed economicamente accessibili.

A tal fine sarebbe utile che la Commissione voglia valutare la possibilità di perseguire le seguenti linee di azione:

* un ulteriore sviluppo degli interconnettori, delle reti di trasmissione e distribuzione e stoccaggio tra i vari Stati;
* scalabilità[[1]](#footnote-1) della produzione di energia rinnovabile e delle infrastrutture necessarie;
* integrare sistemi di riscaldamento e raffreddamento a basso impatto ambientale;
* garantire delle bollette accessibili ed eliminare dalle stesse le componenti di prezzo non direttamente riferibili al consumo energetico, come gli oneri generali di sistema;
* perseguire il principio della neutralità tecnologica.

Altra considerazione. Le MPMI sono da un lato consumatori di energia, ma dall’altro elementi chiave per lo sviluppo delle rinnovabili negli edifici. È quindi necessario definire un quadro regolatorio semplificato, sia a livello europeo che nazionale, che metta le imprese nelle condizioni di poter svolgere entrambi i ruoli, così da contribuire alla transizione energetica nell’Unione europea.

Nello specifico, ciò significa facilitare e garantire l’accesso ai capitali per l’installazione di impianti di rinnovabili, prevedendo anche dei sussidi ed agevolazioni oltre che a strumenti innovativi per favorire i sistemi di autoconsumo dell'energia che possono rendere più vantaggiosi gli investimenti.

**Revisione della direttiva sull’efficienza energetica (EED)**

L'obiettivo generale della revisione normativa è garantire che l'efficienza energetica contribuisca sufficientemente al raggiungimento di una maggiore ambizione climatica dell'UE di almeno il 50% e verso il 55% per il 2030. Viene inoltre richiesto il raggiungimento di altri importanti obiettivi come la sicurezza dell'approvvigionamento, l'efficienza delle risorse, la circolarità nell’economia e la riduzione dell'inquinamento. Ancor prima, si chiede di ridurre il consumo energetico del 9% entro il 2030.

La proposta della Commissione europea mira inoltre a contribuire al raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione insieme ad altri provvedimenti del Green Deal europeo, in particolare la strategia dell'UE per l'integrazione del sistema energetico e la strategia per la digitalizzazione, il piano d'azione per l'inquinamento zero, il piano d'azione per l'economia circolare.

Altri obiettivi di estremo rilievo che vengono perseguiti sono la promozione di misure di efficienza energetica negli alloggi resilienti al clima e la diminuzione dell'uso dell'acqua associato all'approvvigionamento energetico.

A nostro avviso gli obiettivi che la Commissione europea si propone - ossia incrementare l’efficienza energetica e rimuovere le barriere normative e gli ostacoli alla fornitura e all’utilizzo di energia – sono condivisibili e pienamente apprezzabili. Se correttamente attuata la proposta potrà effettivamente contribuire a ridurre il consumo primario di energia ed a promuovere consapevolezza ambientale tra i consumatori.

Un ulteriore aspetto particolarmente rilevante contenuto nella proposta della Commissione riguarda l’impulso verso la riqualificazione del patrimonio edilizio, attraverso la spinta agli investimenti nell'efficienza e nella decarbonizzazione degli edifici, con particolare riferimento ai sistemi di riscaldamento e raffreddamento.

Vi è solo da evidenziare che i giusti obiettivi che motivano la revisione normativa rischiano di mantenersi su un piano solo teorico qualora non vengano individuati strumenti efficaci per stimolare l'avvio dei necessari interventi.

I meccanismi adottati fino ad oggi dai diversi Stati membri dimostrano come gli incentivi siano lo strumento che più ha consentito il raggiungimento di risultati rilevanti. Condividiamo quindi la volontà della Commissione di definire norme più semplici, più chiare e più facili da applicare in materia di aiuti di Stato per la ristrutturazione degli edifici e di chiarire la portata degli aiuti di Stato per gli impianti di energia rinnovabile destinati all'autoconsumo.

Infine, la Commissione sottolinea come l’ondata di ristrutturazioni debba riguardare non solo gli edifici residenziali, ma anche quelli non residenziali, sia pubblici che privati. Proprio questi ultimi sono spesso tenuti a margine dalle politiche pubbliche, tanto da essere esclusi dalla possibilità di poter godere dei meccanismi incentivanti, con la grave conseguenza che il patrimonio immobiliare molte volte risulta altamente inefficiente sotto il profilo energetico.

La revisione della EED dovrebbe inoltre essere l’occasione per introdurre anche le seguenti misure:

* campagne di sensibilizzazione e di informazione rivolte a cittadini ed imprese sui vantaggi dell’efficienza energetica;
* assistenza tecnica per le MPMI per individuare e adottare le tecnologie e gli interventi più appropriati e proporzionati alla disponibilità economica (diagnosi energetiche);
* facilitare l’accesso al capitale per le MPMI che vogliono investire in efficienza energetica;
* prevedere sussidi e incentivi per la riqualificazione energetica

**Revisione del sistema di scambio di quote di emissione (ETS)**

La Commissione, consapevole della necessità di una più riduzione delle emissioni, ha proposto che i settori coinvolti nella direttiva ETS debbano ridurre le proprie emissioni del 61% entro il 2030, rispetto ai valori del 2005. Inoltre, il sistema ETS dovrà essere esteso al trasporto marittimo, tra il 2023 e il 2025. Nell’aviazione verrà richiesto uno sforzo maggiore, riducendo drasticamente i permessi assegnati gratuitamente.

La proposta estende il campo di applicazione del sistema di scambio di quote di emissione di CO2 dell'UE al trasporto marittimo (ETS).

L’ETS è un meccanismo, teoricamente alternativo rispetto alla carbon tax, che di fatto viene, invece, contestualmente introdotta attraverso la revisione della direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici. Si tratta di un sistema che, partendo dalla rilevazione delle emissioni di un anno base, prevede un processo di progressiva riduzione nel tempo, che attraverso le modifiche della proposta del pacchetto “*Fit for 55*” viene ulteriormente rafforzato.

Le quote di emissione sono oggetto di un’assegnazione attraverso asta. Per superare le quote assegnate a ciascuna impresa è necessario che quest’ultima acquisti il diritto ad emettere da un’altra impresa più virtuosa. Il settore aereo è stato da tempo inserito all’interno del sistema ETS, conseguendo risultati veramente risibili.

Questa evidenza, unitamente alla naturale dimensione globale del trasporto marittimo, governata da organizzazioni sovrannazionali come l’IMO, e quindi alle possibili distorsioni della concorrenza generate da un’iniziativa esclusivamente europea, sono state alla base della contrarietà del mondo armatoriale nei confronti dell’inclusione nel sistema ETS.

La Confederazione ha partecipato alla consultazione pubblica che la CE ha promosso prima di intervenire sulla materia, facendo proprie le argomentazioni sopra esposte del mondo armatoriale.

Le proposta modifica la definizione di "emissioni" di cui all'articolo 3, lettera b), per includervi le emissioni delle navi che svolgono un'attività di trasporto marittimo, si amplia il capo II della direttiva per includere "trasporto aereo e marittimo" e si aggiunge il trasporto marittimo come nuova attività nell'allegato I. Inoltre, vengono introdotte nuove definizioni per "società di navigazione" al fine di poter procedere nell’individuare il soggetto responsabile per le emissioni della nave.

Il sistema dell’ETS al trasporto marittimo si applica, in maniera diversa, a seconda che si tratti di viaggi intra-UE (100% del calcolo delle emissioni), di viaggi extra-UE (50%) o emissioni che si verificano all'ormeggio in un porto dell'UE; le stesse regole che si applicano agli altri settori coperti dall'EU ETS dovrebbero applicarsi al trasporto marittimo per quanto riguarda la vendita all'asta, il trasferimento, la restituzione e la cancellazione di quote di emissioni, sanzioni e registri (articolo 16).

L'obbligo di restituire le quote nel settore del trasporto marittimo viene gradualmente introdotto nel periodo 2023-2025, con le compagnie di navigazione che devono restituire il 100% delle loro emissioni certificate a partire dal 2026 (articolo 3-*bis*).

Con riferimento alle sanzioni in caso di mancato rispetto della disciplina, la proposta introduce, parallelamente alle norme generali, degli ordini di espulsione che possono essere emessi contro le navi sotto la responsabilità di una compagnia di navigazione che non ha restituito le quote per due o più periodi di rendicontazione consecutivi, con il risultato che le navi sotto la sua responsabilità possono essere trattenute dallo Stato membro di bandiera e possa essere negato l'ingresso in un porto soggetto alla giurisdizione di uno Stato membro diverso dallo Stato di bandiera (articolo 16, paragrafo 11 bis). Ogni compagnia di navigazione che rientra nell'ambito di applicazione dell'EU ETS è attribuita a uno Stato membro – l'autorità di gestione – per la sua amministrazione ai sensi della direttiva. L'autorità di gestione è determinata in base a dove è registrata la compagnia di navigazione. Se la società non è registrata in uno Stato membro, viene attribuita allo Stato membro in cui ha effettuato il maggior numero di scali nei due anni di monitoraggio precedenti. A partire dal 2024, la Commissione pubblicherà e aggiornerà regolarmente un elenco delle compagnie di navigazione coperte dalla direttiva e delle rispettive autorità di amministrazione (articolo 3-*quinquies*). Una clausola di segnalazione e revisione è inclusa (articolo 3-*quinquies*) per monitorare l'attuazione del presente capo e per tenere conto dei pertinenti sviluppi a livello di Organizzazione marittima internazionale.

Assarmatori-Conftrasporto è complessivamente colpita dalle misure del pacchetto fit to 55, che scardinano sostanzialmente il sistema di vantaggi su cui il trasporto marittimo ha potuto, nel tempo, contare.

L’associazione internazionale cui aderiscono ICS, ha lamentato gli effetti distorsivi della concorrenza, che, a livello globale, la misura potrà generare.

Il quadro degli interventi sul trasporto marittimo è, però, molto complesso e richiede un attento approfondimento.

Un’ulteriore fonte di emissione sono i combustibili fossili utilizzati nel trasporto su gomma e negli edifici. Per questo la Commissione ha previsto di applicare la normativa ETS anche a questi settori a partire dal 2026. Viene però riconosciuto che, da solo, questo strumento non serve a garantire una neutralità climatica nel settore della mobilità, per la quale servono ulteriori misure, come l’implementazione di un’infrastruttura adeguata. Allo stesso modo, inserendo gli edifici all’interno dell’ETS, sarà possibile avere combustibili meno inquinanti, tempi più brevi di recupero degli investimenti in efficienza energetica e accelerare la transizione energetica degli edifici.

La Commissione propone di applicare l’ETS a monte, ai fornitori di combustibili, lasciando la responsabilità in capo al produttore di combustibili di essere in linea con il sistema, piuttosto che richiedere ai singoli di prendere parte direttamente. Anche per trasporti ed edilizia, le emissioni avranno un tetto massimo che verrà ridotto annualmente.

Il tetto di emissione per il nuovo sistema di scambio di quote di emissione sarà fissato a partire dal 2026 sulla base dei dati raccolti ai sensi del regolamento sulla condivisione degli sforzi e del livello di ambizione e diminuirà per raggiungere riduzioni delle emissioni del 43% nel 2030 rispetto al 2005 per i settori degli edifici e del trasporto stradale (articolo 30c e allegato IIIa). Viene definito un corrispondente fattore di riduzione lineare. Una volta stabilito il monitoraggio e la comunicazione del nuovo scambio di emissioni, la quantità totale di quote per il 2028 sarà adeguata sulla base dei dati del Meccanismo di Report e Verifica (MRV) disponibili per il periodo 2024-2026. Il fattore di riduzione lineare sarà rivisto solo se i dati MRV è significativamente più alto del tetto iniziale e non è dovuto a differenze di piccola scala con i dati dell'inventario UNFCCC dell'UE.

Le quote per il nuovo scambio di emissioni saranno messe all'asta in quanto non è prevista alcuna assegnazione gratuita (articolo 30d). Al fine di garantire un agevole avvio dello scambio di quote di emissione nei nuovi settori, verrà anticipato un determinato importo di quote (articolo 30-*quinquies*, paragrafo 2, primo comma).

Al fine di affrontare alcune delle sfide transitorie e sociali derivanti dalla tariffazione del carbonio nei nuovi settori, nonché per garantire un sostegno mirato all'innovazione, anche lo scambio di quote di emissioni per il trasporto stradale e gli edifici contribuirà ai fondi a basse emissioni di carbonio già esistenti. Pertanto, 150 milioni di quote rilasciate nell'ambito del nuovo sistema di scambio di quote di emissioni per il trasporto su strada e gli edifici saranno messe a disposizione del Fondo per l'innovazione per stimolare la transizione verde (articolo 30-*quinquies*, paragrafo 4).

La Commissione monitorerà l'applicazione delle regole del nuovo scambio di emissioni e, se necessario, proporrà una revisione entro il 1° gennaio. L’introduzione dell’ETS genererà, presumibilmente, un ulteriore aumento del costo dei carburanti, in Italia già a livelli record nel contesto europeo, il che contribuirà a penalizzare la competitività del settore, ed in particolare, degli operatori nazionali.

Conftrasporto, ma anche tutte le associazioni di imprese con flotte in conto proprio, (Assofermet, Fruitimpresa, Federgrossisti, Fedrcomated), riceveranno presumibilmente un impatto negativo dalla proposta.

La circostanza che in Italia la tassazione sulle attività del settore è, già, particolarmente elevata rende, di fatto, superfluo il meccanismo ETS.

Questo intervento, così come gran parte delle misure del pacchetto, confermano la mancata comprensione da parte della CE dei veri motivi alla base del successo dell’autotrasporto, rispetto alle altre modalità. Non si tratta di un problema di costi, ma di duttilità e funzionalità del servizio, rispetto alle esigenze di una domanda di trasporto sempre più parcellizzata e distribuita sul territorio.

L’intento di ridurre le emissioni di gas serra appare sicuramente apprezzabile e condivisibile. Rileviamo come, però, l’estensione del sistema europeo di scambio delle emissioni ai trasporti su gomma e al settore dell’edilizia possa generare rischi molto gravi, in presenza di un livello della tassazione sui carburanti così elevato, come quello italiano.

Se, da una parte, l'obbligo di rispettare gli adempimenti sarà in capo al produttore del combustibile, che non rientra nell’ambito confederale, è chiaro che questo riverserà il costo sul cliente finale che, quindi, si troverà un rincaro del gasolio e della bolletta, che risultano, già, tra i più alti in Europa.

A onor del vero, negli edifici, la possibilità di evitare questi costi esiste ed è facilmente ottenibile stipulando una fornitura di energia rinnovabile sul mercato e parallelamente investendo in efficienza energetica.

Sarebbe quindi necessario che qualora si volesse approvare una misura del genere, si prevedessero incentivi per la riqualificazione del patrimonio edilizio, sul modello del Superbonus 110% introdotto in Italia a maggio 2020. Come sottolineato più volte, questo strumento presenta però il grosso limite di non includere le imprese tra i beneficiari; aspetto che, alla luce di quanto proposto dalla Commissione, risulta necessario e urgente modificare.

A livello confederale, le componenti che risultano più impattate da un tale provvedimento sono sicuramente i trasporti, Assocostieri e Assopetroli. Assocostieri potrebbe vedere ridotta la propria attività poiché passare a combustibili meno inquinanti potrebbe voler dire elettrificare i consumi, il che farebbe venire meno la necessità di stoccaggio dei combustibili.

Assopetroli, che comunque, consapevole della transizione a cui andiamo in contro, ha già provveduto a una riorganizzazione interna tanto da assumere la nuova denominazione Assopetroli Assoenergia, risentirebbe della riduzione dei consumi dei combustibili negli edifici.

**Proposta di Regolamento su emissioni flotte auto e veicoli commerciali**

In attuazione di quanto previsto dal Piano d’Azione della Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente COM (2020) 789 final, del 9 dicembre 2020, la proposta di regolamento modifica la disciplina delle emissioni di CO2 delle flotte di auto e veicoli commerciali leggeri, recentemente fissata dal Regolamento 2019/631.

I principali cambiamenti che si intende introdurre riguardano:

1. La revisione al ribasso dei target di emissioni medie delle flotte di nuova immatricolazione, fissati nel 2030 per il settore delle Auto e per quello dei veicoli commerciali leggeri (PTT fino a 2,6 Ton) . A questo proposito, il citato Regolamento 2019/631, già fissa obiettivi ampiamente sfidanti per i comparti, che devono conseguire, in media, riduzioni rispettivamente del 37,5% e del 31% , rispetto alle emissioni del 2021. La proposta intende innanzitutto innalzare questi decrementi al 55% per le Auto e al 50% per i veicoli commerciali leggeri.
2. La previsione di un nuovo comune target, per i due settori, nel 2035 consistente nella riduzione del 100% delle emissioni medie di flotta (sempre rispetto al 2021). Questo significa che a partire da tale data non dovrebbero più essere commercializzati auto e veicoli commerciali leggeri alimentati con carburanti fossili. (benzina, gasolio, GPL, Metano).

Pur in coerenza della condivisibile cornice, fissata dal Green Deal e dalla legge europea sul clima, per giungere, entro il 2050 alla neutralità climatica dell’Unione, la proposta presenta significative criticità sul fronte della mancata neutralità tecnologica.

Impatti negativi per diversi associati: Federauto, Assocostieri, Assopetroli, FIGISC, Unrae (in maniera più tenue rappresentando costruttori molto concentrati sull’alimentazione elettrica) Conftrasporto (colpito marginalmente da questa misura).

La rapida eliminazione dal mercato dei motori a combustione interna costituisce, in generale, una vera minaccia per tutto il comparto *automotive*, vera eccellenza nazionale.

Diventerebbe, pertanto, ancora più necessario un organico intervento di supporto al rinnovo sostenibile di tutte le flotte veicolari, per consentire di raggiungere obiettivi estremamente ambiziosi (forse troppo).

**Proposta di modifica della Direttiva sullo sviluppo delle Infrastrutture per i combustibili alternativi (AFID)**

Al fine di sostenere lo sviluppo della mobilità sostenibile, la proposta di Direttiva intende rafforzare ulteriormente la diffusione delle infrastrutture di ricarica e rifornimento di carburanti alternativi.

L’iniziativa nasce a seguito di una valutazione non soddisfacente del processo di attuazione, da parte degli Stati membri, dell’attuale direttiva DAFI per lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica e rifornimento.

La proposta intende perseguire i seguenti obiettivi:

* Assicurare una minima rete essenziale di infrastrutture per sostenere la transizione ecologica dei trasporti;
* Assicurare la piena interoperabilità tra le diverse infrastrutture
* Assicurare la piena informazione degli utenti e la diffusione di agevoli metodi di pagamento.

La norma intende introdurre chiari obiettivi quantitativi, per la diffusione della rete infrastrutturale di rifornimento:

**Per quanto riguarda l’alimentazione elettrica**

* Sulle reti stradali TEN T *core e comprehensive*, si prevede, con scadenze differenziate nel tempo, l’obbligo, per gli Stati di dotarsi di stazioni per la ricarica elettrica di veicoli leggeri, ogni 60 km.
* Sulle reti stradali TEN T *core e comprehensive*, si prevede, con scadenze differenziate nel tempo, l’obbligo, per gli Stati di dotarsi di stazioni per la ricarica elettrica di veicoli pesanti rispettivamente, ogni 60 km, ed ogni 100 km;
* A partire dal 31 dicembre 2030, in ogni Area di Riposo sicuro per i mezzi pesanti, dovrà essere reso disponibile una stazione di ricarica per tali mezzi
* Dal dicembre 2025 in ciascuna area urbana, gli Stati membri dovranno dotarsi di una stazione di ricarica elettrica per i veicoli pesanti
* Gli utilizzatori dovranno, inoltre, essere liberi di acquistare, nelle stazioni di ricarica aperte al pubblico, energia elettrica da un qualsiasi fornitore europeo
* Si introducono regole per facilitare e rendere trasparenti i pagamenti.

**Per l’idrogeno**

* Dal 31 dicembre 2030 gli Stati membri sono tenuti a garantire la disponibilità di stazioni di ricarica di idrogeno ogni 150 Km della rete TEN T, e di idrogeno liquido ogni 450 km.
* Dal 31 dicembre 2030 devono assicurare una stazione di rifornimento di idrogeno in ciascun nodo urbano

**Gas Naturale Liquefatto (LNG)**

* Gli Stati membri, fino al 2025, sono tenuti ad assicurare una rete minima do rifornimento per l’LNG sulle reti stradali.

**Elettrificazione banchine portuali**

* Dal 1° gennaio 2030 i Porti della rete TEN T dovranno dotarsi di un’offerta di energia elettrica in grado di soddisfare il 90% della domanda espressa dagli scali delle navi più grandi.

**LNG nei porti**

* Gli Stati membri dovranno dotarsi di adeguati punti di rifornimento di LNG, fino al 2025.

Complessivamente, dunque, la proposta intende positivamente potenziare la disponibilità di carburanti alternativi, anche attraverso un attento sistema di reportistica e monitoraggio, di quanto realmente effettuato dai singoli Stati membri.

Non può non evidenziarsi, però, il definitivo superamento del principio della neutralità tecnologica: se prima GPL, Metano, Elettrico, Idrogeno etc., erano tutti promossi dalla direttiva DAFI quali carburanti alternativi, adesso si introduce una chiara discriminazione e ci si concentra esclusivamente sull’elettrico e sull’idrogeno.

L’LNG è “tollerato” solo fino al 2025, in attesa che altre tecnologie siano mature, anche, per il trasporto pesante su gomma e per il trasporto marittimo.

**Carburanti nello spazio marittimo europeo COM(2021) 562 final**

La proposta rientra tra il *basket* di misure che la Commissione europea ha individuato per ridurre le emissioni del trasporto marittimo. Il regolamento stabilisce norme per ridurre l'intensità di gas serra dell'energia utilizzata a bordo dalle navi in ​​arrivo, all'interno o in partenza da porti soggetti alla giurisdizione di uno Stato membro dell'UE, per promuovere lo sviluppo armonioso e l'uso coerente di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio in tutta l'Unione, senza introdurre barriere al mercato unico e per promuovere la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra del trasporto marittimo (articolo 1).

In sostanza vengono introdotti limiti via via più stringenti nel tempo, fino a raggiungere, nel 2050 -75% rispetto al 2020, all’intensità di gas serra dell’energia utilizzata dalle navi. Le navi che non rispetteranno i limiti saranno tenute al pagamento di una penalità.

Oltre a ciò, a partire dal 1° gennaio 2030 si prevede che le navi che ormeggiano nei porti europei, dovranno obbligatoriamente utilizzare la fornitura di energia elettrica nelle banchine, per soddisfare tutte le proprie esigenze energetiche, o in alternativa, utilizzare tecnologie a zero emissioni.

Tale intervento fornirà un significativo contributo positivo alla qualità dell’aria delle città italiane, che ospitano i porti nazionali. La proposta si applica a tutte le navi di stazza lorda superiore a 5000 tonnellate, indipendentemente dalla loro bandiera per quanto riguarda l'energia utilizzata durante la permanenza in un porto di scalo soggetto alla giurisdizione di uno Stato membro, la totalità dell'energia utilizzata nei viaggi da un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro a un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro, e la metà dell'energia utilizzata nei viaggi in partenza o in arrivo a un porto di scalo soggetto alla giurisdizione di uno Stato membro, in cui l'ultimo o il successivo porto di scalo è soggetto alla giurisdizione di un paese terzo (articolo 2).

Per la valutazione delle emissioni e dei consumi delle navi, le società armatoriali, per ciascuna delle proprie navi, monitorano e comunicano i dati pertinenti durante un periodo di riferimento. Essi effettuano tale monitoraggio e comunicazione in tutti i porti soggetti alla giurisdizione di uno Stato membro e per qualsiasi viaggio da o verso un porto soggetto alla giurisdizione di uno Stato membro. Il monitoraggio e la comunicazione devono essere completi e riguardare l'energia utilizzata a bordo dalle navi, sia in mare che all'ormeggio. Le aziende applicano misure appropriate per prevenire eventuali lacune nei dati entro il periodo di rendicontazione (art. 6).

La proposta di regolamento prevede che il computo delle emissioni che le compagnie devono effettuare può essere modulato anche raggruppando due navi, oppure confermando le emissioni di un’annualità per quella successiva.

Dalle analisi elaborate dalla Commissione, la proposta impatterà, da un punto di vista economico, soprattutto gli armatori, che ne sosterranno il costo principale, che ammonta a 89,7 miliardi di euro, dovuti all'aumento dei costi di capitale (25,8 miliardi di euro) e dei costi del carburante (63,9 miliardi di euro). I costi indiretti per i porti saranno legati alla necessaria infrastruttura di bunkeraggio, stimati a 5,7 miliardi di euro.

I costi amministrativi per gli operatori navali sono stimati a 521,7 milioni di euro derivanti dalla raccolta dei dati, dalla presentazione e dalla verifica dei piani di conformità e del rapporto energetico annuale, dalla cooperazione durante gli audit e dalle ispezioni, nonché dalla formazione dell'equipaggio.

L'opzione preferita prevede benefici netti pari a 138,6 miliardi di euro nell'orizzonte temporale della proposta (2020-2055), con particolare riferimento ai benefici in termini ambientali.

La proposta ha suscitato la reazione contraria da parte dell’International Chamber of Shipping (a cui è associata Assarmatori-Conftrasporto) che ne critica la portata che non si limita alle navi con bandiere UE, rendendo di fatto sconveniente l’approdo nei porti europei, almeno quelli mediterranei, e sottovalutando le caratteristiche tecniche ed economiche dei carburanti. Inoltre, nel suo [comunicato](https://www.ics-shipping.org/press-release/eu-overreach-threatens-to-sink-shippings-decarbonisation-efforts/), l’ICS critica anche la proposta di inserimento dello *shipping* nell’ETS, controcorrente rispetto alle politiche internazionali, che l’IMO sta portando avanti.

**Nuovo fondo sociale per l’azione per il clima**

Una misure degna di nota riguarda l’introduzione del nuovo fondo sociale per l’azione per il clima, previsto nell'ambito della revisione del sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (EU ETS) e del pacchetto legislativo “*Fit for 55”,* con particolare riferimento all’estensione dello scambio di quote di emissione ai settori dell'edilizia e del trasporto su strada. Come visto, le emissioni di questi settori non saranno coperte dall'attuale EU ETS, ma da un nuovo sistema separato di scambio delle emissioni.

Principali obiettivo del Fondo è quello di finanziare il sostegno diretto temporaneo al reddito per le famiglie vulnerabili e di sostenere misure e investimenti che riducano le emissioni nei settori del trasporto stradale e dell'edilizia e, di conseguenza, i costi per le famiglie vulnerabili, le microimprese e gli utenti dei trasporti.

Il nuovo sistema di scambio di quote di emissione porrà un limite annuo decrescente alle emissioni dei settori dei trasporti stradali e dell'edilizia, entro il quale tutte le quote saranno messe all'asta. L'entità del Fondo sociale per il clima corrisponderà per il 50% alla quota dedicata dei proventi della vendita all'asta delle quote di emissione.

Il Fondo fornirà finanziamenti agli Stati membri per sostenere misure e investimenti per una maggiore efficienza energetica degli edifici, la decarbonizzazione del riscaldamento e del raffreddamento degli edifici, compresa l'integrazione dell'energia da fonti rinnovabili e per garantire un migliore accesso alla mobilità a zero e/o a basse emissioni.

Il Fondo sociale per il clima sarebbe finanziato dal bilancio dell'UE, utilizzando un importo equivalente al 25 % delle entrate previste provenienti dallo scambio di quote di emissione dell'edilizia e dei carburanti per il trasporto stradale. Consentirà di assegnare 72,2 miliardi di € agli Stati membri per il periodo 2025-2032, sulla base di una modifica mirata del quadro finanziario pluriennale. Con la proposta di ricorrere a finanziamenti nazionali analoghi, il Fondo mobiliterebbe 144,4 miliardi di € per una transizione socialmente equa.

Si tratta di una misura condivisibile e assolutamente necessaria per evitare che i più stringenti *target* ambientali mettano a dura prova un’economia già indebolita dalla crisi pandemica da Covid-19.

Confcommercio, in particolare, apprezza l’inserimento delle micro imprese tra le categorie potenzialmente interessate a ricevere supporto economico per realizzare appieno la transizione ecologica e, al contempo, rimanere competitive sul mercato. Segnaliamo infatti, come in molti casi non vi sia la mancanza di volontà da parte delle imprese di adeguare i propri modelli di business ai principi dello sviluppo sostenibile, bensì la difficoltà di sostenere investimenti onerosi peraltro non direttamente correlati all’attività d’impresa.

Il fondo proposto dalla Commissione potrebbe quindi agevolare l’accesso al credito per le MPMI che intenderanno investire in tecnologie sostenibili, nell'efficientamento energetico dei processi e nell’inclusione delle rinnovabili come fonte di produzione energetica. Sarà tuttavia necessario assicurare requisiti di accesso trasparenti e non discriminatori per l’assegnazione e l’utilizzo di tali fondi, che dovranno includere i settori che più di altri risentono della transizione energetica, come i trasporti.

1. *Per scalabilità vogliamo intendere la capacità di un sistema di incrementare o diminuire le prestazioni per svolgere una determinata funziona in base alla necessità o alla richiesta.* [↑](#footnote-ref-1)