

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## “Con la revisione dell’Energy Taxation Directive si rischiano altri rincari nei trasporti marittimi”

Nicola Capuzzo · Monday, March 18th, 2024

*Pubblichiamo di seguito un intervento di Alberto Rossi, segretario generale di Assarmatori e partner di Advant Nctm, relativo agli ultimi aggiornamenti in materia di Etd (Energy Taxation Directive). L’iter della revisione della normativa – ultimo step del Fit for 55 – è iniziato oltre due anni fa con la [proposta della Commissione Europea](#), ma in seno al Consiglio dell’Ue non si è ancora trovata la quadra. Ora ci prova la presidenza belga ([qui](#) e [qui](#) i correttivi proposti), ma le perplessità dell’industria di settore permangono.*

*Alberto Rossi \**

*\*segretario generale Assarmatori*

Il semestre belga di Presidenza del Consiglio Ue ha riaperto il dibattito sulla revisione della Direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici Etd (Energy Taxation Directive), l’ultima proposta ancora in discussione tra quelle contenute nel pacchetto “Fit for 55”: Ets, FuelEu Maritime e Afir hanno concluso infatti il loro percorso per il settore marittimo.

L’Etd costituisce la cornice europea della tassazione dei prodotti energetici usati come carburanti e combustibili, lasciando ai singoli Stati membri la libertà di fissare le proprie aliquote purché siano rispettati i valori minimi indicati nel testo. Nella Direttiva attualmente in vigore vi sono diverse esenzioni integrali dal campo di applicazione della norma, tra cui quella per i carburanti impiegati nel settore marino. La revisione proposta dalla Commissione prevede l’inclusione dei carburanti a uso marittimo tra i prodotti soggetti a tassazione. Trattandosi di materia fiscale, la revisione dell’Etd è soggetta alla procedura legislativa speciale di consultazione in cui gli Stati membri sono sostanzialmente responsabili, su proposta della Commissione, mentre il Parlamento Ue fornisce un’opinione non vincolante. Le discussioni più importanti si tengono quindi in Consiglio, dove in passato la proposta si è arenata più volte per l’impossibilità degli stati di concordare una formulazione soddisfacente. L’approvazione è possibile soltanto all’unanimità, anziché a maggioranza qualificata: una salvaguardia importante, da tenere in dovuta considerazione, riservata ai temi più sensibili.

Riguardo alla proposta formulata dalla Presidenza belga, che ha presentato un compromesso in discussione in questi giorni, occorre prendere posizione sia nel merito sia nel metodo. Essa pone infatti una serie di criticità rilevanti, pur prevedendo alcune deroghe per i carburanti impiegati nei collegamenti con e tra le isole di uno stesso paese e un ambito limitato alle tratte intra-europee. Anzitutto, non sono stati presi in dovuta considerazione gli effetti che la tassazione dei carburanti avrà sull'aumento dei costi operativi delle navi che operano i servizi di prossimità esclusi dalle deroghe proposte. Nella revisione dell'Etd, si pone peraltro un problema tipico della normativa climatica europea: la mancanza di una valutazione d'impatto complessiva degli effetti cumulativi provocati dai diversi provvedimenti. Dalle istituzioni Ue e nazionali non è mai stata realizzata un'analisi soddisfacente, scientifica e predittiva del combinato disposto dei regimi Ets, FuelEu Maritime, Afir e Etd. Misure economicamente sostenibili, se singolarmente prese, che pongono tuttavia seri problemi al comparto nel loro insieme. Senza contare l'impatto drammatico sulle attività di fornitura dei carburanti marini.

Le valutazioni d'impatto proposte dalla Commissione Ue hanno sovente un carattere giustificativo del provvedimento stesso, anziché una funzione critica d'indagine e di correzione di eventuali effetti negativi. Un'osservazione, quest'ultima, che viene formulata sempre più spesso a Bruxelles: la Commissione assume a priori la bontà di un provvedimento e, in seguito, cerca di giustificarla con una valutazione d'impatto. Riguardo all'Etd, devono esserne valutati gli effetti in un'ottica d'insieme, considerando anche le conseguenze dell'impiego del CII Imo sull'operatività delle navi. In secondo luogo, va rilevata l'assenza di valutazione economica degli effetti della misura sulle finanze degli stati. Sia perché la revisione dell'Etd modifica il paradigma della tassazione dei prodotti energetici tout court, sia perché l'aumento dei costi del carburante può comportare l'insostenibilità economica di linee che hanno un interesse "generale" e sulle quali lo stato dovrà quindi intervenire economicamente per salvaguardare la fornitura di un servizio strategico. Potenzialmente devastante, inoltre, sarà l'effetto della revisione dell'Etd sulle attività dei depositi costieri e sull'intera filiera industriale che serve il settore marino. Con un serio rischio di fuga verso il bunkeraggio in paesi extra-Ue per molti servizi marittimi.

Un ultimo problema riguarda l'assenza di riferimenti alle Autostrade del Mare. L'aumento dei costi dovuto a Ets e FuelEu Maritime rischia infatti di favorire lo spostamento dal trasporto marittimo a quello terrestre, essendo i servizi delle Autostrade del Mare in diretta concorrenza con quelli su strada. L'imposizione di accise sul carburante marino aumenterà ulteriormente il differenziale tra queste due modalità, a detrimento della sostenibilità economica delle Autostrade del mare su cui l'Europa e l'Italia stanno invece investendo da tempo. Le prossime settimane sono fondamentali. La discussione in Consiglio potrà subire un'accelerazione, giungendo all'approvazione del testo entro giugno, oppure fermarsi nuovamente per l'opposizione degli stati membri più colpiti dalle misure contenute nella revisione dell'Etd.

### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Monday, March 18th, 2024 at 11:00 am and is filed under [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.

