

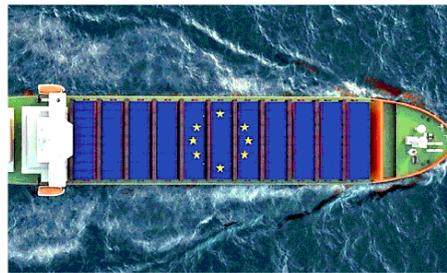
APPELLO DI TUTTE LE ASSOCIAZIONI AI PARLAMENTARI PER EMENDARE IL DECRETO LEGISLATIVO

L'intero cluster marittimo «Ets, sia coinvolto il Mit»

Garantire al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti «un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo». Lo chiedono in una nota congiunta tutte le associazioni del cluster marittimo: Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assosocietari, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federi-

morchiatori e **Uniport**. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, «non tiene adeguatamente conto della necessità di mantenere al dicastero le prerogative volte alla definizione delle politiche

marittime». Nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane in Parlamento, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione dove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. «Né, ancora più allarmante - sostengono le associazioni - è prevista una ripartizione di fondi a favore del



Una delle immagini usate dall'Ue per la campagna sulle emissioni

Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del ministero dell'Ambiente e del ministero delle Imprese».

Il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli

interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. «L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato set-

tore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società», scrivono i rappresentanti del cluster marittimo.

La proposta ai parlamentari: nel parere da fornire entro fine mese «evidenzino la necessità di emendare il testo per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione del settore. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e di crociera». —

R. M.



Gli armatori al governo: «Le tasse sulle emissioni aiutino la svolta green»

► Appello unitario delle associazioni protagoniste dell'economia del mare ► «Il regime Ets dovrebbe sostenere decarbonizzazione ed eco-carburanti»

LO SHIPPING Antonino Pane

Deve essere il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a decidere come impiegare le tasse pagate dagli armatori per la transizione ecologica. Se sono tasse pagate dagli armatori è giusto che i maggiori benefici siano per il rinnovo delle flotte e per la ricerca di carburanti alternativi. L'Imo (l'Organizzazione marittima internazionale) è stata chiarissima: entro il 2050 zero emissioni. Ecco perché è necessario accompagnare la decarbonizzazione. E in questo caso accompagnare deve significare mettere a terra interventi che aiutino il settore a presentarsi con zero emissioni all'appuntamento del 2050.

Lo chiede con forza tutto il settore dello shipping italiano. E, che non sia un semplice invito, lo denota il fatto che, per una volta, non vi sono fughe in avanti ma unanimità di intenti. La nota è firmata, infatti, da Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoporti, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport. In pratica le associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. E questo è un fatto più unico che raro cui va dato, naturalmente, il giusto rilievo.

A far scattare la mobilitazione è la bozza di decreto legislati-

vo che andrà a recepire in Italia la direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, una tassa da pagare proprio per favorire la transizione ecologica.

Secondo lo Shipping italiano questa bozza «non tiene adeguatamente conto della necessità di mantenere al dicastero di Porta Pia, il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere - sottolinea la nota - le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa».

LE AUDIZIONI

Ma come nasce questa preoccupazione? Bisogna fare un passo indietro e andare alle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e far riferimento ai contributi scritti depositati alla Camera e al Senato. Secondo le associazioni tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del ministero

delle Infrastrutture e dei Trasporti al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'EU-Ets.

«Ancora più allarmante - sostengono le associazioni che firmano la nota - è il fatto che la ripartizione di fondi a favore del Mit, è rimasta semplicemente di competenza del ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del ministero delle Imprese e del Made in Italy». E allora lo Shipping italiano non ci sta e sottolinea che nel settore marittimo il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. Invece «la prima area di intervento - si sottolinea - appare ricadere nelle competenze del Mase che non possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste



dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbe competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders».

E poi l'appello. «L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le associazioni auspicano che i componenti del-

le Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie

per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera».

**GLI IMPRENDITORI
INVITANO
IL PARLAMENTO
A PROPORRE MODIFICHE
IN FAVORE
DELLA COMPETITIVITÀ**



Una nave in transito nel Canale di Suez (foto di Sayed Hassan/Getty Images)



Peso:42%

Il presente documento non è riproducibile, e' ad uso esclusivo del committente e non e' divulgabile a terzi.

**CLUSTER MARITTIMO, APPELLO
SUL TEMA DEGLI ETS**

Al ministero dei Trasporti un ruolo centrale nella ripartizione e nella gestione dei fondi generati dal sistema di tassazione. Lo chiedono ALIS, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'in-

tero cluster marittimo e portuale del Paese, in vista del decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva Ue sullo scambio di Ets.



Peso:2%

Ets, cluster mare-porti “Al Mit ruolo centrale su fondi tassazione”

26 Luglio 2024

ROMA (ITALPRESS) – Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta ALIS, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell’intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent’anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell’Unione, con l’inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime ETS, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell’oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa.

Nelle Audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del MIT al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all’assegnazione delle risorse generate dall’EU-ETS. Nè, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del MIT, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy.

“Nel settore marittimo – si legge in una nota -, il regime ETS dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del MASE che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al MIT che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders”.

“L’assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l’efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società – spiega il cluster marittimo e portuale -. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8ª, 4ª e 5ª del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per

far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera”.

ETS, cluster marittimo e portuale: "Garantire al MIT ruolo centrale nella ripartizione e gestione dei fondi generati dal sistema di tassazione"



Preoccupa l'assenza del MIT al tavolo di concertazione.

ROMA – Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta ALIS, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoporti, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime ETS, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa.

Nelle Audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del MIT al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'EU-ETS. Né, ancor più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del MIT, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy.

Come è noto, nel settore marittimo, il regime ETS dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del MASE che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea sono attribuite al MIT che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders.

L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società.

In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8ª, 4ª e 5ª del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

ETS, l'appello "al Ministero dei Trasporti un ruolo centrale nella ripartizione e gestione dei fondi generati dalle tassazione"



Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo

Lo chiedono in una nota congiunta ALIS, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese

Roma, 26 luglio 2024 – La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime ETS, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa.

Nelle Audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del MIT al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'EU-ETS. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del MIT, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy.

Come è noto, nel settore marittimo, il regime ETS dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del MASE che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al MIT che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders.

L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società.

In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8ª, 4ª e 5ª del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

ETS, il cluster marittimo e portuale: “Al MIT un ruolo centrale nella ripartizione e gestione dei fondi generati dal sistema di tassazione”



da [redazione](#)



“Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo”.

Lo chiedono in una nota congiunta **ALIS, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoporti, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport**, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime ETS, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa.

Nelle Audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del MIT al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'EU-ETS. Né, ancora più

allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del MIT, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy.

Come è noto, nel settore marittimo, il regime ETS dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del MASE che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al MIT che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders.

L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società.

In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8ª, 4ª e 5ª del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri **entro il prossimo 30 luglio** il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Ets, appello del cluster marittimo: “Al Mit la ripartizione dei fondi generati dalla tassazione”

26 Luglio 2024 - Redazione



“Il Governo deve assolutamente intervenire, a rischio la nostra competitività”, scrivono le associazioni

Roma – Garantire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti **un ruolo centrale** nelle strategie necessarie per la **messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo**.

Lo chiedono in una nota congiunta **Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoporti, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport**, associazioni rappresentative dell’intero cluster marittimo e portuale del paese.

“**La bozza di decreto legislativo** che andrà a recepire in Italia la direttiva europea con l’inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene adeguatamente conto della **necessità di mantenere al Mit le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime**”, prosegue la nota dove si evidenzia ancora un aspetto che preoccupa: “C’è una **sostanziale assenza del Mit** al tavolo di concertazione ove **i ministeri competenti procedono all’assegnazione delle risorse generate dall’Eu-Ets**. Inoltre, ed è ancora più allarmante, non è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, che invece è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy”, si legge ancora. Le preoccupazioni infatti nascono dal fatto che nel settore marittimo, **il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione** attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali.

Infine arriva l’appello delle associazioni per un cambio di rotta inviando un messaggio ai componenti delle commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, che dovranno fornire al Consiglio dei Ministri **entro il prossimo 30 luglio il parere sulla bozza di Decreto Legislativo**.

“E’ necessario che evidenzino al Governo la necessità di emendare il testo di tale bozza per garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una **adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione**, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure

previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera", conclude la nota.



Risorse Ets: “Il Mit non può essere assente nella ripartizione”



ROMA – Il ruolo centrale che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dovrà avere nella ripartizione dei fondi derivanti dall'Ets, era emerso anche [nell'ultima assemblea di Assarmatori](#).

Ora tornano a chiederlo in modo congiunto **ALIS, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoporti, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport**, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese.

“La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime ETS -scrivono le associazioni-, **non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime.**

Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa”.

Quello che è emerso dalle Audizioni parlamentari delle scorse settimane alla Camera dei Deputati e dai contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, e che tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, **“è una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets”**.

Ancora più allarmante secondo il mondo dello shipping italiano, è che **non sia prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit**, ripartizione che è rimasta di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy.

“Come è noto -prosegue la nota- nel settore marittimo, il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti

alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche.

Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders.”

Quello che viene segnalato nella nota è **l'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di un settore delicato come quello marittimo e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione**, cosa che rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società.

“In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri **entro il prossimo 30 Luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo**, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. **Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera”**.

ETS: “AL MINISTERO DEI TRASPORTI UN RUOLO CENTRALE NELLA RIPARTIZIONE E GESTIONE DEI FONDI GENERATI DAL SISTEMA DI TASSAZIONE”

26 Luglio 2024



L'APPELLO DEL CLUSTER MARITTIMO E PORTUALE

Roma– Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta ALIS, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoporti, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese.

La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime ETS, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa.

Nelle Audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del MIT al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'EU-ETS. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del MIT, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy.

Come è noto, nel settore marittimo, il regime ETS dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del MASE che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono,

senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al MIT che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders.

L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società.

In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8ª, 4ª e 5ª del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.



ETS, l'Appello del Cluster marittimo e portuale



ETS, L'APPELLO DEL CLUSTER MARITTIMO E PORTUALE

“AL MINISTERO DEI TRASPORTI UN RUOLO CENTRALE NELLA RIPARTIZIONE E GESTIONE DEI FONDI GENERATI DAL SISTEMA DI TASSAZIONE”

Roma, 26 luglio 2024 – Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo. Lo chiedono in una nota congiunta ALIS, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese. La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime ETS, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa.

Nelle Audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del MIT al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'EU-ETS. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del MIT, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy.

Come è noto, nel settore marittimo, il regime ETS dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al *Sea Modal Shift* e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del MASE che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al MIT che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders.

L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società.

In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8ª, 4ª e 5ª del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.



ETS, appello dello cluster marittimo e portuale

Le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo di tale bozza

Del 29 Luglio 2024

Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo.

Lo chiedono in una nota congiunta ALIS, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoporti, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del Paese.

La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime ETS, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime.

Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa.

Nelle Audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei Deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato, tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del MIT al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'EU-ETS.

Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del MIT, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy.

Come è noto, nel settore marittimo, il regime ETS dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al *Sea Modal Shift* e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali.

La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del MASE che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche.

Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al MIT che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders.

L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società.

In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8ª, 4ª e 5ª del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera.

Il cluster marittimo-portuale si compatta per chiedere un ruolo centrale del Mit sull'Ets

Tredici associazioni chiedono ai parlamentari competenti un emendamento che garantisca al settore di mantenere la maggior quota possibile di risorse generate dal tributo

di **REDAZIONE SHIPPING ITALY**

26 Luglio 2024

[Stampa](#)



“Garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo”.

Lo chiedono in una nota congiunta Alis, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport, tutte le associazioni rappresentative dell'intero cluster marittimo e portuale del paese in una delle rarissime apparizioni come cluster compatto. “La bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la Direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime Ets, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al Dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa”.

Le sigle firmatarie, come già in audizione parlamentare, hanno evidenziato, “con preoccupazione, una sostanziale assenza del Mit al tavolo di concertazione ove i ministeri competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'Eu-Ets. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del Mit, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica e del Ministero delle imprese e del made in Italy”. Il rischio per armatori e terminalisti portuali è quello che passino in secondo piano i progetti (e i relativi stanziamenti) dedicati al mare.

Per il cluster, infatti, “nel settore marittimo il regime Ets dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al *Sea Modal Shift* e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del Mase che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al Mit che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders”.

Per questa ragione le associazioni invitano i parlamentari competenti a raccogliergli l’appello: “L’assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l’efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società. In questo contesto, le Associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei Deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei Ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di Decreto Legislativo, possano evidenziare al Governo la necessità di emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall’Unione”.

29 luglio 2024 - Anno XXVIII

FINANZIAMENTI

Le associazioni del settore marittimo-portuale denunciano l'assenza del MIT ai tavoli dove si decide l'assegnazione delle risorse dell'EU ETS

Allarmante - sottolineano - la mancata previsione di una ripartizione di fondi a favore del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Roma

26 luglio 2024



inforMARE - Le associazioni italiane del settore marittimo-portuale hanno evidenziato la necessità di «garantire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un ruolo centrale nelle strategie necessarie per la messa a terra degli interventi di sostegno alla decarbonizzazione del trasporto marittimo». In una nota congiunta, ALIS, Ancip, Angopi, Assarmatori, Assiterminal, Assocostieri, Assoport, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori e Uniport hanno spiegato che «la bozza di decreto legislativo che andrà a recepire in Italia la direttiva europea che ha modificato, dopo oltre vent'anni, il sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, con l'inserimento del trasporto marittimo appunto nel regime ETS, non tiene, ad avviso unanime delle associazioni, adeguatamente conto della necessità di mantenere al dicastero di Porta Pia le prerogative volte alla definizione delle politiche marittime. Ciò anche facendo valere le profonde competenze maturate nell'oramai ventennale attuazione delle azioni di sostegno alle Autostrade del Mare (oltre che alla intermodalità ferro-mare) e della recente esperienza del più importante schema di aiuto al rinnovo delle flotte maturato in Europa».

Nella nota le associazioni denunciano l'assenza del ministero guidato da Matteo Salvini nelle sedi in cui si discute e si decide la ripartizione e l'assegnazione degli introiti derivanti dall'applicazione del sistema EU ETS: «nelle audizioni parlamentari che si sono tenute nelle scorse settimane presso la Camera dei deputati e nei contributi scritti depositati alla Camera e al Senato - hanno sottolineato - tutti gli stakeholder hanno evidenziato, con preoccupazione, una sostanziale assenza del MIT al tavolo di concertazione ove i ministeri

competenti procedono all'assegnazione delle risorse generate dall'EU ETS. Né, ancora più allarmante, è prevista una ripartizione di fondi a favore del MIT, ripartizione che è rimasta semplicemente di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e del Ministero delle Imprese e del Made in Italy».

«Come è noto - prosegue la nota - nel settore marittimo, il regime ETS dovrebbe essere destinato a sostenere la decarbonizzazione attraverso gli interventi di supporto al consumo di carburanti alternativi, il sostegno al Sea Modal Shift e il rinnovo delle flotte e degli impianti portuali. La prima area di intervento appare ricadere nelle competenze del MASE che possiede tutte le necessarie conoscenze tecniche. Al contrario, le restanti azioni previste dalla norma europea soggiacciono, senza dubbio, alla definizione di idonee politiche marittime nella filiera del trasporto, attribuite al MIT che si avvale di indubbie competenze maturate anche nel costante dialogo con tutti gli stakeholders. L'assenza di un attore consapevole delle dinamiche di questo delicato settore e la mancanza di fondi dedicati a sua disposizione rischia di ridurre significativamente l'efficienza delle azioni attese dal mercato e dalla società».

«In questo contesto - conclude la nota - le associazioni auspicano che i componenti delle Commissioni permanenti 8^a, 4^a e 5^a del Senato e VIII, XIV e V della Camera dei deputati, chiamate a fornire al Consiglio dei ministri entro il prossimo 30 luglio il loro autorevole parere sulla bozza di decreto legislativo, possano evidenziare al governo la necessità di emendare il testo di tale bozza onde garantire gli strumenti necessari per far sì che vi sia una adeguata corrispondenza fra quanto generato in termini finanziari dal trasporto marittimo e quanto effettivamente messo a disposizione, nel medesimo settore, in termini di risorse necessarie per sostenere le misure previste dall'Unione. Al netto del rischio di fallimento delle politiche di riduzione delle emissioni, ne va della competitività del più grande mercato europeo di Autostrade del Mare, collegamenti con le isole e servizi di crociera». (MIT)