

I possibili effetti del Carbon Border Adjustment Mechanism sul settore marittimo



Rubrica a cura dello Studio Legale Siccardi Bregante & C. - www.siccardibregante.it - studio@siccardibregante.it

Nel 2019 l'Unione Europea ha varato il Green Deal europeo dandosi l'obiettivo di ridurre le emissioni di CO2 di almeno il 50% entro il 2030 e di diventare il primo continente ad emissioni zero entro il prossimo 2050.

A tal fine l'Unione Europea si è impegnata ad adottare iniziative legislative e politiche volte ad agevolare e a supportare la transizione ecologica.

Per realizzare questi obiettivi l'Unione Europea - attraverso l'introduzione del Regolamento (UE) n. 956/2023, successivamente modificato dal Regolamento (UE) n. 2083/2025 (entrato in vigore lo scorso 20.10.2025) - ha deciso di istituire il c.d. "Carbon Border Adjustment Mechanism" (CBAM).

Tale meccanismo è stato tuttavia ideato e progettato non solo con l'obiettivo di ridurre le emissioni di CO2, ma anche con quello di proteggere la propria economia.

Ed invero, sebbene le riforme messe in atto dall'UE da una parte abbiano contribuito ad una riduzione delle emissioni dei gas serra, dall'altra parte hanno imposto alle imprese UE di adattarsi ai nuovi standard previsti in tema di emissioni comportando un aggravio dei costi di produzione con il conseguente aumento del prezzo sul mercato dei beni prodotti.

Le stringenti normative UE hanno di fatto reso più “convenienti” i beni prodotti fuori dall’Unione a danno di quelli prodotti dalle imprese UE. Questo fattore ha fatto sì che molte imprese abbiano deciso di trasferire la loro sede di produzione in paesi extra UE al fine di evitare stringenti normative in tema di emissioni di anidride carbonica (il c.d. fenomeno del “carbon leakage”).

Al fine di contrastare questo fenomeno e di garantire una giusta concorrenza sul mercato l’Unione Europea, attraverso l’istituzione del CBAM, ha introdotto una “tassa sulle emissioni di carbonio” sulle importazioni di alcuni beni provenienti da paesi extra UE. In estrema sintesi, possiamo definire il CBAM come il meccanismo che mira a garantire che le merci importate nell’UE riflettano un costo delle emissioni di CO2 equivalente a quello sostenuto dai produttori europei.

Con l’istituzione del CBAM l’UE mira di fatto a ridurre le importazioni di determinate categorie di beni provenienti da paesi extra UE aumentandone il costo.

Al momento, tale misura riguarda i prodotti provenienti da settori ad alta intensità energetica quali ferro, acciaio, cemento, alluminio, fertilizzanti e idrogeno, motivo per cui tutti gli importatori UE che avranno intenzione di importare i suddetti materiali da paesi extra UE dovranno fare i conti con l’applicazione di questa nuova tassa che, inevitabilmente, comporterà un aumento dei prezzi della merce sui rispettivi mercati.

Sotto questo aspetto, si può notare che una delle novità più significative introdotte dal Regolamento (UE) 2083/2025 consiste nell’introduzione della c.d. “soglia minima di importazione”.

Il Regolamento prevede difatti un limite minimo di 50 tonnellate annue che esenta dagli obblighi CBAM gli importatori di piccoli volumi dei seguenti beni: metalli, alluminio, fertilizzanti e cemento.

In particolare, tale soglia minima funziona secondo la regola del “tutto o niente” nel senso che se viene superata, tutti gli obblighi CBAM si applicano retroattivamente a tutte le importazioni dell’anno. Superfluo sottolineare come tale soglia imponga di programmare con attenzione le operazioni commerciali aventi ad oggetto merci provenienti da paesi extra UE al fine di evitare la tassazione su tutte le importazioni dell’anno corrente.

Nel caso in cui gli importatori prevedano di superare la “soglia minima di importazione” dovranno ottenere da parte del Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica lo status di “dichiarante CBAM autorizzato” presentando apposita domanda di autorizzazione.

Sotto quest’ultimo aspetto l’Agenzia delle Dogane, tramite la pubblicazione della circolare n. 22/2025, ha precisato che a partire dal 1° gennaio 2026 sarà obbligatorio indicare nella dichiarazione doganale il motivo per cui l’importazione di merci CBAM è legittimamente richiesta, dimostrando: (i) di essere in possesso dello status di dichiarante CBAM autorizzato; (ii) che l’importazione dei beni non supera la soglia minima nel corso dell’anno solare; (iii)

oppure che è già stata presentata una domanda di autorizzazione vista il superamento della soglia minima.

Ma quali sono le ripercussioni che il sistema CBAM potrebbe avere sul settore marittimo?

Sebbene il CBAM sia stato ideato come strumento per tutelare le industrie UE, appare fin da subito evidente che la nuova tassazione non potrà che avere effetti indiretti su tale settore considerato che tale normativa non contiene alcuna specifica disposizione direttamente riferita alle industrie del settore.

Dal nostro punto di vista le possibili “ripercussioni” potrebbero riguardare i seguenti aspetti:

- generare un cambiamento nei flussi commerciali e nelle rotte marittime in considerazione del fatto che l'aumento dei costi dovuti a questa forma di tassazione potrebbe comportare una riprogettazione o cancellazione delle rotte marittime con conseguente riduzione dei volumi dei materiali importati dai paesi extra UE. (i.e.: se prima il bene proveniva da un paese del Sud America, ora con la nuova tassazione potrebbe essere più conveniente reperirlo da un paese UE con la conseguenza che rotta commerciale Sud America – UE sarà meno richiesta per quel tipo di carico);

- impattare sul costo dei noli considerato che non è possibile escludere a priori il fatto che gli importatori possano richiedere tariffe ridotte al fine di compensare l'aumento dei costi;

- comportare un aumento dei costi delle materie prime utilizzate dai cantieri navali con l'inevitabile conseguenza che vengano ad aumentare anche i costi di produzione delle navi e delle loro componenti. E' peraltro facilmente intuibile come questa circostanza impatterebbe anche sulla competitività dei cantieri europei rispetto ai loro diretti competitor extra UE. L'aumento dei costi delle materie prime inevitabilmente si ripercuoterebbe anche sull'andamento delle vendite che potrebbero diminuire a causa dall'aumento dei prezzi.

È ancora presto per poter affermare con certezza se l'introduzione di questa nuova regolamentazione abbia effettivamente un impatto significativo circa gli aspetti sopra evidenziati, tuttavia, i rischi che questa possa avere delle ripercussioni sul settore marittimo esistono.