

**Sviluppo e gestione dell'EU ETS  
nei principali Stati membri.  
Il ruolo del Comitato Nazionale ETS**

Antonello Pezzini

CESE-Comitato Economico e Sociale Europeo  
CCMI - Commissione Consultiva Mutazioni Industriali  
Rue Belliard 99-101 - 1040 Bruxelles -  
Ministero Ambiente Sicurezza Energetica-MASE Roma  
Componente Comitato Nazionale ETS

**Bruxelles 2 gennaio 2025**

I Comitati nazionali EU ETS sono sollecitati, dai Documenti europei, ad affiancare, al ruolo di vigilanza del corretto funzionamento del meccanismo, la funzione di stimolo, per formulare le proposte più opportune, che consentano di reinvestire i ricavi delle quote, versate dai **Soggetti obbligati**, in progetti che aiutino a superare la povertà energetica e lo sviluppo di energie alternative, che riducano, con l'efficienza energetica, la dipendenza dai combustibili fossili.

La circolarità delle informazioni tra i Comitati nazionali e lo scambio di conoscenze sulle esperienze significative possono produrre stimoli opportuni, per individuare gli interventi più utili, per conseguire i risultati proposti e sollecitati dalla Legge europea sul clima<sup>1</sup> e dal complesso e stimolante apparato legislativo contenuto nel Geer Deal europeo.

In questo breve draft ho sintetizzato alcune azioni, sviluppate da Stati europei a noi vicini, per popolazione, e per sviluppo industriale, con l'obiettivo di sollecitare, se possibile, una discussione all'interno del nostro Comitato nazionale, e, eventualmente formulare alcune proposte di interventi, che consentano ai **Soggetti obbligati** di poter ridurre, tramite cofinanziamenti, le loro emissioni di CO<sub>2</sub>.

I gestori degli impianti soggetti all'EU ETS possono scegliere la combinazione più vantaggiosa, tra investire per ridurre le proprie emissioni attraverso: tecnologie a basso contenuto di carbonio; variazioni del mix energetico; misure di efficienza energetica; oppure acquistare quote. Gli operatori possono comprare e vendere quote tra loro, attraverso accordi privati o rivolgendosi al mercato secondario della CO<sub>2</sub>.

Le quote sono contabilizzate nel **Registro unico dell'Unione europea**, una banca dati in formato elettronico, che tiene traccia di tutti i passaggi di proprietà delle quote e consente agli operatori di compensare, annualmente, le proprie emissioni, restituendo le quote agli Stati membri. Il quantitativo totale delle quote in circolazione nel sistema è fissato a livello europeo, in funzione degli obiettivi di riduzione.

A partire dal 2021 il fattore è passato al 2,2% annuo, comportando una riduzione di circa 55 milioni di quote l'anno, per rispettare un obiettivo di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra del 40% al 2030<sup>2</sup>. L'EU ETS coinvolge oltre 11.000 operatori a livello europeo, di cui 1.200 italiani. I piccoli emettitori hanno potuto avvalersi della possibilità di esclusione, ovvero se si tratta di impianti con emissioni inferiori a 25mila tonnellate di CO<sub>2</sub> equivalente.

---

<sup>1</sup> Regolamento UE 1119/2021

<sup>2</sup> GSE (2021), Il sistema europeo di scambio di quote di emissioni. Aste CO<sub>2</sub>

I costi relativi alla CO<sub>2</sub> nell'UE sono aumentati in modo esponenziale, da meno di 5 euro per tonnellata di CO<sub>2</sub> nel 2016-17 a 79,7 euro alla fine del 2021, e a 93,3 euro, a febbraio del 2022.

### **L'aumento dei costi della CO<sub>2</sub> dipende da diversi fattori:**

- Il Green Deal europeo, dal 2019, ha imposto il ritiro dalla circolazione del surplus di permessi che si era creato con la recessione e che manteneva i prezzi delle quote troppo bassi: si trattava di una situazione che impediva di stimolare l'efficienza e l'impiego delle fonti energetiche più pulite;
- la decisione dell'UE, dell'aprile 2021 di alzare dal 40% al 55% il target sulla riduzione del gas serra entro il 2030, rispetto al livello del 1990;
- l'impennata dei prezzi del gas nel 2021. Infatti, se il gas è costoso, diventa più conveniente usare l'energia delle centrali a carbone, che però devono pagare più quote per compensare le loro emissioni, causando quindi l'aumento dei prezzi;
- **L'intervento di alcuni hedge fund** o di aggressive operazioni di copertura dei rischi, da parte di alcune grandi società. Infatti, negli ultimi tempi il mercato dell'ETS ha incominciato ad attirare anche operatori estranei ai settori coperti dal sistema: investitori e trader (specie quelli specializzati in commodities), che assumono posizioni lunghe, **nell'aspettativa di conseguire profitti**<sup>3</sup>.

D'altra parte, il sistema delle emissioni non è limitato alla sola UE. Paesi come: Nuova Zelanda; Corea del Sud; Canada; e Stati Uniti (California) hanno i propri sistemi di scambio delle quote. **Anche la Cina** ha lanciato, a luglio 2021, il proprio mercato nazionale delle quote di emissione.

Nel 2020 il valore del mercato globale della CO<sub>2</sub> ha raggiunto i 230 miliardi di euro e, secondo alcuni analisti, nel 2050 esso raggiungerà la cifra di 22mila miliardi di euro e dovrebbe sorpassare, entro la fine di questo decennio, quello del mercato del petrolio<sup>4</sup>.

Guardando al futuro, i prezzi della CO<sub>2</sub> potrebbero andare ben oltre i 100 euro per tonnellata, previsti dall'UE entro il 2030. Alcuni analisti avvertono che si potrebbe arrivare a un prezzo intorno a 120 euro la tonnellata<sup>5</sup>. Considerando che per produrre una tonnellata di acciaio si emettono in atmosfera 2 tonnellate di CO<sub>2</sub> con l'altoforno, e 0,5 con il forno elettrico, ciò aggiungerebbe 240 euro al costo per tonnellata di acciaio, con ciclo integrale, contro le 60 euro con il forno elettrico.

### **Utilizzo, da parte degli Stati membri, del ricavato delle aste**

Con la revisione del 2023 della direttiva ETS, le norme sull'uso dei ricavi delle aste sono cambiate. Ai sensi dell'articolo 10 paragrafo 3 della direttiva ETS, da **giugno 2023 gli Stati membri sono tenuti a utilizzare il 100% dei ricavi raccolti (o un valore finanziario equivalente) per sostenere l'azione per il clima e la trasformazione energetica**, ad eccezione di qualsiasi entrata che gli Stati membri spendono in aiuti per le industrie ad alta intensità di elettricità, per i costi indiretti del carbonio

---

<sup>3</sup> Banca d'Italia: Luglio 2023, numero 39. Il sistema per lo scambio delle quote di emissione dell'UE (ETS UE). Il mercato dei future "Gli EUA sono stati utilizzati per investimenti soprattutto a breve termine. Concorrono ad alimentare previsioni al rialzo dei prezzi, verso livelli compresi tra 130 e 150 € nel 2030, le proposte di molti partiti politici europei di introdurre per gli EUA una struttura dei prezzi di tipo step-up con floor".

<sup>4</sup> QF-Qui Finanza (2021), Prezzi CO<sub>2</sub> alle stelle: spettro speculazione sulla transizione green, novembre 2021

<sup>5</sup> Quale Energia.it (2021), Prezzi della CO<sub>2</sub>, con la riforma dell'ETS in arrivo si va verso 85-100 euro a tonnellata, giugno Frederic Simon (2021), La proposta di riforma dell'ETS include edifici e trasporti, Euroactiv, luglio 2021

L'art 10 della Direttiva (UE) 2023/959 del 10 maggio 2023, con le modifiche apportate alla Direttiva madre 2003/87/CE, così recita:

Il 2 % del quantitativo totale di quote tra il 2021 e il 2030 è messo all'asta per istituire il “**Fondo per la modernizzazione**”, finalizzato a una migliore efficienza energetica e alla modernizzazione dei sistemi energetici di determinati Stati membri. Gli Stati membri beneficiari di tale quantitativo di quote sono gli Stati membri con un PIL pro capite, a prezzi di mercato, inferiore al 60 % della media dell'Unione nel 2013. I fondi corrispondenti a tale quantitativo di quote sono distribuiti conformemente alla parte **A dell'allegato II ter**<sup>6</sup>.

Inoltre, il 2,5 % del quantitativo totale di quote tra il 2024 e il 2030 è messo all'asta per il **Fondo per la modernizzazione**. Gli Stati membri beneficiari di tale quantitativo di quote sono gli Stati membri con un PIL pro capite a prezzi di mercato inferiore al 75 % della media dell'Unione, nel corso del periodo dal 2016 al 2018. I fondi corrispondenti a tale quantitativo di quote sono distribuiti conformemente alla parte **B dell'allegato II ter**<sup>7</sup>.

Gli Stati membri stabiliscono l'uso dei proventi della vendita all'asta delle quote restanti, ad eccezione dei proventi stabiliti come risorse proprie della Commissione, a norma dell'articolo 311, terzo comma, TFUE, e iscritti nel bilancio dell'Unione. Gli Stati membri utilizzano i restanti proventi, a eccezione dei proventi utilizzati per la compensazione dei costi indiretti del carbonio di cui all'articolo **10 bis, paragrafo 6, della presente direttiva**<sup>8</sup>, o l'equivalente in valore finanziario di tali proventi, per uno o più dei seguenti scopi:

- Coprire le spese amministrative connesse alla gestione dell'EU ETS (dalla Direttiva 2009/29/CE)
- Ridurre le emissioni dei gas a effetto serra, anche contribuendo al Fondo globale per l'efficienza energetica e le energie rinnovabili e al **Fondo di adattamento**, così come reso operativo dalla conferenza di Poznan sui cambiamenti climatici (COP 14 e COP/ MOP 4) (dalla Direttiva 2009/29/CE).
- Favorire l'adattamento agli impatti dei cambiamenti climatici, e finanziare attività di ricerca e sviluppo e progetti dimostrativi, volti all'abbattimento delle emissioni e all'adattamento ai cambiamenti climatici, compresa la partecipazione alle iniziative realizzate nell'ambito del **Piano strategico europeo per le tecnologie energetiche e delle Piattaforme tecnologiche europee**. (dalla Direttiva 2009/29/CE).

---

<sup>6</sup>**Allegato II ter Parte A** Distribuzione dei finanziamenti del fondo per la modernizzazione corrispondente all'articolo 10, paragrafo 1, terzo comma **Percentuale** Bulgaria 5,84 % Cechia 15,59 % Estonia 2,78 % Croazia 3,14 % Lettonia 1,44 % Lituania 2,57 % Ungheria 7,12 % Polonia 43,41 % Romania 11,98 % Slovacchia 6,13 %

<sup>7</sup> **All 2 Ter, Parte B** Distribuzione dei finanziamenti del fondo per la modernizzazione corrispondente all'articolo 10, paragrafo 1, quarto comma. **Percentuale**: Bulgaria 4,9 % Cechia 12,6 % Estonia 2,1 % Grecia 10,1 % Croazia 2,3 % Lettonia 1,0 % Lituania 1,9 % Ungheria 5,8 % Polonia 34,2 % Portogallo 8,6 % Romania 9,7 % Slovacchia 4,8 % Slovenia 2,0 %

<sup>8</sup> **Art 10, paragrafo 6, il primo comma** è sostituito dal seguente: «Gli Stati membri dovrebbero adottare misure finanziarie conformemente al secondo e quarto comma del presente paragrafo a favore dei settori o dei sottosettori esposti a un rischio concreto di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio a causa di costi indiretti significativi effettivamente sostenuti in relazione ai costi delle emissioni di gas a effetto serra trasferiti sui prezzi dell'energia elettrica, a condizione che tali misure finanziarie siano conformi alle norme sugli aiuti di Stato e, in particolare, non causino indebite distorsioni della concorrenza sul mercato interno. Le misure finanziarie adottate non dovrebbero compensare i costi indiretti coperti dall'assegnazione gratuita conformemente ai parametri di riferimento stabiliti a norma del paragrafo 1 del presente articolo. Se uno Stato membro spende un importo superiore all'equivalente del 25 % dei proventi delle aste di cui all'articolo 10, paragrafo 3, per l'anno in cui sono stati sostenuti i costi indiretti, esso indica i motivi del superamento di tale importo.»

- Finanziare la ricerca e lo sviluppo **dell'Efficienza energetica** e delle **Tecnologie pulite** nei settori che rientrano nella Direttiva ETS (dalla Direttiva 2009/29/CE).
- Finanziare attività a favore del clima in paesi terzi vulnerabili, tra cui l'adattamento agli impatti dei cambiamenti climatici; (Dalla Direttiva 2018/410/UE).
- Sviluppare energie rinnovabili e reti per la trasmissione dell'energia elettrica, al fine di rispettare l'impegno dell'Unione in materia di energia rinnovabile e gli obiettivi dell'Unione sull'interconnettività, nonché sviluppare altre tecnologie che contribuiscano alla transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio, sicura e sostenibile, e aiutare a rispettare l'impegno dell'Unione a incrementare l'efficienza energetica, ai livelli convenuti nei pertinenti atti legislativi, compresa la produzione di energia elettrica da **Autoconsumatori di energia** da fonti rinnovabili e **Comunità di energia rinnovabile-CER**.
- Adottare misure atte a evitare la deforestazione e a sostenere la protezione e il ripristino di torbiere, foreste e altri ecosistemi terrestri o marini, fra cui misure volte a contribuire alla protezione, al ripristino e a una migliore gestione dei suddetti ecosistemi, in particolare delle zone marine protette, così come ad accrescere l'afforestazione e la riforestazione, rispettose della biodiversità, anche nei paesi in via di sviluppo, che hanno ratificato l'accordo di Parigi, nonché misure per trasferire tecnologie e favorire l'adattamento agli effetti negativi dei cambiamenti climatici in tali paesi;
- Favorire il sequestro del carbonio nel suolo e mediante silvicoltura nell'Unione.
- Attuare la cattura e lo stoccaggio geologico sicuri, sotto il profilo ambientale di CO<sub>2</sub>, in particolare quella emessa dalle centrali a combustibili fossili solidi e da una serie di settori e sottosettori industriali, anche nei paesi terzi, e metodi tecnologici innovativi di rimozione del carbonio, come la **Cattura direttamente dall'atmosfera** e il suo stoccaggio;
- Investire in, o anche, accelerare il passaggio a forme di trasporto, che contribuiscano in modo significativo alla decarbonizzazione del settore, compresi lo sviluppo del trasporto ferroviario di passeggeri e merci e i servizi e le tecnologie per autobus rispettosi del clima, misure volte a decarbonizzare il settore marittimo, compreso il miglioramento dell'efficienza energetica delle navi, dei porti, tecnologie e infrastrutture innovative e combustibili alternativi sostenibili, come l'idrogeno e l'ammoniaca, prodotti a partire da fonti rinnovabili, e tecnologie di propulsione a zero emissioni, e finanziare misure a sostegno della decarbonizzazione degli aeroporti, conformemente al **Regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi**<sup>9</sup>, che abroga la Direttiva 2014/94/UE, e a una **Direttiva per un trasporto aereo sostenibile**<sup>10</sup>.
- Favorire misure intese a migliorare l'efficienza energetica, i sistemi di teleriscaldamento e l'isolamento delle abitazioni, a sostenere i sistemi di riscaldamento e raffrescamento efficienti e rinnovabili, o a sostenere le ristrutturazioni profonde degli edifici, comprese le ristrutturazioni profonde, ottenibili per fasi successive, conformemente alla

---

<sup>9</sup> **Regolamento (UE) 2023/1804** del 13 settembre 2023 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, e che abroga la direttiva 2014/94/UE

<sup>10</sup> **Direttiva (UE) 2023/958** del 10 maggio 2023 recante modifica della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda il contributo del trasporto aereo all'obiettivo di riduzione delle emissioni in tutti i settori dell'economia dell'Unione e recante adeguata attuazione di una misura mondiale basata sul mercato

Direttiva 2010/31/UE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>11</sup>, a partire dalla ristrutturazione degli edifici con le prestazioni peggiori.

- Fornire un sostegno finanziario per far fronte all'impatto sociale per le famiglie a basso e medio reddito, anche riducendo le imposte che hanno un effetto distorsivo, e ridurre in modo mirato dazi e oneri per l'energia elettrica rinnovabile.
- Finanziare sistemi nazionali di dividendi climatici con un comprovato impatto ambientale positivo, come documentato nella relazione annuale di cui all'articolo 19, paragrafo 2, del Regolamento (UE) 2018/1999.
- Promuovere la creazione di competenze e il ricollocamento dei lavoratori, al fine di contribuire a una transizione giusta verso un'economia climaticamente neutra, in particolare nelle regioni maggiormente interessate dalla transizione occupazionale, in stretto coordinamento con le parti sociali, e investire nel miglioramento del livello delle competenze e nella riqualificazione professionale dei lavoratori potenzialmente interessati dalla transizione, compresi i lavoratori del trasporto marittimo.
- Affrontare eventuali rischi residui di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio nei settori coperti dall'allegato I del Regolamento (UE) 2023/956<sup>12</sup>, sostenendo la transizione e promuovendone la decarbonizzazione in conformità delle norme in materia di aiuti di Stato.
- Nello stabilire l'uso dei proventi della vendita all'asta delle quote, gli Stati membri tengono conto della necessità di continuare ad aumentare i finanziamenti internazionali per il clima nei paesi terzi vulnerabili.

Nelle relazioni presentate a norma dell'articolo 19, paragrafo 2, del Regolamento (UE) 2018/1999, gli Stati membri informano la Commissione in merito all'utilizzo dei proventi e alle azioni intraprese, specificando, se del caso e nel modo opportuno, i proventi utilizzati e le azioni intraprese, per attuare i loro **Piani Nazionali Integrati per l'Energia e il Clima- PNIEC**, presentati a norma di tale regolamento e i loro Piani territoriali per una transizione giusta, elaborati a norma dell'articolo 11 del Regolamento (UE) 2021/1056<sup>13</sup>.

Le relazioni devono essere sufficientemente dettagliate, per consentire alla Commissione di valutare la conformità degli Stati membri alle finalità indicate.

## **Esempi nell'utilizzo dei fondi in alcuni Stati europei<sup>14</sup>**

### **Italia.**

**Programma: “Voucher per la mobilità in Italia”**, interamente finanziato con i proventi delle aste.

Il Programma ha promosso la mobilità sostenibile, attraverso l'erogazione di **Voucher mobilità** per l'acquisto di biciclette, servizi di mobilità condivisa e microveicoli elettrici (es. micro auto elettriche). Attuato nel 2020, il Programma ha facilitato l'acquisto di oltre 662.000 mezzi di mobilità, riducendo gli spostamenti in auto e le emissioni. Ciò ha comportato l'eliminazione di: 391 milioni di km di viaggi in auto; una riduzione annua delle emissioni di: 12.605 kg di particolato; 49.910 kg di biossido

---

<sup>11</sup> Direttiva 2010/31/UE, sulla prestazione energetica nell'edilizia, rifusa poi in altre Direttive, fino alla EPBD IV del 2024

<sup>12</sup> Regolamento UE 2023/956: CBAM

<sup>13</sup> Regolamento (UE) 2021/1056, del 24 giugno 2021, che istituisce il **Fondo per una transizione giusta**

<sup>14</sup> Lussemburgo: Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, 2024 **Codice ISBN 978-92-68-20637-9**

di azoto; 65.415.578 kg di anidride carbonica. Il programma è stato interamente finanziato con i proventi delle aste.

## **Germania**

**Programma “Modernizzazione degli edifici in Germania”**, in parte finanziato con i proventi delle aste

Il programma di modernizzazione degli edifici a CO<sub>2</sub> in Germania è finanziato in parte dai proventi delle aste, attraverso il **Fondo per il Clima e la Trasformazione-KTF**. Il programma fornisce incentivi finanziari per investire in nuovi edifici e ristrutturazioni, secondo standard di efficienza energetica. Il programma ha sostenuto oltre 6 milioni di case, 4.000 edifici di infrastrutture sociali e comunali e 8.000 edifici commerciali. Solo nel primo semestre del 2021 sono state approvate circa 110.000 nuove misure, con una riduzione annua prevista di: 255.000 tonnellate di CO<sub>2</sub> equivalenti; un risparmio di 3,4 miliardi di euro. La quota maggiore di questo Fondo per il clima è destinata al finanziamento di ristrutturazioni efficienti, dal punto di vista energetico degli edifici.

## **Francia**

**Programma "Habiter Mieux"** a sostegno delle famiglie a basso reddito, per l'adeguamento dell'efficienza energetica delle abitazioni.

Il programma mira a migliorare l'efficienza energetica delle abitazioni, fornendo sovvenzioni alle famiglie a basso reddito. Dal 2011 al 2020, il Programma ha contribuito alla ristrutturazione di 549.002 unità abitative, con un risparmio energetico medio del 50%. Il programma, ha raggiunto 2,1 TWh di risparmio energetico finale. I proventi delle aste sono stati essenziali per il programma, contribuendo al 64% del suo budget.

## **Spagna**

**Programma “Progetti per il clima”** nell'ambito del Fondo per il carbonio, per un'economia sostenibile in Spagna

Il Programma, sviluppato nell'ambito del Fondo per il carbonio, per un'economia sostenibile, sostiene le attività a basse emissioni di carbonio e lo sviluppo di tecnologie pulite. Il Programma ha pubblicato otto inviti a presentare proposte e ha sostenuto circa 800 progetti, con 39 milioni di euro erogati dal 2013 al 2021. Il FES-CO<sub>2</sub> è finanziato da stanziamenti annuali provenienti dal bilancio generale dello Stato e dai proventi della vendita all'asta del sistema europeo di scambio di quote di emissione (ETS). L'entità dei contributi variava, ma non poteva essere quantificata su base annua, ed è stato attivo dal 2013 al 2019.

## **Aiuti per i costi indiretti**

Gli Stati membri possono concedere aiuti di Stato a determinate industrie ad alta intensità di energia elettrica, nell'ambito del sistema ETS dell'UE, per i costi del carbonio derivanti dalle emissioni indirette, in particolare dall'aumento dei prezzi dell'elettricità, dovuto al fatto che le aziende energetiche trasferiscono il costo dell'acquisto delle quote dalle aziende ai consumatori.

Nel 2023, 15 Stati membri hanno pagato i costi indiretti sostenuti nel 2022, avendo notificato i loro regimi alla Commissione, per la valutazione degli aiuti di Stato, e avendo ricevuto il riconoscimento della loro compatibilità con il mercato unico. Austria, Grecia e Slovenia hanno introdotto nuovi regimi, mentre i Paesi Bassi hanno sospeso il loro regime. Nell'ambito dei regimi attuati dagli Stati membri, i beneficiari dovrebbero reinvestire parte dell'aiuto in progetti che riducono la loro impronta

di carbonio diretta o indiretta e, con ciò, la loro esposizione al rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio

**Aiuti erogati, nel 2023, dai ricavi delle aste ETS per i costi indiretti, nel 2022** (milioni di euro)

| Stato | Importo | numero destinatari | Ricavi aste 2022 | % rispetto ricavi aste |
|-------|---------|--------------------|------------------|------------------------|
| IT    | 150,6   | 251                | 3.166,1          | 4,8 %                  |
| DE    | 1.643,7 | 668                | 6.772,4          | 24,3 %                 |
| FR    | 604,2   | 280                | 1.834,7          | 32,9 %                 |
| ES    | 228,8   | 185                | 3.186,8          | 7,2 %                  |
| PL    | 372,7   | 95                 | 4.966,4          | 7,5 %                  |

Recentemente alcuni Stati membri hanno confermato e rinnovato la loro intenzione di intervenire, con aiuti per costi indiretti, nei settori navali e dell'aviazione<sup>15</sup>.

## Dati generali su diversi Stati membri

Nel 2023, le emissioni complessive nell'EU ETS ammontavano a 1.149,1 milioni di tonnellate (Mt) di CO<sub>2eq</sub> (in calo rispetto a 1.361,9 Mt di CO<sub>2eq</sub> nel 2022). Le emissioni degli impianti elettrici e industriali rappresentavano 1.095,9 Mt di CO<sub>2eq</sub>, il 16,5% in meno rispetto al 2022. Si tratta della riduzione più elevata di queste emissioni fino ad oggi.

Con questo sviluppo, le emissioni ETS degli impianti sono ora circa il 47,6% al di sotto dei livelli del 2005 e sono sulla buona strada per raggiungere l'obiettivo del 2030 del -62%. La tendenza osservata conferma l'efficacia e l'efficienza dell'EU ETS come uno dei principali incentivi politici per la decarbonizzazione dell'economia europea.

Calcoli di cap separati si applicano alle emissioni derivanti dalla generazione di elettricità e calore, dalla produzione industriale e dal trasporto marittimo e dall'aviazione, nell'ambito dell'EU ETS. Nel 2023 sono state emesse 1 485 575 977 quote, per la generazione di elettricità e calore, e per la produzione industriale. Mentre sono state emesse 26.341.779 quote per l'aviazione. Il trasporto marittimo è incluso nei calcoli del limite massimo, dal 2024 in poi.

Il limite per il 2024 è stato ridotto di 90 milioni di quote e il tasso di riduzione è stato aumentato al 4,3% all'anno, per il periodo 2024-2027, equivalente a 87 924 231 quote all'anno. Questi adeguamenti che riconoscono già che le emissioni derivanti dal trasporto marittimo, sono state incluse nell'EU ETS dal 2024. Il limite del 2024 è stato calcolato a 1 386 051 745 quote.

## Volumi totali di quote messe all'asta, dal 1° gennaio 2023 al 31 12 2023

Indennità generali: 517 587 000  
Indennità di volo: 5 720 500

Assegnazione gratuita nell'ambito dell'EU ETS (2024-2025) (milioni di quote). Dati estratti dal Registro UE il 30 giugno 2024:

---

<sup>15</sup> **Decisione di esecuzione (UE) 2024/3216** del 10 dicembre 2024 bche **autorizza la Francia** ad applicare aliquote di tassazione ridotte all'elettricità fornita direttamente agli aeromobili in stazionamento negli aeroporti aperti al traffico aereo pubblico  
**Bruxelles, 19.12.2024 COM(2024) 583** Proposta di Decisione di esecuzione che autorizza **la Spagna**, a norma della direttiva 2003/96/CE, ad applicare un'aliquota ridotta di accisa all'elettricità fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto.

| 2024  | 2025  | Totale 2021/2025 |
|-------|-------|------------------|
| 527.0 | 526.2 | 2 678,9          |

Per implementare la revisione del 2023 della direttiva ETS, nel gennaio 2024 è stata adottata una revisione del **Regolamento sull'assegnazione gratuita**<sup>16</sup>. La revisione introduce ulteriori miglioramenti basati sull'esperienza maturata nei primi anni dell'attuale periodo di assegnazione. Le principali modifiche includono l'introduzione dell'assegnazione gratuita. Gli operatori sono tenuti a presentare relazioni annuali sui dati di produzione alle **Autorità nazionali competenti**, in base alle quali possono essere apportate modifiche ai volumi di assegnazione gratuita emessi. . Nel complesso, l'assegnazione gratuita per il periodo 2021-2025 è stata ridotta, finora, di 112,2 milioni di quote, rispetto all'assegnazione gratuita totale iniziale.<sup>17</sup>

#### **Entrate derivanti dall'asta delle quote di emissione generali e aeronautiche nell'EU ETS -27 Stati (Milioni di euro)**

|    | 2022<br>Indennità generali | 2023    | 2022<br>indennità di volo | 2023 |
|----|----------------------------|---------|---------------------------|------|
| IT | 3 166.1                    | 3 547,4 | 36.6                      | 58,0 |
| FR | 1 834.7                    | 2 060.1 | 33.6                      | 53,2 |
| DE | 6 772,4                    | 7 582,5 | 40.2                      | 74,1 |
| ES | 3 186,8                    | 3 514.0 | 44.4                      | 70,3 |
| PL | 4 966,4                    | 5 406.7 | 9,6                       | 11,8 |

#### **Quadro di attuazione dell'EU ETS<sup>18</sup>**

Un sistema ETS UE che funzioni deve basarsi su un solido quadro di requisiti di: **monitoraggio, rendicontazione, verifica e accreditamento**. Tali requisiti sono chiaramente indicati nel **Regolamento sul monitoraggio e la rendicontazione**, e nel **Regolamento sull'accREDITamento e la verifica**<sup>19</sup>. I paesi sono tenuti a riferire sulla loro attuazione di tali regolamenti e della direttiva ETS ogni anno.

I Paesi segnalano, ogni anno, entro il 30 giugno, i dati sull'attuazione dell'EU ETS, ai sensi dell'articolo 21 della Direttiva ETS.. **Alla data del 25 ottobre 2024, l'Italia non aveva ancora presentato il suo rapporto per il 2023.** In assenza degli ultimi dati per l'Italia, la Commissione si vede costretta a utilizzare i dati riportati dall'Italia per il 2022, come proxy, per rendere possibile il confronto anno per anno. Per tutti gli altri paesi, vengono utilizzati i dati del 2023.

Nel 2023, c'erano 105 verificatori accreditati per le installazioni e 20 per gli operatori di aeromobili. Inoltre, 28 paesi hanno segnalato che almeno un verificatore straniero era attivo nel loro territorio nel 2023 e 6 paesi hanno segnalato di avere solo verificatori stranieri. Quindi il riconoscimento reciproco dei verificatori tra i paesi funziona con successo.

<sup>16</sup> **Regolamento delegato (UE) 2024/873**, del 30 gennaio 2024, che modifica il regolamento delegato (UE) 2019/331 per quanto riguarda norme transitorie a livello dell'Unione, per l'assegnazione gratuita armonizzata di quote di emissioni.

<sup>17</sup> COM (2024) 538 del 19/11/2024

<sup>18</sup> Notizie e dati tratti da **SWD (Staff Working Document)** della Commissione europea

<sup>19</sup> **Regolamento di esecuzione (UE) 2018/2067**, del 19 dicembre 2018, relativo alla verifica dei dati e all'accREDITamento dei verificatori a norma della direttiva 2003/87/CE. Il Regolamento è stato modificato nel 2020 dal regolamento (UE) 2020/2084, e nel 2024 dal Regolamento (UE) 2024/1321.

**Per il 2023**, non sono state segnalate sospensioni o ritiri dell'accreditamento di un verificatore. In 2 casi, l'ambito di accreditamento dei verificatori è stato ridotto (Finlandia e Polonia). A titolo di confronto, **per il 2022** sono state segnalate: 3 sospensioni; 1 ritiro dell'accreditamento; 1 riduzione dell'ambito di competenza.

### **Accreditamento e verifica nell'EU ETS (2023)**

#### **Numero di verificatori accreditati dall'organismo nazionale di accreditamento – per gli impianti-**

|    |         |                                            |   |
|----|---------|--------------------------------------------|---|
| IT | 10 + 2. | Accreditati altro paese per aviazione 2023 | 2 |
| FR | 6 + 1.  | Accreditati altro paese per aviazione 2023 | 2 |
| DE | 18 + 1  | Accreditati altro paese per aviazione 2023 | 1 |
| ES | 6 + 3   | Accreditati altro paese per aviazione 2023 | 1 |
| PL | 8 + 3   | Accreditati altro paese per aviazione 2023 | 3 |

#### **Numero di reclami presentati sui verificatori, 2023. I reclami sono avvenuti solo in tre Stati**

|    |            |
|----|------------|
| DE | 13 Reclami |
| ES | 20 “       |
| DK | 15 “       |

### **Autorità nazionali competenti**

Tutti i paesi hanno almeno un'Autorità competente centrale, coinvolta nell'implementazione dell'EU ETS. In 14 paesi, come in Italia, solo un'unica Autorità competente centrale è responsabile di tutte le attività dell'EU ETS. Il modo in cui le autorità nazionali competenti si organizzano per implementare l'EU ETS varia da paese a paese. In alcuni paesi sono coinvolte più autorità locali, mentre in altri l'implementazione è più centralizzata

Nei Paesi nei quali sono coinvolte più autorità locali, vengono utilizzati strumenti diversi per coordinare il lavoro tra tali autorità. Se sono coinvolte più Autorità locali (12 paesi)<sup>20</sup>, l'Autorità centrale competente, che è responsabile del monitoraggio, della segnalazione, dell'accreditamento e del lavoro di verifica, svolge un ruolo di coordinamento<sup>21</sup>.

**In cinque stati**,<sup>22</sup> un'Autorità centrale competente orienta le autorità competenti locali e/o regionali, fornendo istruzioni e **linee guida vincolanti**.

**In cinque stati**<sup>23</sup> un'Autorità competente centrale orienta le autorità competenti locali e/o regionali fornendo istruzioni e **linee guida non vincolanti**

**In dieci stati**<sup>24</sup> vengono organizzate **riunioni periodiche** delle Autorità competenti

---

<sup>20</sup> AT, BG, DE, ES, HR, HU, LT, NL, PL, SE, SI, XI (Irlanda del Nord)

<sup>21</sup> Nei casi in cui le autorità regionali/locali sono responsabili del lavoro MRV, l'autorità centrale competente esamina anche i documenti pertinenti (come i piani di monitoraggio) per monitorare la qualità dei processi MRV.

<sup>22</sup> BG, FR, NL, SK, XI

<sup>23</sup> AT, FI, LT, PL, PT

<sup>24</sup> BE, BG, DE, EL, ES, FR, NL, PT, SE, XI

**In otto stati<sup>25</sup>** , per garantire un'attuazione armonizzata dei requisiti, viene organizzata una **formazione comune** per tutte le autorità competenti.

**In undici stati<sup>26</sup>** viene istituito un gruppo di lavoro o di coordinamento strutturato, in cui il personale dell'Autorità competente discute le questioni relative all'attuazione e sviluppa approcci comuni.

### **Ammontare degli oneri amministrativi nell'EU ETS nel 2023<sup>27</sup> (in euro)**

Nel 2023, 16 paesi non hanno addebitato commissioni amministrative ai gestori degli impianti per l'autorizzazione e l'approvazione dei piani di monitoraggio (lo stesso del 2022). Anche i gestori di aeromobili, in 17 paesi non hanno dovuto pagare alcuna commissione (lo stesso del 2022).

Le tariffe variano notevolmente in base al paese e al tipo di servizio: **da circa 19 a 8.442 euro** per un'autorizzazione e l'approvazione di un Piano di monitoraggio per gli impianti; e **da circa 2 a 4.100 euro per i gestori di aeromobili**.

I paesi hanno segnalato di addebitare anche commissioni amministrative, di importi diversi, per modifiche significative ai Piani di monitoraggio

#### **Tariffe applicate per il rilascio/approvazione del piano di monitoraggio:**

##### **Tariffe addebitate agli operatori**

**IT (750)**, AT (100), BG (250), CZ (400), ES (983.35), FI (500), HU (246), IS (4.730), NO (1.013), PL (19.23), PT (235.03), RO (360), SI (22.60), XI (8 442).

##### **Tariffe applicate per l'aggiornamento del permesso:**

**IT (700)**, AT (100), BG (100), ES (393.33), FI (400), HU (130), IS (830), NO (680), PL (2.35), PT (117.52), RO (360), SI (22.60), XI (597)

##### **Tariffe applicate per il trasferimento del permesso:**

**IT (400)**, AT (100), FI (500), HU (130), IS (830), PL (2.35), SI (22.60), XI (597)

##### **Tariffe applicate per la restituzione del permesso:**

AT (100), PL (2.35), XI (950)

##### **Tariffe applicate per la richiesta alla riserva per i nuovi entranti:**

AT (100), BG (500), HU (705), IS (3 480), PL (2,35), PT (1 645,42), SI (22,60), XI (1 581)

##### **Spesa annuale di sussistenza**

**Italia (300)**, Danimarca (4.854), XI (5.762)

##### **Tariffe applicate agli operatori aerei**

##### **Tariffe applicate per l'approvazione di un piano di monitoraggio di emissioni:**

**IT (650)**, AT (100), BG (500), FI (770), HU (570), IE (500), IS (4 100), LV (374), NO (1 013), PL (2.35), PT (304.37), RO (2 000), SI (22.60)

---

<sup>25</sup> AT, BG, FR, NL, PT, SE, SK, XI

<sup>26</sup> BG, EL, ES, FR, HR, HU, NL, PL, PT, SE, XI

<sup>27</sup> Il Liechtenstein non aveva operatori attivi nel 2023. **XI è il codice paese per l'Irlanda del Nord**. La tabella utilizza i **dati riportati dall'Italia per il 2022** come proxy, per rendere possibile il confronto anno su anno. Per tutti gli altri paesi vengono utilizzati i dati del 2023

**Tariffe applicate per l'approvazione di una modifica al piano di monitoraggio delle emissioni:**  
IT (350), AT (100), BG (50), FI (280), HU (570), IS (1 280), LV (200), NO (680), PL (2.35), PT (152.77), RO (500), SI (22.60)

**Tariffe applicate per l'approvazione di un piano di monitoraggio per i dati relativi alle tonnellate-chilometro:**  
IT (700), AT (100), BG (500), HU (570), IS (4 100), LV (200), PL (2.35), PT (304.37), RO (2 500), SI (22.60)

**Tariffe applicate per l'approvazione di una modifica al piano di monitoraggio per i dati relativi alle tonnellate-chilometro:**  
AT (100), BG (50), HU (570), IS (1 280), LV (200), PL (2.35), PT (152.77), RO (500), SI (22.60)

**Trasferimento del piano di monitoraggio:**  
AT (100), HU (570), IS (1 280), S I (22.60)

**Rinuncia al piano di monitoraggio:**  
AT (100)

## **Conformità al sistema ETS dell'UE**

La conformità con quanto prescritto dalla legislazione dell'EU ETS viene verificata in cicli annuali. Per ogni anno di attività, il gestore deve presentare una relazione annuale sulle emissioni entro il 31 marzo dell'anno successivo. Una volta che una relazione verificata è stata verificata da un'autorità competente, il gestore deve restituire il numero di quote equivalenti alle sue emissioni verificate, entro il 30 settembre dello stesso anno<sup>28</sup>.

Per ogni tonnellata di CO<sub>2</sub> emessa, per la quale non è stata restituita alcuna quota in tempo, la Direttiva ETS impone una penale di 100<sup>29</sup> EUR . Questa si aggiunge al costo della restituzione delle quote dovute. Possono essere applicate anche altre sanzioni, per le violazioni della normativa ETS dell'UE.

Nella maggior parte degli anni, gli operatori responsabili delle emissioni, provenienti da installazioni e dall'aviazione, hanno rispettato puntualmente i propri obblighi legali. L'efficienza del sistema di conformità è migliorata, Le Autorità competenti di 10 paesi hanno effettuato stime prudenti per 47 installazioni (circa lo 0,6% di tutte le installazioni, in calo, rispetto allo 0,7% del 2022).

Nel 2023, dodici Paesi hanno utilizzato sistemi IT automatizzati e modelli elettronici per: piani di monitoraggio; relazioni sulle emissioni; relazioni di verifica; e/o relazioni di miglioramento. Nove paesi hanno inoltre utilizzato sistemi IT automatizzati, per gestire il flusso di lavoro per i piani di monitoraggio, per le relazioni annuali sul livello di attività, e per altri scambi di informazioni sui dati di allocazione.

A causa di circostanze eccezionali, nove paesi (6 nel 2022) hanno consentito ai verificatori di effettuare visite virtuali in loco<sup>30</sup>. Per 7 installazioni e 11 operatori di aeromobili, le visite virtuali in loco sono state approvate dall'Autorità pertinente.

---

<sup>28</sup> Nella revisione del 2023, della direttiva ETS, la scadenza per la restituzione delle quote è stata posticipata, dal 30 aprile al 30 settembre (applicabile dal 2024 in poi)

<sup>29</sup> La sanzione viene indicizzata all'inflazione

<sup>30</sup> L'articolo 34a del Regolamento sull'accreditamento e la verifica consente al verificatore di effettuare una visita virtuale del sito se una situazione di forza maggiore impedisce al verificatore di recarsi sul sito. Ciò è consentito solo previa approvazione dell'autorità competente e se sono state soddisfatte determinate condizioni

I controlli di conformità sui report annuali sulle emissioni degli impianti variano tra le Autorità competenti. Nel 2023, tutte le Autorità competenti hanno verificato la completezza dei report degli impianti e la maggior parte lo ha fatto per i report degli operatori aerei.

I controlli da parte delle Autorità competenti restano importanti, per integrare il lavoro dei verificatori. Oltre a controllare i report sulle emissioni, 19 paesi hanno segnalato di aver effettuato ispezioni in loco, presso gli impianti (uno in più rispetto al 2022). Tre paesi<sup>31</sup> hanno segnalato ispezioni in loco per l'aviazione (lo stesso numero del 2022).

Nel 2023, 38 impianti in 10 paesi<sup>32</sup> sono stati multati per non aver consegnato quote di emissione sufficienti a coprire le emissioni dichiarate (emissioni in eccesso). Per l'aviazione, le sanzioni per emissioni in eccesso sono state segnalate da 4 paesi per 9 operatori di aeromobili. 14 paesi<sup>33</sup> hanno segnalato 75 infrazioni, che hanno comportato sanzioni, avvertimenti formali o notifiche formali, inclusi alcuni, ma non tutti i casi di emissioni in eccesso. Sono state segnalate in totale 43 multe (emesse o da emettere, ad esempio, a causa di procedimenti legali in corso), per un importo di 88,8 milioni di euro. Ciò includeva l'aviazione, con 9 infrazioni in 4 paesi, che hanno portato a 7 multe, per un totale di 0,6 milioni di euro. La maggior parte delle multe deriva da sanzioni per emissioni in eccesso.

Le infrazioni più comuni segnalate per il 2023 sono state:

- la mancata presentazione, nei tempi previsti, della relazione sulle emissioni (23 casi) o della relazione sul livello di attività (18 casi);
- la mancata notifica delle modifiche o dell'aggiornamento del piano di monitoraggio (7 casi);
- l'attività senza autorizzazione alle emissioni (7 casi).

### **Controlli di conformità nell'EU ETS (2023)<sup>34</sup>**

#### **Installazioni:**

##### **Quota di report sulle emissioni controllati per completezza e coerenza interna (%):**

**IT (100%),** AT (100%), BE (100%), BG (100%), CY (100%), CZ (100%), DE (100%), DK (100%), EE (100%), EL (100%), ES (100%), FI (100%), FR (100%), HR (100%), HU (100%), IE (80%), IS (100%), LT (100%), LU (100%), LV (100%), MT (100%), NL (100%), NO (100%), PL (100%), PT (100%), RO (100%), SE (100%), SI (100%), SK (100%), XI (100%)

##### **Quota di segnalazioni di emissioni verificate per coerenza con il piano di monitoraggio (%):**

**IT (30%),** AT (25%), BE (7%), BG (100%), CY (100%), CZ (45%), DE (100%), DK (100%), EE (100%), EL (100%), ES (90%), FI (100%), FR (100%), HR (100%), HU (100%), IE (80%), IS (100%), LT (80%), LU (100%), LV (100%), MT (100%), NL (20%), NO (100%), PL (100%), PT (100%), RO (100%), SE (5%), SI (100%), SK (100%), XI (100%)

##### **Quota di report sulle emissioni verificati incrociati con i dati di allocazione (%)**

---

<sup>31</sup> Altri due paesi (Liechtenstein e Irlanda del Nord) non amministrano alcun operatore aereo.

<sup>32</sup> I dati riportati dall'Italia per il 2022 sono utilizzati come proxy

<sup>33</sup> I 14 paesi sono Repubblica Ceca, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Ungheria, Irlanda, Italia, Paesi Bassi, Norvegia, Polonia, Spagna e Svezia. Per l'Italia, i dati riportati per il 2022 sono stati utilizzati come proxy

<sup>34</sup> Il numero massimo di paesi è 30 perché il Liechtenstein non aveva operatori attivi nel 2023.. La tabella utilizza i dati riportato dall'Italia per il 2022 come proxy, per rendere possibile il confronto anno su anno. Per tutti gli altri paesi vengono utilizzati i dati del 2023.

**IT (30%),** AT (25%), BE (100%), BG (100%), CY (100%), CZ (30%), DK (100%), EE (100%), EL (100%), ES (46%), FI (100%), FR (100%), HU (100%), IE (100%), IS (100%), LT (80%), LU (100%), LV (100%), NL (20%), PL (100%), PT (100%), RO (100%), SI (100%), SK (100%), XI (100%)

**Percentuale di segnalazioni di emissioni sottoposte a controllo incrociato con altri dati (%).**

AT (100%), BE (100%), BG (100%), CY (100%), CZ (25%), DK (78%), EE (100%), EL (100%), ES (49%), FR (100%), HR (100%), LT (80%), LU (100%), NL (10%), NO (100%), PL (20%), PT (100%), RO (100%), SE (100%), SI (100%), SK (100%), XI (100%)

**Percentuale di segnalazioni di emissioni analizzate in dettaglio (%).**

AT (25%), BE (10%), BG (10%), CY (100%), CZ (45%), DK (72%), EE (100%), EL (50%), ES (18%), FI (100%), FR (30%), HR (100%), IE (80%), IS (100%), LT (100%), LU (100%), MT (100%), NL (25%), NO (100%), PL (100%), PT (100%), RO (100%), SE (5%), SK (100%), XI (100%)

**Numero di segnalazioni di emissioni verificate respinte per non conformità**

FR (1), RO (1)

**Numero di segnalazioni di emissioni verificate respinte per altri motivi**

FR (13), LT (6), NO (14), PT (7)

**Operatori aerei:**

**Quota di report sulle emissioni controllate per completezza e coerenza interna (%)**

**IT (100%),** AT (100%), BE (56%), BG (100%), CY (100%), CZ (100%), DE (100%), DK (100%), EE (100%), ES (100%), FI (100%), FR (100%), HR (100%), IE (100%), IS (100%), LU (100%), MT (100%), NL (100%), NO (100%), PL (100%), PT (100%), RO (100%), SE (100%), SI (100%), SK (100%)

**Quota di segnalazioni di emissioni verificate per coerenza con il piano di monitoraggio (%)**

**IT (80%),** AT (100%), BE (56%), BG (100%), CY (100%), CZ (50%), DE (100%), DK (100%), EE (100%), ES (100%), FI (100%), FR (100%), HR (100%), IE (100%), IS (100%), LU (100%), MT (100%), NL (100%), NO (100%), PL (100%), PT (100%), RO (100%), SI (100%), SK (100%)

**Quota di report sulle emissioni verificati con altri dati (%)**

**IT (100%),** AT (100%), BE (100%), BG (100%), CY (100%), CZ (100%), DE (100%), DK (100%), EE (100%), ES (100%), FI (100%), FR (100%), HR (100%), IE (33%), IS (100%), LT (100%), LU (100%), MT (100%), NL (100%), NO (100%), PT (100%), RO (100%), SE (100%), SI (100%), SK (100%)

**Quota di report sulle emissioni analizzati in dettaglio (%)**

**IT (50%),** AT (100%), BE (11%), BG (100%), CY (100%), CZ (16%), DE (100%), DK (50%), EE (100%), ES (100%), FI (100%), HR (100%), IE (33%), IS (100%), LU (100%), MT (100%), NL (41%), NO (100%), PL (100%), PT (100%), RO (100%), SE (94%), SK (100%)

**Numero di segnalazioni di emissioni verificate respinte per non conformità**

FR (2), PT (1)

**Numero di segnalazioni di emissioni verificate respinte per altri motivi.**

FR (2), LT 1)

## **Misure per garantire la conformità al sistema ETS dell'UE (2023)**

### **Installazioni:**

#### **Ispezioni in loco**

AT, BG, CY, CZ, DE, EL, ES, FR, HR, HU, IE, LT, NL, NO, PL, RO, SE, SI

#### **Misure preventive adottate per garantire la conformità dell'operatore**

AT, BG, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, HR, HU, LU, NL, NO, PL, SE, SI

#### **Garantire che la vendita di quote di emissione sia vietata in caso di irregolarità**

AT, BG, CZ, DE, FR, SI, SK

#### **Reclusione possibile**

BE, CY, DK, EE, IE, LU, NO, SE

### **Operatori aerei:**

#### **Ispezioni in loco**

DE, NL, SE

#### **Misure preventive adottate per garantire la conformità dell'operatore aereo**

AT, DE

#### **Garantire che la vendita di quote di emissione sia vietata in caso di irregolarità**

AT, CY, DE, DK, EE, FI, FR, HR, IS, LU, NL, NO, SE

#### **Reclusione possibile**

CY, DK, IE, LU, NO, SE

## **Sanzioni per le emissioni in eccesso nell'EU ETS (2023)**

#### **Imposizione di sanzioni per emissioni in eccesso sugli impianti**

IT (2), CZ (1), DE (1), ES (3), FI (1), HU (9), NO (1), PL (4), RO (13), S (3)

#### **Imposizione di sanzioni per emissioni eccessive agli operatori aerei**

IT (1), DE (3), ES (4), RO (1)

### **Conclusioni**

In Europa il sistema EU ETS è operativo nei **Paesi SEE (Spazio Economico Europeo)**, che comprende i 27 Paesi UE più Norvegia, Islanda e Liechtenstein. Dal 2020, l'EU ETS e l'ETS svizzero sono stati collegati tramite un accordo internazionale. Ciò significa che le quote emesse in un sistema possono essere restituite per le emissioni generate in uno dei due sistemi. Con l'accesso a un mercato più ampio, gli operatori possono ottenere guadagni, in termini di efficienza dei costi, e avere più opzioni per l'abbattimento delle emissioni.

Il prezzo del carbonio dell'EU ETS influenza la valutazione degli investimenti e delle misure correlate all'efficienza energetica nei settori interessati. Gli Stati membri utilizzano, oltre ai loro bilanci, anche i ricavi delle aste da l'EU ETS per finanziare miglioramenti dell'efficienza energetica.

Nel 2023, venti Stati membri hanno dichiarato di aver speso 2,3 miliardi di euro per finanziare progetti relativi all'efficienza energetica. Tra questi rientrano: investimenti nella modernizzazione termica di edifici pubblici e privati; consulenza sull'efficienza energetica; illuminazione pubblica efficiente; sistemi di riscaldamento e raffreddamento efficienti, incluso il teleriscaldamento; nonché ricerca e sviluppo. Tutti con l'obiettivo di ridurre il consumo di energia e le emissioni di CO<sub>2eq</sub> !.

I Comitati nazionali, pur nella diversa organizzazione nazionale, hanno il compito di controllare il perfetto funzionamento del sistema, legato alle autorizzazioni e al mercato delle quote, ma anche quello di contribuire, in sintonia con le Amministrazioni nazionale e regionali, al raggiungimento degli obiettivi, imposti dai cambiamenti climatici, e dalla necessità di superare la dipendenza dai combustibili fossili.

Tra i temi più urgenti, vale la pena sottolineare l'esigenza di ridurre i combustibili fossili in tutti gli aspetti della mobilità: stradale, aerea e navale, attraverso il ricorso ai combustibili alternativi e allo sviluppo delle autostrade del mare.

Aumentare gli impegni, per affrontare la povertà energetica, con interventi mirati sulle strutture edilizie e sulle fonti che regolano il riscaldamento/raffrescamento degli edifici.

Intervenire, con un forte impegno, in settori industriali che rischiano, più di altri, la perdita di produttività, rispetto a concorrenti extra UE, che beneficiano di un minor costo dell'energia.

Il confronto e lo scambio di informazioni con gli Organismi degli altri Stati membri, qui succintamente indicati, dovrebbero favorire lo sviluppo di nuovi, interessanti interventi, finalizzati alla migliore gestione della rivoluzione in atto, nel vasto campo dell'energia.

***“Ho imparato che il problema degli altri è uguale al mio. Sortirne insieme è la politica, sortirne da soli è l'avarizia”.*** (Don Milani, da: Lettera a una professoressa)