



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

Politiche EU sul clima

Dott.ssa Federica Fricano

*Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare
Direzione Generale Sviluppo Sostenibile, Danno Ambientale, Rapporti con
l'Unione Europea e gli Organismi Internazionali*

Gas serra: inventario delle emissioni, proiezioni al 2030 e politiche sul clima

Auditorium Ministero dell'Ambiente

15 maggio 2018

Contenuti

- Il 'Quadro clima-energia' al 2030
- Direttiva ETS
- Direttiva ETS-Settore Aviazione
- Regolamento ESR
- Regolamento LULUCF
- Proposta di Regolamento CO₂ auto e van.

Il 'Quadro clima-energia' al 2030

- **Le Conclusioni del Consiglio del 23-24 Ottobre 2014** definiscono gli obiettivi clima ed energia al 2030:
 - Obiettivo UE vincolante di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra del **40%** entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990;
 - un obiettivo di almeno il **27%** di consumo di energie rinnovabili;
 - un aumento del **27%** dell'efficienza energetica;
 - il completamento del mercato interno dell'energia realizzando l'obiettivo del **10% per le interconnessioni** elettriche esistenti e collegando le isole energetiche, in particolare gli Stati baltici e la penisola iberica.

Obiettivo di riduzione GHG

Obiettivo UE vincolante di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra del 40% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990 →

- **-43% rispetto al 2005** nei settori coperti dalla direttiva **EU ETS** (produzione elettrica, raffinazione, acciaio, cemento, carta, ecc.) → Obiettivo unico UE
- **-30%** rispetto al 2005 nei settori '**non-ETS**' → obiettivo da ripartire tra gli Stati Membri (*Effort Sharing -ESR*)

Inoltre:

- Inclusione del contributo derivante dal settore LULUCF in ESR.
- Esaminare strumenti e misure per la promozione della riduzione delle emissioni e dell'efficienza energetica nei trasporti sulla base del principio di neutralità tecnologica.

Direttiva ETS

La Direttiva 2003/87/CE ('EU ETS') regola le emissioni di GHG dei settori industriali e della produzione elettrica in UE (circa 11.000 impianti 'fissi')

- Sistema tipo '*cap and trade*', ovvero fissato un ammontare massimo di emissioni consentite ('*cap*') si dà la possibilità agli operatori di scambiare 'quote' di emissione per adempiere ai loro obblighi
- In questo modo un operatore può scegliere se ridurre le emissioni, se il prezzo delle quote è superiore a quello delle riduzioni, o, viceversa, acquistare quote sul mercato per 'coprire' le proprie emissioni

Direttiva ETS

La Direttiva 2003/87/CE ('EU ETS') ha subito numerose revisioni, l'ultima vigente risale al 2009 (Direttiva 2009/29/CE)

- Principali caratteristiche di ETS su tale base:
 - Cap unico a livello UE, decrescente tra il 2013 e il 2020 dell'1,74% annuo → garantito obiettivo di riduzione
 - Metodo di allocazione delle quote basato su asta per il settore termoelettrico → uso % proventi per fini ambientali
 - Allocazione gratuita per i settori esposti al rischio di delocalizzazione ('*carbon leakage*') basata sui *benchmarks* di prodotto ($tCO_2/t_{\text{prodotto}}$)

Direttiva ETS – revisione al 2030

- Incremento del fattore di riduzione lineare del *cap* da -1,74% a -2,2% annuo tra il 2020 e il 2030
- Percentuale *cap* assegnato su base d'asta determinato ex ante e pari al 57% del totale (riduzione condizionata del 3%, se necessaria)
- Prosecuzione dell'assegnazione gratuita basata su BM (con rivalutazione BM sulla base di dati industria) per gli impianti esposti al *Carbon Leakage*
- Raddoppio, fino alla fine del 2023, del numero di quote da immettere nella riserva stabilizzatrice del mercato e cancellazione delle quote presenti nella riserva se superiori al numero di quote messe all'asta nell'anno precedente, fatta salva la revisione della Decisione che istituisce la riserva

Direttiva ETS – settore aviazione

- La direttiva ETS regola anche le emissioni derivanti dal settore aereo in entrata e uscita dall'UE
- A causa di questioni legate all'applicabilità della norma ai voli extra UE e al fine di non pregiudicare il processo in corso a livello ICAO, il Regolamento 421/2014 stabiliva limitazioni del campo di applicazione della direttiva ETS ai soli voli intra EEA (*European Economic Area*),
- Con sua risoluzione l'ICAO ha approvato un obiettivo di stabilizzazione delle emissioni di CO₂ ai livelli 2020, obiettivo che dovrà essere realizzato, tra l'altro, mediante l'applicazione di un meccanismo di compensazione delle emissioni denominato CORSIA
- L'Italia ha già aderito al meccanismo globale per la stabilizzazione delle emissioni di CO₂, come gli altri Stati EU, in modo che il settore aviazione a livello globale dia il suo contributo al raggiungimento dell'obiettivo dell'Accordo di Parigi.
- Nel corso del 2017, quindi, è stata approvata la revisione del citato Regolamento 421/2014 al fine di rispondere all'esigenza primaria di mantenere gli attuali limiti dell'ambito di applicazione, finché non ci sarà maggiore chiarezza sul sistema CORSIA

Regolamento Effort sharing

Principali esiti raggiunti:

- ripartisce l'obiettivo EU di riduzione delle emissioni del 30% tra gli SM sulla base del PIL pro-capite del 2013. Per IT **obiettivo di riduzione** al 2030 è pari al - **33%**;
- **una maggiore ambizione nello sforzo di riduzione** determinata dall'anticipazione di 7 mesi rispetto al 2020 (come proposto inizialmente dalla Commissione) del punto di partenza della curva di riduzione delle emissioni degli SM.
- Introduzione di due nuove flessibilità:
 - **flessibilità ETS**: per alcuni SM (Italia non inclusa), è previsto un trasferimento limitato di quote disponibili per un ammontare massimo EU di **100 Mt**;
 - **flessibilità LULUCF**: gli SM possono usufruire di crediti generati dal settore LULUCF fino a un ammontare massimo EU di **280 Mt**. All'Italia spetta un ammontare di crediti pari a **11.5 Mt** di CO₂eq. L'utilizzo di tali crediti nell'ambito dell'ESR sarà consentito solo se verrà garantita per il singolo SM la neutralità tra emissioni e assorbimenti nell'ambito del Regolamento LULUCF.

Regolamento Effort sharing

Introduzione di un elemento di equità nello sforzo richiesto agli SM: “**riserva di sicurezza**”:

- costituita da un volume di quote pari a **105 Mt**,
- destinata ai Paesi con PIL pro capite 2013 inferiore alla media EU che, **al 2020**, avranno effettuato maggiori riduzioni rispetto al proprio target (“**overachievement**”).
- accesso alla riserva subordinato al raggiungimento dell’obiettivo EU di riduzione al 2030 pari al 30% rispetto ai livelli del 2005.

Regolamento LULUCF

Principali esiti raggiunti:

- Obiettivo per ciascuno SM: neutralità tra emissioni e assorbimenti nel settore LULUCF (cosiddetta «**no debit rule**»);
- Definizione di un sistema solido e robusto di contabilizzazione e reporting;
- Revisione del livello di riferimento proposto per le foreste gestite:
 - entro il 31/12/2018, per il periodo dal 2021-2025, ed entro il 30/6/2023, per il periodo dal 2026-2030 ciascuno SM trasmette un **Piano nazionale di contabilizzazione forestale** che include il livello di riferimento per i terreni forestali gestiti;
 - La COM, **con esperti nominati dagli SM**, effettua una valutazione tecnica dei Piani Nazionali e se necessario, formula raccomandazioni tecniche. Gli SM ne tengono conto e, se necessario, comunicano i livelli di riferimento rivisti entro il 31/12/2019, per il periodo dal 2021 al 2025, ed entro il 30/ 6/2024, per il periodo dal 2026 al 2030.
- Introduzione di una **specificità flessibilità** per quei Paesi con un'alta percentuale di area forestale, che potranno **parzialmente compensare** eventuali debiti derivanti dalla gestione forestale sostenibile. L'utilizzo di tale flessibilità è subordinata al raggiungimento dell'UE della neutralità tra emissioni ed assorbimenti al 2030.

Proposta di Regolamento CO2 auto e van

Principali elementi della proposta:

- Definisce **target EU post 2020: 15%** dal 2025 e **30%** dal 2030 sia per auto che per i van.
- I target EU sono declinati in obiettivi annuali ai singoli costruttori espressi come emissioni specifiche di CO₂ prodotte dalle auto/van venduti in EU in funzione diretta della loro massa (peso) in un certo anno.
- In caso di non conformità, sono previste **sanzioni** per i costruttori pari a **95€** per ogni g di sforamento per il numero di veicoli di nuova immatricolazione
- Introduce un **incentivo** all'immissione in commercio dei veicoli **ZLEV**: qualora il costruttore riesca ad immettere sul mercato almeno il **15%** dal 2025 e almeno il **30%** dal 2030 di veicoli ZLEV, riceverà un "bonus" sul proprio target specifico. Inoltre, il tale meccanismo prevede una maggiore premialità per i veicoli a zero emissioni (veicoli elettrici puri).

Grazie per l'attenzione



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE