

Sistemi di Logistica

TRIMESTRALE ON LINE DI POLITICA ECONOMICA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA DIRETTO DA ROCCO GIORDANO

Sistemi di Logistica

Anno XVII - n. 3

Settembre 2024

Rivista trimestrale on line
Registrazione del Tribunale
di Napoli
n. 61 del 10.06.2008

Direttore editoriale

Rocco Giordano

Direttore responsabile

Umberto Cutolo

Comitato scientifico

Alberto Amatucci
Luigi Battistelli
Andrea Boitani
Agostino Bruzzone
Giulio Erberto Cantarella
Fabio Carlucci
Loreto Colombo
Fabrizio Dallari
Giulio Maternini
Giuseppe Moesch
Pasquale Persico
Lanfranco Senn
Stefano Zunarelli

Segretaria di Redazione

Anna Crispino

Redazione

via Risorgimento, 46
80028 (Grumo Nevano)
Napoli
Tel. +39 081.3182132
Fax +39 081.3951646
segreteria.giordanoeditore@
gmail.com

Editore

Giordano Editore
via Risorgimento, 46
80028 (NA)
Tel. +39. 081.318.2132
www.roccogiordanoeditore.eu

EDITORIALE

2 **La governance per una Europa politica**

[*Rocco Giordano*]

LOGISTICA

7 **Le attuali criticità della logistica attuale**

[*Redazionale*]

LETTERA APERTA

14 **Lettera al Presidente**

[*Tullio Cappelli*]

ENERGIA

20 **Il sistema di scambio di quote di emissione dell'EU**

28 **Chi inquina paga e finanzia: Modernizzazione, Innovazione, Povertà energetica e misure sociali**

[*Antonello Pezzini*]

UNA POLITICA ECONOMICA EUROPEA

La governance per una Europa politica

di ROCCO GIORDANO

A livello europeo il tema della nuova governance è il tema principale per la nascita di una nuova politica economica europea come anello mancante per il rilancio del progetto europeo di civiltà plurale e coesa e per un'Europa che oltre ad essere unita economicamente lo è anche politicamente. L'instabilità finanziaria e la debolezza delle politiche economiche dei singoli Stati devono essere affrontate da parte dei singoli Stati dando efficacia alla governance potenziale connessa alla cessione di sovranità.

L'opinione dello Studio Giordano sulle Macroaree non prevede una riforma costituzionale, ma un nuovo slancio dell'Europa che nella revisione dei trattati consente anche la nascita di una nuova governance per la politica europea per la città e l'altra città. Sabino Cassese, in recenti contributi sul ruolo dello Stato, a partire dalla crisi, ha sottolineato che il tema della sovranità dello Stato va inquadrato al più generale tema della necessità di cedere sovranità, per guadagnare peso in un contesto internazionale nel quale lo stato nazionale da solo non è più efficace e, pertanto, gli mancano i presupposti per essere efficiente a diversi livelli.

I due libri di Cassese, "Potere e Territorio" e "Democrazia" sottolineano il tema, illustrando come una cessione di soggettività politica è a sostegno di una società in mutamento e indice che la politica e la società sono in empatia propositiva.

Ecco, in questo quadro istituzionale, emerge la necessità di uno sguardo diverso rispetto al tema degli investimenti netti che hanno necessità di un rilancio per ottenere le diverse scale di efficienza. Il governo dell'Italia da molti decenni, con la crescita del debito pubblico, sottrae all'Italia la possibilità di avere una politica economica efficace e basata sulla visione di un lungo periodo che affronti i grandi temi delle infrastrutture che concorrono a moltiplicare l'efficacia dei temi della produttività totale dei fattori. Oggi si tende a dare spazio a nuovi nazionalismi a miopia crescente, mentre sarebbe ora di concentrarsi su come dare efficacia alla politica economica per le infrastrutture complesse dell'Europa e del Mediterraneo. In tale prospettiva la nascita di coordinamenti di governance collaborante tra le regioni

e Stato e tra Stato e Città metropolitane, potrebbe avere efficacia attraverso le Macroregioni per far salire il valore moltiplicatore delle infrastrutture complesse, inserite nella nuova visione strategica della Macroregioni europee necessarie alla competitività dell'Europa a livello globale.

Emerge così, in maniera chiara, che i temi del Debito eccessivo, dell'Inflazione, della Competitività e della Dipendenza finanziaria devono essere reinterpretati alla luce della visione del nuovo ruolo dello Stato nel quadro di visione della nuova governance disponibile, negoziata in maniera intelligente, a seconda dei livelli istituzionali. Si deve rimettere nuovamente al centro del ragionamento la necessità di uscita dalla crisi, specie dopo la pandemia, come tema prioritario rispetto ai temi dei gradi di libertà da conquistare per indirizzare la nuova politica economica. Emerge pertanto la necessità di rivedere in profondità il pensiero di John Maynard Keynes per dare a questo le ali contemporanee per volare e far emergere il tema degli investimenti e della politica fiscale come il tema prioritario rispetto a quelli da affrontare.

La crisi economica della pandemia ha dato spazio ad una spesa sociale poco reversibile e la riduzione degli investimenti pubblici legata alla crisi fiscale dello Stato ed alle politiche di bilancio ha indebolito ogni ipotesi di uscita dalla crisi a breve termine. Il miraggio delle nuove risorse europee e i negoziati per il nuovo assetto istituzionale dell'Europa devono rispondere al nuovo, del dopo pandemia ed apre una speranza di cambiamenti profondi.

L'approccio tecnologico allo sviluppo che ispira i temi della ripresa della produttività non naviga nelle acque adatte perché la politica industriale risente ancora troppo dell'indirizzo legato agli incentivi ai singoli fattori, dimenticando che negli ultimi anni la produttività totale cresce per merito di altri fattori, legati alle risorse immateriali e strategiche, che sono riconducibili ad una visione allargata sulla politica per gli investimenti.

Diventa così evidente che l'aver trascurato di mettere gli investimenti pubblici e privati al centro della politica economica pro-attiva per macroaree ha finito per nascondere leve importanti per l'uscita dalla crisi. Le macroaree potrebbero essere l'occasione per dare alla politica economica un volto riconoscibile di governance collaborante che rompa la politica dei campanili e avvii una visione larga della politica delle infrastrutture complesse, poggiate sulle reti di città. Un ripensamento sui temi della governance interistituzionale deve essere fatto per dare più valore ai temi della digitalizzazione, della sburocratizzazione e della transizione ecologica. Appare pertanto urgente un rafforzamento delle regole europee di finanza pubblici netti, a

cui affidare, nella visione di Delors (richiamato finalmente in campo), un ruolo proattivo di attrazione di altri investimenti perché innalza la speranza di una crescita della produttività totale che consente il rilancio della produttività dei sistemi insediati.

Il tema delle Macroaree di governance strategica accende temi del rilancio di una politica economica per la città come infrastruttura complessa e dell'altra città, periferie e zone a rischio, fino a toccare i temi dell'ambiente e degli investimenti in ricerca; si allarga anche a temi capaci di definire la comprensione del ruolo dello Stato e delle sue sovranità. È il tema della nuova Europa – del dopo Brexit e del dopo pandemia – che è da definire nel nuovo mosaico, in termini di nuova soggettività istituzionale degli Stati che insieme dovranno definire i gradi di libertà della politica economica rispetto alle esigenze di appartenenza. I contesti di cooperazione internazionale dovranno esaltare il potenziale di un paese che vuole appartenere ancora ad una democrazia a forte desiderio di progresso, che la storia passata e futura assegna all'Italia e ai popoli che sapranno scrivere la nuova geografia di un territorio ancora a potenziale infinito.

ROCCO GIORDANO

r.giordanoeditore@gmail.com

ARRIVANO NOTE E COMMENTI

I tempi delle decisioni

di ROCCO GIORDANO

Arrivano note e commenti da parte degli operatori e degli *opinion leaders* di settore che stigmatizzano il «totale abbandono» delle politiche che riguardano il settore dei trasporti e della logistica e in particolare il settore della distribuzione urbana delle merci ed il trasporto pubblico locale. In questo momento di forte crisi di sistema non si ha ancora la visione di quello che è necessario per far «allineare» il tema della mobilità verso una politica sistemica che in verità stiamo invocando da anni.

Il sistema dei trasporti in generale deve partire da una lettura attenta del territorio per studiare il comportamento della domanda di mobilità con tutte le variazioni comportamentali dei singoli utenti; se non si è in grado di operare a questo livello di dettaglio di analisi è necessario operare su una offerta dei servizi che il cliente deve trovare efficace rispetto ai propri bisogni di mobilità. La «fortuna» operativa di Amazon e Flixbus è stata appunto questa, quella di saper coniugare le tecnologie con i bisogni degli utenti, e non a caso sono due strutture private. Il punto interrogativo che ci dobbiamo porre è allora il tipo di mercato di utenti che abbiamo e che vogliamo, e soprattutto i tempi delle decisioni. È un richiamo ad una nuova lettura della politica economica dei trasporti che sia capace di «coniugare» la politica di settore al resto della economia del Paese che nasce dall'esperienza di coordinamento e direzione di innumerevoli studi di ricerca e pianificazione nei settori del trasporto viaggiatori e merci a scala nazionale e internazionale del trasporto pubblico. Sul versante del trasporto merci, l'industria moderna, richiede che siano garantite consegne rapide, attraverso frequenti e stringenti programmazioni su reti di distribuzione sempre più grandi. La crescita di valore per unità di peso delle merci trasportate, la diffusione di modalità di produzione *just in time*, il miglioramento dell'efficienza logistica come leva competitiva, sono tendenze strutturali che si esprimono nella massima attenzione al rapporto tempo/qualità/prezzo del trasporto e soprattutto alle decisioni dei clienti.

Il sistema dei trasporti deve partire da una lettura attenta del territorio per studiare la domanda di mobilità

La logica delle connessioni di rete per affrontare il nodo delle politiche infrastrutturali è il primo punto che focalizza l'attenzione alla relazione economica tra accessibilità e crescita, in relazione alle politiche territoriali, per focalizzare in mo-

do puntuale le politiche dei trasporti. È necessario pertanto riscoprire il finalismo economico dei trasporti e le sue dinamiche evolutive per sottolineare la necessità di spostare l'ottica delle valutazioni dalla «distanza» dello spostamento al «tempo» dello spostamento, come elemento prestazionale essenziale del sistema, e dal «prezzo» della prestazione di trasporto al suo «contenuto di servizio», come elemento essenziale dell'incontro domanda-offerta.

ROCCO GIORDANO

r.giordanoeditore@gmail.com

Rocco Giordano, è laureato in Economia Marittima all'Istituto Universitario Navale di Napoli. Nel 2004 gli è stata conferita la laurea Honoris Causa in Scienze dei Trasporti presso la Constantinian University di Providence (Usa). Responsabile degli Studi Economici del Csst dal 1978 al 2006, ha diretto la Rivista Scientifica «Sistemi di Trasporto». Edita la Rivista «Sistemi di Logistica» ed «European Transport» dell'ISTIEE e AIIT e la rivista "I Protagonisti" insieme al ilDenaro.it.

LA LOGISTICA PUBBLICA COME RISORSA DEL PAESE

Le attuali criticità della logistica in Italia

A cura della REDAZIONE

Per inquadrare i fenomeni che generano le criticità e sono causa di una minore competitività delle aziende italiane, sia dal punto di vista della «domanda di logistica» sia da quello dell'offerta, è stato organizzato un apposito Focus Group, di cui qui si riportano sinteticamente i principali risultati di varie problematiche.

Con il termine di «logistica pubblica» si può intendere, oltre che la logistica per il settore pubblico, anche la logistica come risorsa del Sistema Paese nel suo complesso. In questo senso l'attività logistica è vista in modo più ampio di quello tradizionale: si passa da un fatto di natura puramente aziendale ossia «privata» a una di natura «pubblica», che quindi rientra fra le sfere di interesse e di competenza dello Stato, con importanti ricadute sulla competitività del territorio.

Le scelte pubbliche (di pianificazione, di regolazione, ecc.) ai diversi livelli influenzano in maniera decisiva la competitività logistica di un territorio e devono creare le condizioni necessarie alle imprese che fanno logistica (sia per conto proprio sia per conto terzi) per essere efficienti e competitive.

- **Scarsa diffusione della «cultura logistica» e mancanza di risorse professionalizzate.**

La carenza sul mercato di risorse umane adeguatamente formate impedisce a molte aziende il concreto sfruttamento di tutte le potenzialità che una moderna logistica ed un'appropriata movimentazione delle merci offrono. In Italia mancano percorsi formativi istituzionali: a differenza di Francia, Germania e Inghilterra, dove la logistica è materia di studio già nelle scuole superiori, nel nostro Paese non esiste la figura del «perito industriale in Logistica e Trasporti». Eppure oggi il lavoro del logistico è tra le prime fonti di occupazione nazionale per diplomati, dopo l'area commerciale, e a differenza di altre categorie professionali non può essere sostituita né dalle macchine né dai *computer*, in quanto per definizione, deve saper gestire giorno per giorno situazioni differenti e difficilmente riconducibili a schemi *standard*. Anche nelle aziende che forniscono servizi di logistica, esiste in media solo un laureato ogni venti diplomati (fonte: *TNT Logistics Italia*). La figura professionale di «esperto in Logistica e Trasporti» sarà sempre di più richiesta dal mercato del lavoro nell'immediato futuro, sia per soddisfare le esigenze delle impre-

Le politiche sono necessarie per far accrescere il livello di accessibilità e competitività

se industriali e di servizio, sia per innovare radicalmente l'organizzazione, la produttività e l'efficienza del sistema stesso, nonché per favorire la nascita e lo sviluppo di nuove aziende. Inoltre, si avverte la mancanza di un centro o di un *network* di eccellenza per la ricerca applicata in materia di logistica e trasporti, analogamente a quanto avviene all'estero (ad esempio: la *Cranfield University* in Inghilterra) e per i percorsi di formazione post-universitaria.

- Scarsa diffusione dell'*outsourcing* logistico.

La gran parte delle imprese italiane manifesta ancora una bassa propensione alla terziarizzazione delle attività logistiche, per motivi che dipendono sia da fattori strutturali (prevalenza di piccole-medie imprese che esprimono una domanda di logistica guidata dal «fattore costo», molto frammentata e molto personalizzata), sia da fattori culturali. Uno tra tutti l'immaturità del mercato dei servizi, caratterizzato da un'alta frammentazione delle aziende fornitrici di servizi logistici il cui raggio d'azione è spesso limitato ad alcune aree regionali e che peraltro non sono incentivati né all'aggregazione né alla crescita dimensionale.

La domanda di terziarizzazione si concentra prevalentemente su servizi elementari (trazione, affitto spazi di magazzino, distribuzione, ecc.), ed è piuttosto bassa per servizi più complessi (allestimento ordini, lavorazioni ausiliarie, ecc.). Solo in pochissimi settori si sono diffusi modelli organizzativi che hanno consentito la terziarizzazione di tutta l'attività di movimentazione delle merci, sia in entrata, sia in uscita, che ad oggi sono circoscritti al settore automotive, all'abbigliamento e ai beni di largo consumo. Anche in questi settori, d'altra parte, l'*outsourcing* si scontra con l'assenza di operatori che abbiano una copertura nazionale, che abbiano elevata specializzazione (merci pericolose, prodotti deperibili, ecc.).

- Carente diffusione e standardizzazione dei sistemi informatici e telematici per la logistica.

In molte PMI manifatturiere e commerciali la pianificazione delle attività logistico-produttive, la gestione del magazzino, delle scorte e dei trasporti non viene adeguatamente supportata da sistemi informatici avanzati. Analogamente le imprese di trasporto e di logistica mostrano notevoli resistenze verso gli investimenti in *information technology*, condizione indispensabile per lo sviluppo dell'*outsourcing* logistico e di servizi avanzati a valore aggiunto. La motivazione sta nel fatto che il fattore «costo» è ancora predominante rispetto alla «qualità del servizio». In altre parole, il mercato non ne riconosce la valenza. Inoltre, il basso livello di informatizzazione delle infrastrutture e nei nodi di trasporto, nonché la scarsa diffusione di procedure informatizzate presso le dogane all'interno dei porti e degli aeroporti, è causa di rallentamenti nelle operazioni e, a volte, determina la scelta di far

La gran parte delle imprese italiane manifesta ancora una bassa propensione alla terziarizzazione delle attività logistiche

sbarcare/imbarcare le merci all'estero (*container* dirottati nei porti del *Northern Range*, flussi «aviocamionati» verso l'*hub* di Francoforte). In alcuni casi, l'assenza di una rete telematica nazionale e di una piattaforma per la tracciabilità delle merci di alcune filiere critiche, è causa di inefficienze al sistema trasportistico nazionale e di mancanza di controllo sulle spedizioni ad alto rischio per la collettività, come nel caso delle merci pericolose.

Analogo discorso si può fare per la telematica a supporto delle iniziative di *city logistics*.

- **Diffusione della clausola di resa «franco fabbrica».**

Larga parte dell'industria nazionale, e soprattutto le PMI manifatturiere, non ha fino ad oggi sentito il bisogno di esprimere un controllo forte dei flussi dei materiali e delle informazioni, né ha ricercato nell'efficienza dei processi logistici particolari fonti di vantaggio competitivo. Le ragioni dell'arretratezza dei servizi logistici e di trasporto in Italia dipendono in buona parte dalla domanda, vale a dire, dall'abitudine delle imprese, specie le PMI, di trascurare l'organizzazione dei trasporti in ingresso e in uscita, vendendo secondo la clausola franco fabbrica e analogamente, acquistando franco destino. Questo comporta che le importazioni e le esportazioni verso il nostro Paese siano gestite *extra moenia* dagli operatori logistici dei nostri principali *partner* commerciali, Francia e Germania, che non a caso hanno fatto *shopping* delle nostre imprese di logistica negli ultimi 10 anni. Gli operatori italiani, al contrario, continuano a retrocedere nelle quote degli scambi con l'estero per tre ordini di ragioni: l'onerosità nell'attraversamento dei valichi (costi di transito e tempi di attesa), il maggior costo del trasporto su strada rispetto ai trasportatori dell'Est e che tende ad allinearsi a quello degli altri Paesi europei. Il risultato della scarsa competitività delle imprese legate al sistema logistico nazionale è che l'Italia, con la sua elevata vocazione all'*export*, compra sempre più servizi di trasporto da imprese estere.

- **Mancata ottimizzazione tra gli attori della *Supply Chain* estesa.**

Di pari passo all'integrazione della *Supply Chain*, in questi ultimi anni e nel prossimo futuro si continuerà a parlare di collaborazione tra imprese e tra sistemi di imprese. In Italia, anche per ragioni storiche, è sempre prevalso un approccio di chiusura dell'azienda verso i suoi *business partner* (fornitori, clienti, terzi, ecc.), con grandi difficoltà nello scambio di informazioni rilevanti tra gli attori della stessa filiera (imprese manifatturiere e distributive, operatori logistici e trasportatori). Solo in alcuni settori avanzati, quali il farmaceutico e l'automotive, avviene già da tempo la condivisione di informazioni essenziali per il processo logistico quali il programma delle consegne, la pianificazione della produzione, i piani promozionali, ecc. In questo modo si

Di pari passo
all'integrazione della *Supply Chain*, nel prossimo futuro si continuerà a parlare di collaborazione tra sistemi di imprese

sono ottenuti benefici condivisi tra tutti gli attori in termini di riduzione del costo delle scorte di sicurezza, dei costi di trasporto e dei costi di magazzino, secondo la logica delle economie di rete. Nel settore dei beni di largo consumo, al contrario, nonostante l'avvio del progetto ECR (*Efficient Consumer Response*) a partire dagli anni Novanta in cui erano coinvolti distributori e produttori, alla ricerca di reciproche efficienze lungo la catena logistica, meno del 5% del volume di attività è gestito in ottica collaborativa.

- **Elevata incidenza dei tempi di inattività del trasporto.**

In Italia si è sempre data poca attenzione alle problematiche relative ai tempi di inattività del ciclo di trasporto, in particolar modo per quanto riguarda le attese per il carico e lo scarico dei mezzi. L'assenza di collaborazione e di coordinamento tra interlocutori logistici e interlocutori commerciali delle aziende genera ricadute importanti sui tempi di sosta degli automezzi nonché è causa di continui attriti sui costi di interfaccia (ad esempio per la gestione dell'interscambio dei *pallet*). Tali inefficienze generano costi che potremmo meglio definire sprechi, che coinvolgono tutta la filiera logistica, caricatori, trasportatori, destinatari e l'intero Sistema-Paese. Il fenomeno è addirittura eclatante nel caso dei centri distributivi della GDO (Grande Distribuzione Organizzata) nel settore dei beni di largo consumo in cui si arriva, in media, a 3 ore di attesa.

La focalizzazione sulle emergenti criticità di settore consente di identificare i «percorsi virtuosi» che l'azione pubblica deve intraprendere nell'ottica di rimuovere tali criticità e che attengono sostanzialmente ai seguenti ambiti:

- promuovere l'adozione di modelli logistici vincenti per le specifiche filiere (a cominciare da quelle già individuate per i progetti pilota) attraverso la formazione di comitati di filiera o agenzie di promozione settoriali per la diffusione delle *best practices*;
- incentivazione all'*outsourcing* logistico, non solo in fase distributiva ma anche per l'approvvigionamento delle materie prime e/o dei semilavorati, diffondendola pratica del conto terzi anche per le consegne in ambito urbano;
- sviluppare la formazione professionale e la ricerca applicata al settore logistico e trasporti;
- incoraggiare lo sviluppo di *standard* per lo scambio di informazioni e delle merci e abilitare una rete telematica nazionale a supporto della logistica e dei trasporti;
- ridurre le inefficienze dei trasporti nelle fasi di carico/scarico, diffondendo la pratica degli appuntamenti (o, in *estrema ratio*, introducendo una logica di tariffazione basata sul «tempo del ciclo di trasporto») e migliorando l'efficienza organizzativa dei nodi logistici di interscambio modale;

In Italia si è sempre data poca attenzione alle problematiche relative ai tempi di inattività del ciclo di trasporto

- semplificare le procedure e la burocrazia che riducono la competitività delle imprese operanti in Italia e rallentano, se non allontanano, gli investimenti esteri.

Una sintesi operativa: verso il nuovo assetto logistico del Sistema- Paese

L'evoluzione dei modelli insediativi e delle condizioni di accessibilità locali, i cambiamenti che si stanno determinando negli assetti distributivi (logistica privata) in risposta alla crescente importanza dei circuiti di filiera (dai distretti produttivi a quelli logistici), le permanenti criticità infrastrutturali ed organizzativo/normative dei singoli comparti modali e, per estensione moltiplicativa, dei sistemi integrati terrestre-marittimo-aereo nella loro dimensione sia nazionale, che internazionale sono alla base della rotta tracciata dal Piano della Logistica per il riposizionamento competitivo del Sistema-Italia. Accanto ad opzioni e priorità di efficientamento settoriali, il disegno generale che il Piano suggerisce è quello di integrare reti e nodi di trasporto e logistica, partendo da un assetto di sistema basato su sette piattaforme integrate (come previste dal DPEF 2006-2009) e specificamente:

Piattaforma logistica del Nord-Ovest, costituita dal sistema portuale ligure Genova, La Spezia, Savona, con la retroportualità di Rivalta Scrivia ed Alessandria, le strutture intermodali di Novara e Orbassano, strettamente integrate, per il tramite dell'*hub* dell'Area Milanese, con il nodo ferroviario di Mortara e le piattaforme logistiche di Piacenza-Pavia e dall'*hub* aeroportuale di Malpensa;

Piattaforma Logistica del Nord-Est, centrata sul nodo logistico di Verona, quale sistema logistico attrezzato, punto cruciale e strategico dell'incrocio tra Corridoio 1 e Corridoio 5, formato dai sistemi portuali di Trieste e Venezia e la sua retroportualità, integrata ai nodi intermodali di Padova, Rovigo con la piattaforma di Cervignano ed il sistema aeroportuale del Triveneto;

Piattaforma Logistica Tirrenico-Adriatica del Nord, composta dai nodi di Livorno, Prato, Parma, Bologna ed il porto di Ravenna;

Piattaforma Logistica Tirrenico-Adriatica Centrale, costituita dal porto e dal retroporto di Civitavecchia, dall'*hub* aeroportuale ed interportuale di Fiumicino, e dall'asse funzionale dei due mari, organizzato sui nodi intermodali di Orte-Jesi/Ancona e relativo porto, e l'area umbra con il nodo di Foligno a «scavalco»;

Piattaforma Logistica del Mediterraneo Sud.

L'evoluzione dei modelli insediativi e delle condizioni di accessibilità locali, i cambiamenti che si stanno determinando negli assetti distributivi

IL TEMA DELLE MACROAREE

Il Mezzogiorno d'Italia attraverso la nascente "Regione Mediterranea"

di STANISLAO NAPOLANO

Il Mezzogiorno d'Italia non è una semplice indicazione geografica, ma rappresenta una entità territoriale che accomuna per storia, per cultura, per tradizioni, per vicissitudini ed esperienze del passato, una comunità che per otto secoli è stata uno stato unitario, una nazione, con tradizioni, cultura e caratteristiche proprie, anzi il primo stato unitario della penisola italiana e tra i primi in Europa, nato nel 1130 come regno di Sicilia che comprendeva la Sicilia, il Ducato di Puglia e Calabria, per poi allargarsi fin su al principato di Capua.

La storiografia recente ha fatto emergere tardivamente parte di quanto realmente è accaduto con la fine dello stato delle Due Sicilie e bisogna tenerne conto, tale evento portò ad una destabilizzazione della società meridionale, dovuto alla perdita della propria indipendenza e autonomia, questo portò ad una deindustrializzazione, ad una modifica dell'assetto scolastico che da organizzazione sostenuta dal clero, fu presa in carico dallo stato sabaudo in modo inefficiente; ad una destrutturazione dell'organizzazione sanitaria; al ridimensionamento della flotta commerciale delle Due Sicilie, la prima per tonnellaggio nel Mediterraneo e in Europa; fabbriche smontate e trasferite al nord; la fuga da Napoli delle banche più importanti del continente europeo come la Rothschild, quindi una realtà messa in ginocchio, ma fatto ancor più grave diede inizio alla tragedia dell'emigrazione di massa dalle terre, che mai prima d'allora avevano vissuto tale fenomeno.

Il Mezzogiorno d'Italia oggi vuole recuperare le posizioni perdute in campo economico, finanziario, culturale, produttivo e identitario ed il Centro Studi sarà impegnato al massimo nel contribuire a tale obiettivo.

"La globalizzazione non porta molta fortuna all'Italia. Così fu dopo il 1492 quando l'Oceano prese il sopravvento geopolitico ed economico sul Mediterraneo, e così accade oggi. Affinché le regioni del Meridione e dell'Italia tutta possano vincere le continue sfide di un mondo sempre più globale, è necessario cambiare il sistema di governo dei territori. Gli Enti regionali, come realizzati dopo il 1970 non rispondono più all'esigenze di un paese moderno, non solo perché disegnati su perimetri amministrativi rigidi ed avulsi dai

Il Mezzogiorno d'Italia oggi vuole recuperare le posizioni perdute in campo economico, finanziario, culturale, produttivo e identitario

contesti storici e sociali, ma anche perché sempre più appesantiti da una deriva gestionale che li rende autoreferenziali ed incapaci di rispondere ai bisogni ed alle esigenze dei cittadini. Parliamo di un sistema immaginato nel 1948, concretizzato nel 1970, modificato nel 2001 e che oggi mostra tutta l'anzianità, senza aver alcuna capacità di autoriformarsi. E invece serve una palingenesi. Qui e ora!" (Autonomia Regionalismo Macroregione – C. S. – 2023).

È bene precisare che il Mezzogiorno d'Italia da noi considerato, è da intendersi le sei regioni peninsulari, Abruzzo, Molise, Puglia, Campania, Basilicata, Calabria, più la Sicilia. La Sicilia, come anche la Sardegna, che poco centra con il Mezzogiorno peninsulare, sono regioni a statuto speciale, per cui le loro particolari condizioni in questa fase, saranno considerate a parte, in un secondo momento. Occorre sin da subito sgombrare il campo da qualsivoglia fraintendimento di sorta!

La Repubblica Italiana è una e Indivisibile e la presente proposta si inserisce nel perimetro della legalità costituzionale.

L'art. 5 della Costituzione recita

*"La Repubblica, una e indivisibile, **riconosce e promuove le autonomie locali**; attua nei servizi che dipendono dallo Stato **il più ampio decentramento amministrativo**; adegua i principi ed i metodi della sua legislazione alle esigenze dell'autonomia e del decentramento".*

STANISLAO NAPOLANO
stan.napolano@libero.it

Stanislao Napolano, è laureato in Medicina e Chirurgia presso l'Università degli Studi di Napoli Federico II ed è tutt'oggi medico convenzionato di Medicina dei Servizi. È stato Responsabile dell'O.U. Assistenza Anziani del Distretto Sanitario di Procida e nel 2024 è stato nominato Vicepresidente organizzativo del Centro Studi Regione Mezzogiorno Mediterraneo EU-MED.

AL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA ON. SERGIO MATTARELLA

Lettera aperta

di TULLIO CAPPELLI

Caro Presidente, ho fatto riflessione su quanto da Lei indicato e dopo una amareggiante disamina su argomenti e uomini, temo di dover prendere in considerazione il trasferimento dell'Istituto. Tale fatto mi addolora se penso, come dice Lei, all'impegno del professor Guido Gerin e non dimentico quello del professor Giacomo Borruso e del fraterno amico Franco Frattini, anche da Lei stimato. Mi rimetto, "scientificamente", a Lei per valutare eventualmente chi affiancarmi purché come dice Lei "motivato" e capace di responsabilizzarsi. Io posso comunque "controllare" il ruolo dell'istituto anche se in Leiden o Parigi dove esiste anche un diritto di sede presso l'UNESCO e un riferimento nella dottoressa Lalumiere. Tuttavia alcuni amici rispondono alle varie chiamate e sono i nomi che ho fatto nella "legenda" consegnata ai vertici istituzionali di questa Regione per discutere sull'opportunità di restare in Italia ma non nascondo che non ho ricevuto che sporadiche disponibilità ma non grandi riscontri. Certo ho inteso invece la Sua disponibilità a tempo debito e sarebbe per noi tutti un grande onore. Le allego la legenda dove si evince anche il problema "istituto" e giudichi Lei. Certo o manteniamo il controllo o localizziamo l'istituto in altra sede più operativa. Temo infatti che nessuno dei locali è in grado di comprendere il ruolo vero di questo ente di interesse pubblico che però a mio avviso dovrebbe essere ricostituito nel suo organico. Questo finora non è stato voluto. Lo stesso dilemma vale per la vitale operazione del polo energetico a Lei ben noto. Solo ora i governanti italiani sembrano arrivati a razionali decisioni sulla opportunità e valenza dei rigassificatori senza ignorare le componenti innovative.

Concordo la perdita di tempo col ministro Cingolani spero, per non privare anche di questo privilegio l'Italia di trovare maggior razionalità nell'attuale Ministro Fratin e più coraggiose e responsabili collaborazioni. A Lei sono ben noti i vari identificati silenzi! Credo vadano tenuti in severa considerazione. In rispetto al mio impegno con Lei verifico ulteriormente la capacità italiana tenendo conto del rapporto e accordi con Vienna. Poi Presidente, confortato dalla Sua comprensione, debbo seguire altre soluzioni.

Resterà l'amarezza di una incapacità gestionale del nostro Paese già aspramente giudicato. Ho parlato in Trieste con S.E. l'arcivescovo di Catania mons. Luigi Renna che aspetta le osservazioni da parte nostra in vista dell'evento del mondo cattolico nelle giornate programmate in Trieste, sì crocevia di traffici, etnie e religioni ma oggi prevalentemente laica a mio avviso pervasa da "indifferenza". Comunque ritengo che Lei sia determinante "testimone" di valori premesse di Pace e certo sarà di buon auspicio.

*Resterà l'amarezza
di una incapacità gestionale
del nostro Paese
già aspramente giudicato*

LEGENDA INIZIATIVE

1. Forum Mondiale Scienza e Innovazione
 - a. promozione diritti umani e concetto Stato di Diritto con particolare attenzione ai Paesi nella “Regione sud-est d’Europa” cioè i Balcani;
 - b. realizzazione interscambi scientifico culturali con ipotesi di Masters elevabili alla dignità di Cattedre Jean Monet (vedi Collegio Europa Bruge Federica Mogherini) N.B. In ogni Paese dei Balcani ed altri esistono corrispondenti qualificati in particolare Albania, Montenegro, Croazia (Gari Cappelli) Repubblica Ceca ed altri;
 - c. auspicata la collaborazione con il “Global Committee for the Rule of Law” presieduto da Giulio Terzi di Sant’Agata già affiancato all’Istituto in più eventi mentre da ricontattare la SIOI, già partecipe perché già presieduta dal fraterno amico Franco Frattini, anche nostro Presidente Onorario ma ora sostituito dall’Ambasciatore Riccardo Sessa ovviamente da informare;
 - d. collaboratori consolidati: professor Antonello Pezzini CESE (Bruxelles) Comitato Economico e Sociale Europeo, Responsabile per l’Energia in Europa e presso il governo italiano (Ministro Fratin), Rappresentante di Confindustria in UE, Commissione Consultiva Mutazioni Industriali (Bruxelles), Membro con diritto di voto in rappresentanza del Ministro dell’Ambiente e dell’Energia nel Comitato ETS (European Union Emission Trading System). Tale comitato è l’autorità nazionale presieduta dal Ministero dell’Ambiente e Energia.
2. Professor Rocco Giordano: nota autorità nazionale della Logistica e Trasporti (supervisor del progetto “trasporti intelligenti”)
3. Dottor Iskren Kirilov Direttore del IOGP Europa Organizzazione Internazionale dei Prodotti di Gas e di Petrolio in Bruxelles
4. Dottor Alessio Lilli Presidente SIOT (Security e Innovazione informatica)
5. Ingegnere Diego Bravar: coordinatore di una fase applicativa e operativa del progetto (collaborazioni Africa, start-up, settore sanità, gestione CLOUD HPC Data Center di altissimo livello al servizio della ricerca e delle sinergie operative e non solo locali)
6. Ing. Pavel Kopp Ambasciatore Repubblica Ceca plenipotenziario e corrispondente Presidenza in Praga
7. Prof. Igor Jakomin docente ed ex Vice Ministro Trasporti in Slovenia e collegamento più Paesi dei Balcani a livello scientifico
8. Prof. Umberto Tirelli Comitato scientifico Sanita e Oncologia
9. Mons. Ettore Carlo Malnati Cappellano di Sua Santità, Docente Diritti Umani e Irenologia Università di Trieste. Docente Dottrina Sociale Facoltà Teologica Lugano. Membro della Russian Academy of Natural Sciences.

*Auspicata la collaborazione
con il “Global Committee
for the Rule of Law”
presieduto da Giulio Terzi
di Sant’Agata*

PROGETTO ENERGIA

Il Polo Energetico ospitabile in Porto Romano Albania forse potrebbe essere “tutto italiano” se il governo sarà razionale, considerando il fatto che esso progetto è anche di interesse comunitario e giudicato altamente innovativo come si evince dagli allegati Tale progetto è uno dei due indicati nella nota del Presidente Mattarella ed in tal senso è un impegno morale per lasciarlo agli italiani. Infatti l’alternativa è favorire l’amico Al Thani in Qatar, oppure Sonatrach oggi condizionata da compensazioni francesi con ovvie limitazioni che però non riguardano l’Albania, oppure Exxon Mobil che già ha accordi di collaborazione firmati con Tirana. Il progetto prevede un mega rigassificatore, perché fatto a moduli, produttore gas naturale, alimentante anche centrali termoelettriche, e dal recupero del freddo, realizzazione di impianti di refrigerazione come dal calore colture specializzate. È integrato da impianto per l’abbattimento totale della CO₂, con ulteriore produzione di energia elettrica oltre quella delle centrali termoelettriche, Carbonio e IDROGENO.

Per tali aspetti è giudicato altamente innovativo anche dalla Presidenza Europea. Inoltre con un procedimento innovativo l’idrogeno viene reso inerte e quindi stoccabile e trasportabile in sicurezza. Il gas naturale entra tramite il TAP e l’energia elettrica via Montenegro tramite il TERNA e così ha anche vie di accesso da Tarvisio e per l’Austria.

PROGETTO SPORTIVO SOCIALE

Esso consiste nel realizzare un Centro Polisportivo e Polifunzionale anche sede di opportunità di interscambi con Paesi esteri. Pur considerando seria ed apprezzabile l’iniziativa dell’amico Samer della Cittadella dello Sport essa è limitata a settori sportivi particolari. Così in forza di un comodato d’uso a titolo gratuito da parte della SIOT, con la giustificata tolleranza del consorzio COSELAG perché l’iniziativa pur aperta al pubblico favorirebbe anche dipendenti dell’area industriale ove graviterebbe essendo gli spazi molto ampi, quelli limitrofi alla SIOT e alle altre realtà industriali e artigianali lì presenti. Esiste di già un progetto tecnico per questo centro polisportivo e polifunzionale che così sarà a livello nazionale e non solo. Non vanno ignorati gli aspetti recettivi, culturali e di formazione in mutua collaborazione coi Paesi esteri limitrofi e non è considerato seriamente il mondo del para olimpico già informato e dichiaratosi interessato come altre società locali storiche. Altri progetti non trovando corrispondenze in Italia sono già stati trasferiti in altre sedi estere come probabilmente avvera’ per il nuovo “incubatore” di Start-Up ipotizzato in Trieste con raddoppio del preesistente BIC al fine di far convergere anche le iniziative quali promozioni di sviluppo estere considerando però solo quelle start-up estensibili a piccole medie imprese (PMI) come nell’ottica prevista dalla UE per “l’integrazione fra i popoli”.

*Per tali aspetti è giudicato
altamente innovativo
anche dalla Presidenza
Europea*

Proprio la valenza del BIC che ha seguito questa direttiva ha fatto pensare a Trieste e non a Como pur restando perplessi per l'atteggiamento negativo delle autorità locali forse determinato da fatti non chiari. Le start-up straniere sono già finanziate attraverso il loro Paese ed alcune comunque dalla UE anche perché alcune sono altamente innovative specie quelle dell'Albania, molto più avanzate e operative delle dispersioni italiane. Ragion per cui probabilmente saranno individuate sedi più concrete o croate o la stessa Albania auspicando almeno l'intervento della minoranza italiana già comunque allertata. Resta presente pur compromesso dal fatto "pandemia" il risultato non brillante dell'ESOF in Trieste scelta in alternativa a Leiden che pur aveva impostato una efficiente mutua collaborazione con più di diecimila ricercatori oggi attrattiva per il Forum che in codice è stato definito la "Cernobbio2" ma le vere presunte entità operative avanzano in ordine sparso e così segnalate a Cracovia e Bruxelles. La sede di tali progetti doveva essere punto di riferimento periodico a una costruttiva verifica dei progressi della sinergia di ricerca delle varie discipline.

INFORMATIVA

Il nostro Istituto Internazionale di Studi sui Diritti Dell' Uomo ha promosso il progetto finalizzato internazionale "Forum Mondiale della Scienza e Innovazione" a Voi noto che, con i suoi eventi, ha già evidenziato la necessità di operare a livello scientifico e didattico con la promozione dei Diritti Umani e del concetto di Stato di Diritto, tramite corsi, masters e interscambi scientifici, nel mentre a livello operativo, selezionando, come strumento del settore della ricerca e innovazione, il coordinamento di start-up, nell'ottica però di completare una filiera che preveda la loro trasformazione in PMI (Piccole Medie Imprese) operative e produttive, a concorrere al progresso e sviluppo dei vari Paesi.

Si vuole dare la precedenza ai settori dell'innovazione nel campo della digitalizzazione, della Cyber security, delle trasmissioni, in particolare quelle quantistiche e dell'energia.

Abbiamo un formale impegno con il Presidente della Repubblica Italiana a localizzare la sede operativa in Italia ed in particolare in Trieste.

In tal senso si ipotizza la localizzazione, in questo sito, di un "incubatore internazionale di startup" avendo segnalato a tale scopo un'entità promotrice facente capo all'ingegner Diego Bravar, la Biovalley Group e autorizzando la stessa, purchè garante, ad operare con specifica società, purchè controllata.

A sostegno ci si adopererà a trovare adeguati finanziamenti e eventuali partners purchè consapevoli dell'importanza dell'iniziativa e con finalità di integrazione fra i popoli.

La sede di Trieste, a nostro avviso, non è adeguata per idonei interlocutori locali sia pubblici che privati! Nonostante queste riserve, a mantenimento di impegni presi con degno interlocutore e a garanzie di serietà verso le comprovate professionalità alle quali dobbiamo rivolgerci, sia finanziarie che scientifiche, l'iniziativa rispetterà le condizioni esposte di seguito.

Si vuole dare precedenza ai settori dell'innovazione nel campo della digitalizzazione, Cyber security, trasmissioni quantistiche e energetiche

1) L'entità promotrice deve essere Biovalley Group, autorizzata fin d'ora ad operare con società a tale scopo designata purchè dalla stessa Biovalley group controllata e di cui si fa garante.

2) Gli interventi finanziari finalizzati saranno indirizzati alla Biovalley Group.

3) Il progetto promosso sarà presentato anche alle sedi straniere qui indicate di seguito con i relativi responsabili al fine di promuovere mutue collaborazioni e interscambi e ospitalità.

- ALBANIA: Centro Incubatori. Dott. Arjan Ymer. Prof.ssa Jolta Kacani dell'Università di Tirana (tali contatti affidiamo alla dott.ssa Ledia Mirakaj Ambasciata di Albania in Roma).

- KOSOVO: Innovation Center Kosovo. Dott. Uranik Begu - SERBIA: Game Association Direttrice dott.ssa Kristina Jankovic Obucina.

- SLOVENIA e CROAZIA: è nostra intenzione tradurre il programma tramite la comunità italiana nella persona del Dottor Maurizio Tremul.

- MONTENEGRO: dott. Jgor Iakomin.

- REPUBBLICA CECA: ing. Pavel Kopp Ambasciatore Plenipotenziario Praga.

Tali sedi di collaborazione sono interpellate a favore di BIC interlocutrice e alle stesse così presentata, senza ignorare il programma europeo "STAR VENTURE" della "Banca Europea per la Ricostruzione e lo Sviluppo", impostato a sostenere lo sviluppo di imprese giovani e innovative nei Balcani occidentali con referente il dottor Dejan Tonic. Come noto la Bers nella sede centrale di Londra ha come Presidente Odile Renaud Basso (Francia) Tale entità già sostiene le iniziative dei Paesi partners. La sede italiana che entrerà in mutua collaborazione sarà sostenuta da entità private e/o istituti bancari e potrà accedere ad altre fonti atte a finanziare la realizzazione del sito di accoglienza in sede individuata e da confermare.

4) A sostegno della sede italiana affidata alla Biovalley Group che opererà autorizzata con strumenti propri da lei garantiti, viene promossa una "proposta di partecipazione" a entità selezionate e disponibili ad essere parti diligenti nell'iniziativa di accoglienza, coordinamento e gestione, sotto l'egida e la guida eventuale del BIC di Trieste di comprovata professionale esperienza. La sede logistica sarà individuata e selezionata dagli investitori, con accurata indagine, nell'ottica di affrontare eventuali costi di adeguamento dell'immobile individuato o immobili, al fine di offrire sede adeguata alle utenze che individualmente beneficiranno dei contributi specifici a questi scopi già individuati ed esistenti e mirati alle necessità di allestimento delle singole start-up. Vanno perciò contattate le sedi di corrispondenza, selezionate le potenziali start-up e gli investitori, purchè motivati a tali programmi innovativi e da far confluire come partecipazioni così finalizzate nella società promotrice che garantisce questi programmi di sviluppo e che già, di per sé, si rende affidabile grazie anche alle collaterali attività consolidate in vari settori di tecnologie specie sanitarie già evidenziabili nelle debite presentazioni della società stessa.

A sostegno della sede italiana affidata alla Biovalley Group che opererà autorizzata con strumenti propri da lei garantiti

Ritengo personalmente e in tal senso relazioniamo, la necessità di evitare rapporti con entità locali di ricerca o di gestione onde evitare complicazioni burocratiche ed esperienze negative come già sperimentate per lo sviluppo del cosiddetto “Porto Vecchio” che nonostante proposte risolutive offerte e documentate, oggi lascia perplessi in ambienti seri e professionali: se vuoi essere operato al cervello si deve cercare un neurochirurgo non un impiegato comunale! Sarà nostra cura verificare la disponibilità della Biovalley Group a seguire queste indicazioni o proseguire in situazioni altre di difficile soluzione che riteniamo inconcludenti e complicate da inquinamenti di velleità similari più azioni di potere politico o di secondi fini di interessi non chiari. In tal senso sarebbe doveroso prendere le distanze e abbandonare Trieste in favore di sede più adeguata all'estero. Tale progetto era patrocinato e caro all'amico prof Giacomo Borruso nostro Presidente e al fraterno amico Franco Frattini nostro Presidente Onorario e entrambi ci hanno lasciato come il loro e mio riferimento l'avv. Viviana Rodizza e così in rispetto a loro non farò tollerare incompetenze e inquinamenti locali e sarò costretto a delegare tali realizzazioni a sostituti all'estero.

TULLIO CAPPELLI

tulliocappelli@studiorodizza.com

FACCIAMO IL PUNTO SULL'UNIONE EUROPEA

Il sistema di scambio di quote di emissione dell'UE

di ANTONELLO PEZZINI

La politica europea, relativa al clima e all'energia, si basa sostanzialmente su quattro pilastri:

1- **La Legge europea sul clima¹** che stabilisce un obiettivo vincolante per l'UE, di ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55% entro il 2030, rispetto ai livelli del 1990, e di raggiungere la neutralità climatica, al più tardi, entro il 2050;

2- **La Direttiva UE ETS II²**, che aumenta la sua influenza, includendo nelle sue azioni, le emissioni di CO₂ degli edifici, del trasporto stradale e marittimo;

3- **Il Regolamento che prevede la Condivisione degli Sforzi-ESD³** che contempla una riduzione delle emissioni di gas a effetto serra dell'Italia del 43,7 % al 2030, rispetto ai livelli nazionali del 2005, in conformità dell'articolo 4, paragrafo 3;

4- **Il Regolamento UE sulla Tassonomia⁴**, che stabilisce i criteri per determinare se un'attività economica possa considerarsi ecosostenibile, al fine di individuare il grado di ecosostenibilità di un investimento.

Il sistema di scambio di quote di emissione dell'UE ETS rappresenta una pietra angolare dell'azione dell'UE per il clima

L'EU ETS, che regola lo scambio di emissioni nei Paesi dell'Unione

Il sistema di scambio di quote di emissione dell'UE ETS rappresenta una pietra angolare dell'azione dell'UE per il clima. Esso riguarda circa il 36 % delle emissioni totali di gas a effetto serra dell'UE, finora generate: dalla produzione di energia elettrica e

¹ **Regolamento UE 2021/1119**, del 30 giugno 2021 che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica

² **Direttiva (UE) 2023/959 ETS II, del 10 maggio 2023** recante modifica della direttiva 2003/87/CE, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, e della decisione (UE) 2015/1814, relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra

³ **ESD Regolamento (UE) 2023/857**, del 19 aprile 2023 che modifica il regolamento (UE) 2018/842, relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 come contributo all'azione per il clima, per onorare gli impegni assunti a norma dell'accordo di Parigi, Riduzioni delle emissioni di gas a effetto serra degli Stati membri al 2030, rispetto ai livelli nazionali del 2005

⁴ **Regolamento (UE) 2020/852** del 18 giugno 2020 relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088. Al Regolamento fanno seguito i "Criteri di vaglio tecnico"

termica; dall'industria manifatturiera; dal **trasporto aereo in Europa**⁵.

Stabilendo un tetto massimo di emissioni totali, che diminuisce, anno per anno, il sistema garantisce che tali emissioni diminuiscano nel tempo. Entro i limiti del tetto massimo, le quote sono distribuite principalmente attraverso le vendite all'asta, che generano entrate, sia per la Commissione, sia per i bilanci degli Stati membri a sostegno dell'azione per il clima e della trasformazione energetica. Poiché il prezzo delle quote è determinato dal mercato, l'ETS rappresenta uno strumento efficace, perché incentiva la riduzione delle emissioni, per evitare l'acquisto di quote.

Nel 2022 l'ETS dell'UE ha contribuito, secondo i dati della Commissione, a ridurre del 37,3 % le emissioni degli impianti elettrici e industriali, rispetto ai livelli del 2005. Tali riduzioni delle emissioni sono state in gran parte attuate dal settore dell'energia, con il passaggio dal carbone al gas e una maggiore diffusione delle fonti energetiche rinnovabili. In questi anni l'ETS UE ha raccolto **oltre 152 miliardi di EURO** di entrate, provenienti dalle quote messe all'asta, che gli Stati membri hanno ampiamente utilizzato per sostenere progetti, in materia di energie rinnovabili, efficienza energetica e trasporti a basse emissioni. A seguito della crisi energetica, gli Stati membri hanno anche utilizzato le entrate dell'ETS per arginare gli impatti negativi sui consumatori e sulle industrie. **La revisione dell'ETS UE**⁶, nell'ambito del pacchetto "Pronti per il 55 %", ha lo scopo di ridurre le emissioni più rapidamente e di allargare i settori che saranno soggetti ad utilizzare le quote.

Il Parlamento europeo e gli Stati membri, in sede di Consiglio, hanno convenuto di abbassare il tetto massimo di emissioni, estendendo, nel contempo, il sistema delle emissioni al trasporto marittimo. È stata decisa anche una riduzione delle assegnazioni gratuite, per favorire l'aumento delle riduzioni delle emissioni, in tutti i settori dell'industria manifatturiera e del trasporto aereo. Allo stesso tempo, si è deciso di mobilitare maggiori risorse, per sostenere la decarbonizzazione nei settori ETS.

Nel 2022 l'ETS dell'UE ha contribuito, secondo i dati della Commissione, a ridurre del 37,3 % le emissioni degli impianti elettrici e industriali

La nuova decisione obbliga gli Stati membri a utilizzare tutte le entrate dell'ETS per:

- le azioni per il clima;
- la trasformazione energetica;
- far fronte alle sfide sociali⁷ della fissazione del prezzo del carbonio;

⁵ Compresi i voli in partenza verso la Svizzera e il Regno Unito

⁶ Direttiva UE (2023) 959 del 18 gennaio 2023, che modifica la Direttiva 2003/87/CE, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni di gas a effetto serra all'interno dell'Unione

⁷ Attraverso, fra l'altro, il **Fondo sociale per il clima, Regolamento (UE) 2023/955**, del 10 maggio 2023, che istituisce un Fondo sociale per il Clima

- aumentare le disponibilità del Fondo per l'innovazione⁸;
- aumentare il Fondo per la modernizzazione⁹.

La revisione dell'ETS dell'UE¹⁰ è entrata in vigore il 5 giugno 2023 e la maggior parte delle modifiche entra in vigore il 1^o gennaio 2024.

Un lieve aumento delle emissioni per la produzione di energia elettrica e termica

Nel 2022, sia i prezzi elevati del gas naturale, sia un aumento nell'uso del carbone, dovuto alla siccità in molte regioni dell'UE, hanno ridotto la produzione di energia nucleare e idroelettrica e hanno determinato un aumento delle emissioni, del 2,4%, rispetto al 2021, derivanti dalla produzione di energia elettrica e termica, con l'uso del carbone.

Nel 2022, con l'aumento del prezzo del carbonio sono aumentate anche le entrate dalle vendite all'asta dell'ETS dell'UE, raggiungendo un totale di circa **38,8 miliardi di EUR**, con un incremento di 7,7 miliardi rispetto al 2021. Di questi 38,8 miliardi di EUR, 29,7 miliardi sono andati direttamente ai 27 Stati membri. Stando alle comunicazioni degli Stati, nel 2022 è stato speso mediamente:

- il 25 % per azioni specifiche per il clima e l'energia;
- il 27 % per specifici fondi ambientali;
- il 48 % nei bilanci nazionali;

Trasporto marittimo

Il trasporto marittimo genera circa il 3-4 % delle emissioni totali di CO₂ dell'UE. Nel 2022 le emissioni rilevate a norma del **Regolamento dell'UE** che indica come effettuare il monitoraggio, la comunicazione e la verifica¹¹ sono aumentate del 7 % rispetto all'anno precedente, in ragione della ripresa del settore dalla recessione provocata dalla pandemia di COVID-19.

Nel maggio 2023, nell'ambito della revisione della direttiva EU ETS, il **Regolamento dell'UE** concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni del trasporto marit-

Nel 2022, i prezzi elevati del gas naturale e l'aumento dell'uso del carbone dovuto alla siccità, hanno ridotto la produzione di energia nucleare e idroelettrica

⁸ **Il Fondo per l'Innovazione** è uno dei principali programmi di finanziamento a livello mondiale per la dimostrazione commerciale di tecnologie innovative a basse emissioni di carbonio. **Regolamento delegato (UE) 2019/856, del 26 febbraio 2019**, che integra la direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, per quanto riguarda il funzionamento del **Fondo per l'innovazione**

⁹ **Il Fondo per la modernizzazione** è uno strumento per la transizione verso la neutralità climatica a supporto di **10 Stati membri** (Bulgaria, Croazia, Repubblica ceca, Estonia, Ungheria, Lettonia, Lituania, Polonia, Romania e Slovacchia) affinché possano modernizzare i propri sistemi e migliorare l'efficienza energetica. **Regolamento di esecuzione UE 2023/2606, che modifica il Regolamento di esecuzione UE 2020/1001**

¹⁰ **Direttiva UE 2023/959** del 10 maggio 2023, che modifica la Direttiva 2003/87/CE

¹¹ **Regolamento Delegato (UE) 2015/757**, del 29 aprile 2015, concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo

timo è stato modificato¹², per estenderne l'ambito di applicazione alle emissioni diverse dalla CO₂: CH₄ (metano) e N₂O (Ossido di Diazoto), nonché ai nuovi tipi e dimensioni di navi.

L'ETS dell'UE riguarderà le emissioni di CO₂ delle grandi navi che fanno scalo nei porti dell'UE, a partire dal 2024, e le emissioni diverse dalla CO₂, a partire dal 2026. La strategia, dopo un'opportuna trattativa, si è conclusa nel luglio 2023, con l'obiettivo di azzerare le emissioni nette delle navi intorno al 2050 e di fissare alcune tappe indicative: di raggiungere almeno il 20 % (puntando al 30 %) nel 2030, e almeno il 70 % (puntando all'80 %) nel 2040, in entrambi i casi, rispetto ai livelli del 2008.

Trasporto aereo

Gli studi effettuati dalla Commissione sul trasporto aereo hanno dimostrato che l'impatto sul clima di questo tipo di trasporto è molto più evidente per una serie di emissioni diverse dalla CO₂, che raggiungono il 66 % di influenza sul clima. Dal momento che gli Stati membri non hanno ancora monitorato le emissioni diverse dalla CO₂ prodotte dal trasporto aereo. A partire dal 1^o gennaio 2025 la direttiva ETS II¹³ incarica gli operatori aerei di monitorare e comunicare, annualmente, gli effetti delle emissioni diverse dalla CO₂ per ogni volo. Entro il 31 dicembre 2027, sulla base dei risultati del monitoraggio, la Commissione presenterà una relazione e, se opportuno, una proposta legislativa, al fine di includerle, per attenuare gli effetti delle emissioni diverse dalla CO₂.

Il ruolo della riserva stabilizzatrice di mercato

Nel 2015 il Consiglio e il Parlamento europeo hanno adottato la decisione relativa all'istituzione di una riserva stabilizzatrice del mercato¹⁴, nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissioni, istituito dalla direttiva 2003/87/CE.

La riserva stabilizzatrice del mercato è entrata in funzione nel gennaio 2019 e ha l'obiettivo di evitare che il mercato europeo del carbonio operi con un'ampia eccedenza di quote, con il rischio che ciò renda appetibile il valore delle quote e impedisca all'EU ETS di conseguire l'obiettivo di riduzione delle emissioni dell'UE, in modo efficiente, sotto il profilo dei costi. Lo scopo è anche quello di rendere l'EU ETS più resiliente, in relazione agli squilibri tra domanda e offerta. La decisione prevede che, a partire dal 2017, entro il 15 maggio di ogni anno, la Commissione

Nel 2015 il Consiglio e il Parlamento europeo hanno adottato la decisione relativa all'istituzione di una riserva stabilizzatrice del mercato

¹² **Regolamento Delegato UE 2023/2776** del 12 ottobre 2023 che modifica il regolamento (UE) 2015/757 per quanto riguarda le norme per il monitoraggio delle emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo e di altre informazioni pertinenti

¹³ **Direttiva (UE) 2023/959 ETS II, del 10 maggio 2023** recante modifica della direttiva 2003/87/CE, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, e della decisione (UE) 2015/1814, relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra

¹⁴ **Decisione (UE) 2015/1814** del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 ottobre 2015

pubblici il numero totale di quote in circolazione. La riserva stabilizzatrice del mercato entra automaticamente in funzione quando il numero totale di quote in circolazione esce da una forcella prestabilita:

- se il numero totale di quote in circolazione supera la soglia di 833 milioni, le quote sono ritirate del volume d'asta e integrate nella riserva, con una percentuale di immissione nella riserva del 24 % del numero totale di quote in circolazione;
- se il numero totale di quote in circolazione è inferiore alla soglia di 400 milioni, 100 milioni di quote sono svincolate dalla riserva e messe all'asta.

Le quote sono integrate o svincolate dalla riserva in un periodo di 12 mesi.

Il 12 maggio 2021, la Commissione ha pubblicato il numero totale di **quote in circolazione nel 2020**, pari a **1.578.772.426**¹⁵. Il numero di quote da integrare nella riserva, nel periodo compreso tra il 1o settembre 2021 e il 31 agosto 2022, era pari a 378 905 382.

Il 13 maggio 2022 la Commissione ha pubblicato il numero totale di **quote in circolazione nel 2021**, che ammontavano a **1 449 214 182**¹⁶. Di conseguenza, 347 811 404 quote dovevano essere integrate nella riserva stabilizzatrice del mercato dal 1o settembre 2022 al 31 agosto 2023.

Il 15 maggio 2023 la Commissione ha pubblicato il numero totale di **quote in circolazione nel 2022**. Che ammontavano a **1 134 794 738**¹⁷. In linea con la decisione (UE) 2015/1814, un totale di 272 350 737 quote sarà integrato nella riserva stabilizzatrice del mercato per il periodo di 12 mesi dal 1° settembre 2023 al 31 agosto 2024¹⁸.

La pubblicazione del **maggio 2024** determinerà il funzionamento della riserva dal settembre 2024 all'agosto 2025, e sul numero totale di quote in circolazione, terrà conto di due importanti sviluppi:

- In primo luogo le modifiche della decisione (UE) 2015/1814, nell'ambito del pacchetto legislativo «Pronti per il 55 %», per realizzare il Green Deal europeo, che saranno applicabili dal 2024;

La riserva stabilizzatrice del mercato entra automaticamente in funzione quando il numero totale di quote in circolazione esce da una forcella prestabilita

¹⁵ Comunicazione C (2021) 3266 della Commissione (GU C 187 del 17.5.2021, pag. 3)

¹⁶ C/2022/2780 - Comunicazione della Commissione - Pubblicazione del totale delle quote in circolazione nel 2021 ai fini della riserva stabilizzatrice del mercato nell'ambito del sistema di scambio delle quote di emissioni dell'UE istituito dalla direttiva 2003/87/CE e del numero di quote non assegnate nel periodo 2013-2020

¹⁷ C/2023/172- Comunicazione della Commissione- Pubblicazione del totale delle quote in circolazione nel 2022 ai fini della riserva stabilizzatrice del mercato nell'ambito del sistema di scambio delle quote di emissioni dell'UE istituito dalla direttiva 2003/87/CE

¹⁸ Corrispondente a un tasso di immissione del 2 % al mese

- In secondo luogo del regolamento (UE) 2023/435¹⁹, adottato nel febbraio 2023 e che, iscrivendosi nel quadro del piano REPowerEU, fa parte integrante della risposta dell'UE alla crisi energetica.

Tra le varie misure che prevede, detto regolamento modifica la direttiva 2003/87/CE, per derogare all'articolo 1, paragrafo 5 bis, della decisione 2015/1814, utilizzando 27 milioni di quote, non assegnate nella riserva stabilizzatrice del mercato, per il **Fondo per l'innovazione**²⁰, attingendo al totale che sarebbe altrimenti invalidato nel periodo che si conclude il 31 dicembre 2030.

Situazione al 31 dicembre 2022

| | |
|--------------------------------------|----------------------|
| Totale quote offerte | 20.319.627.205 |
| Totale quote richieste | 16.183.609.680 |
| Residuo | 4.136.017.525 |
| Quota riserva stabilizzatrice | 3.001.222.787 |
| Quote in circolazione | 1.134.794.738 |

Emissione gas serra per settore 2022

| | |
|--|------|
| Approvvigionamento energetico | 26 % |
| Trasporti | 23 % |
| Altri usi energetici | 14 % |
| Energia per industria manifatturiera | 11 % |
| Energia nell'agricoltura | 11 % |
| Processi industriali e utilizzo dei prodotti | 8 % |
| Aviazione internazionale | 3 % |
| Gestione rifiuti | 3 % |

(Fonte: SWD (2023) 339)

In secondo luogo del regolamento (UE) 2023/435, iscrivendosi nel quadro del piano REPowerEU, fa parte integrante della risposta dell'UE alla crisi energetica

¹⁹ **Regolamento (UE) 2023/435**, del 27 febbraio 2023, che modifica il regolamento (UE) 2021/241 per quanto riguarda l'inserimento di capitoli dedicati al piano REPowerEU nei piani per la ripresa e la resilienza e che modifica i regolamenti (UE) n. 1303/2013, (UE) 2021/1060 e (UE) 2021/1755, e la direttiva 2003/87/CE

²⁰ **Il Fondo per l'Innovazione** è uno dei principali programmi di finanziamento a livello mondiale per la dimostrazione commerciale di tecnologie innovative a basse emissioni di carbonio. **Regolamento delegato (UE) 2019/856, del 26 febbraio 2019**, che integra la direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, per quanto riguarda il funzionamento del **Fondo per l'innovazione**

2022- Entrate degli Stati membri derivanti dalla vendita all'asta delle quote EU ETS, quota delle entrate spese per finalità climatiche ed energetiche (%),

| | | | |
|----------|---------------|---|-------|
| Italia | 3.202.700.000 | spese per finalità climatiche/energetiche | 50 % |
| Germania | 6.812.600.000 | | 100 % |
| Francia | 1.868.300.000 | | 99 % |
| Spagna | 3.231.200.000 | | 63 % |

(Fonte SWD (2023) 339)

Conclusioni

Le modifiche introdotte dalla **Direttiva EU ETS II**²¹ sono essenziali per garantire l'integrità dell'EU ETS e per orientarlo efficacemente affinché contribuisca, come strumento strategico, al conseguimento degli obiettivi dell'Unione, che è quello di ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra, di almeno il 55 % entro il 2030, e di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050, al più tardi, nonché dell'obiettivo di conseguire, successivamente, emissioni negative, come stabilito all'articolo 2, paragrafo 1, del **Regolamento (UE) 2021/1119**²².

Per realizzare l'obiettivo climatico, divenuto più ambizioso con la normativa emanata nel Fit for 55 %, sarà necessario destinare quante più risorse possibili alla transizione climatica, che dovrebbe anche realizzarsi senza lasciare indietro nessuno.

Tutti i proventi derivanti dalla vendita all'asta che non sono attribuiti al bilancio dell'Unione dovrebbero perciò essere utilizzati per finalità legate al clima.

Per conseguire gli obiettivi del Green Deal europeo e favorire la competitività dell'industria europea è importante adottare un approccio globale all'innovazione. Ciò è particolarmente importante per settori difficili da decarbonizzare, come il trasporto aereo e marittimo, in cui occorre combinare miglioramenti operativi, combustibili alternativi, climaticamente neutri, e soluzioni tecnologiche. Gli Stati membri dovrebbero pertanto garantire che le disposizioni nazionali di recepimento delle nuove disposizioni, non ostacolino le innovazioni e siano tecnologicamente neutre. A livello dell'Unione, i necessari sforzi di ricerca e innovazione sono sostenuti, tra l'altro, attraverso il Programma quadro di ricerca e innovazione: **Orizzonte Europa**, che include fi-

Le modifiche introdotte dalla Direttiva EU ETS II sono essenziali per garantire l'integrità dell'EU ETS

²¹ Cfr. Nota 13

²² Legge europea sul clima

nanziamenti importanti e nuovi strumenti per i settori che rientrano nell'EU ETS.

Il Fondo per l'innovazione,²³ istituito dalla direttiva 2003/87/CE, sostiene la ricerca, lo sviluppo e la diffusione di soluzioni di decarbonizzazione, comprese le tecnologie a zero emissioni, e riduce l'impatto climatico e ambientale dei settori, compreso il settore del trasporto aereo. Sostiene inoltre l'elettrificazione e le misure volte a ridurre l'impatto globale del settore dei trasporti.

ANTONELLO PEZZINI

antonello.pezzini@eesc.europa.eu

²³ Cfr. Nota 20

IL RUOLO DELL'UE ETS – EMISSIONS TRADING SYSTEM

Chi inquina paga e finanzia: Modernizzazione, Innovazione, Povertà energetica e misure sociali

di ANTONELLO PEZZINI

Il sistema di scambio di quote di emissione dell'Unione europea (**EU ETS**) rappresenta un elemento fondamentale della politica climatica dell'Unione, ed è stato concepito per ridurre le emissioni in modo efficace, sotto il profilo dei costi.

In linea con il principio "**Chi inquina paga**"²⁴, l'EU ETS stabilisce un limite e fissa un prezzo del carbonio per le emissioni generate dai: settori energetici, industriali e dal settore del trasporto aereo in Europa; responsabili del 40 % circa delle emissioni totali dell'UE.

Il sistema rappresenta un incentivo a ridurre le emissioni. A loro volta i prezzi del carbonio determinano le entrate generate dall'EU ETS, che servono per investire nelle azioni necessarie, sia per limitare il **cambiamento climatico**, sia per guidare la **trasformazione energetica**. Dal suo avvio, nel 2005, l'EU ETS ha contribuito a ridurre le emissioni di CO₂, del 37,3 %²⁵, generando, al contempo, oltre **152 miliardi di EURO** di proventi delle aste, da distribuire agli Stati membri. Per raggiungere la neutralità climatica entro il 2050, l'UE si è impegnata a ridurre le emissioni di almeno il 55 %, rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030. Nel luglio 2021 la Commissione europea, in linea con il Green Deal, ha presentato un pacchetto di riforme politiche: "**Pronti per il 55 %**", per realizzare tale obiettivo²⁶, che comprende una

Il sistema rappresenta un incentivo a ridurre le emissioni. A loro volta i prezzi del carbonio determinano le entrate generate dall'EU ETS

²⁴ "**Chi inquina paga**". L'enunciato è sancito dal TFUE-Trattato di Funzionamento UE (art. 191 co. 2). La politica dell'Unione in materia ambientale mira a un elevato livello di tutela, tenendo conto della diversità delle situazioni nelle varie regioni dell'Unione. Essa è fondata sui principi della precauzione e dell'azione preventiva, sul principio della correzione, in via prioritaria alla fonte, dei danni causati all'ambiente, nonché sul **principio «chi inquina paga»**. In applicazione del principio «chi inquina paga», l'operatore che provoca un danno ambientale o è all'origine di una minaccia imminente di tale danno è tenuto, di massima, a sostenere il costo delle necessarie misure di prevenzione o di riparazione (cfr. Direttiva 2004/35/CE del 21/4/2004, sulla responsabilità ambientale in materia di prevenzione e riparazione del danno ambientale).

²⁵ **Agenzia Europea dell'Ambiente-AEA**, emissioni ETS generate da impianti nel settore energetico e in quello industriale nel 2021, escluso il Regno Unito.

²⁶ **Regolamento (UE) 2021/1119**, del 30 giugno 2021: **Legge europea sul clima**, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica

revisione dell'EU ETS²⁷. La maggior parte delle modifiche del quadro dell'EU ETS avrà effetto a partire dal 2024.

Italia, Entrate nel 2022, dalle quote ETS, in milioni di euro

| Entrate generali | Entrate aviazione |
|------------------|-------------------|
| 3.166,1 | 36,6 |

UE 2022: quote derivanti dalla vendita all'asta, destinate al Fondo per l'Innovazione e al Fondo per la Modernizzazione

| | | |
|--|---------|--------------|
| Fondo per l'innovazione ²⁸ | 3.192 | milioni di € |
| Fondo per la modernizzazione ²⁹ | 5.446,4 | milioni di € |

Riforma dell'EU ETS, in coerenza con il Green Deal europeo

Alla fine del mese di giugno del 2023, le riforme previste dal pacchetto "**Pronti per il 55 %**", relative alla direttiva ETS, sono state tutte adottate.

- Il 18 gennaio e 10 maggio 2023, è stata adottata la riforma per quanto riguarda il **trasporto aereo**³⁰;
- Il 19 aprile 2023, è stata adottata la riforma che rafforza la **riserva stabilizzatrice del mercato**³¹;
- Il 10 maggio 2023, è stata adottata la riforma che fissa **obiettivi più ambiziosi per l'EU ETS**³² (ETS 2);

Alla fine del mese di giugno del 2023, le riforme previste dal pacchetto "Pronti per il 55 %", relative alla direttiva ETS, sono state tutte adottate

²⁷ **Direttiva (UE) 2023/959 ET ETS II**, del 10 maggio 2023, recante modifica della direttiva 2003/87/CE, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione

²⁸ **Il Fondo per l'Innovazione** è uno dei principali programmi di finanziamento a livello mondiale per la dimostrazione commerciale di tecnologie innovative a basse emissioni di carbonio. **Regolamento delegato (UE) 2019/856, del 26 febbraio 2019**, che integra la direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, per quanto riguarda il funzionamento del **Fondo per l'innovazione**

²⁹ **Il Fondo per la modernizzazione** è uno strumento per la transizione verso la neutralità climatica a supporto di **10 Stati membri** (Bulgaria, Croazia, Repubblica ceca, Estonia, Ungheria, Lettonia, Lituania, Polonia, Romania e Slovacchia) affinché possano modernizzare i propri sistemi e migliorare l'efficienza energetica. **Regolamento di esecuzione UE 2023/2606, che modifica il Regolamento di esecuzione UE 2020/1001**

³⁰ **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

³¹ **Decisione (UE) 2023/852**, del 19 aprile 2023, che modifica la decisione (UE) 2015/1814 per quanto riguarda il numero di quote da integrare nella **riserva stabilizzatrice del mercato** per il sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra fino al 2030

³² **Direttiva (UE) 2023/959**, del 10 maggio 2023, recante modifica della direttiva 2003/87/CE, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, e della decisione (UE) 2015/1814 relativa all'istituzione e al funziona-

- Il 16 maggio 2023, è stata adottata la riforma delle norme in materia di monitoraggio, comunicazione e verifica delle emissioni generate dal **trasporto marittimo**³³;
- Il 10 maggio 2023, è stata adottata la riforma che istituisce il **Fondo sociale per il clima**³⁴ a integrazione del nuovo sistema di scambio delle quote di emissione per **l'edilizia, il trasporto stradale e l'industria a basse emissioni**;
- Il 10 maggio 2023, è stata adottata la riforma che istituisce un meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere, **CBAM**³⁵;
- L'applicazione dello scambio di emissioni è stata estesa: al trasporto marittimo; all'edilizia; al trasporto stradale; all'industria a basse emissioni, attraverso l'istituzione del nuovo sistema di scambio delle quote di emissione- **ETS 2, dal 2027**.

Nello stesso tempo sono state mobilitate ancora più risorse dallo scambio di quote di emissione, per sostenere una decarbonizzazione accelerata, orientata **all'innovazione e socialmente equa**, attraverso la distribuzione dei proventi delle aste:

- ai bilanci nazionali, (nel 2022, entrate generali Italia: 3.166,1 milioni di euro; aviazione 36,6 milioni di euro),
- al Fondo per l'innovazione³⁶;
- al Fondo per la modernizzazione³⁷;
- al Fondo sociale per il clima³⁸.

L'applicazione dello scambio di emissioni è stata estesa: al trasporto marittimo; all'edilizia; al trasporto stradale; all'industria a basse emissioni

L'EU ETS si applica: ai 27 Stati membri dell'UE; e ai paesi dell'Associazione europea di libero scambio (EFTA), ossia: Islanda, Lie-

mento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra

³³ **Regolamento (UE) 2023/957** del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, che modifica il regolamento (UE) 2015/757 al fine di prevedere l'inclusione delle attività di trasporto marittimo nel sistema per lo scambio di quote di emissioni nell'Unione europea e il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di ulteriori gas a effetto serra e delle emissioni di ulteriori tipi di navi

³⁴ **Regolamento (UE) 2023/955**, del 10 maggio 2023, che istituisce un **Fondo sociale per il clima** e che modifica il regolamento (UE) 2021/1060

³⁵ **Regolamento (UE) 2023/956**, del 10 maggio 2023, che istituisce un meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere CBAM

³⁶ **Regolamento Delegato (UE) 2019/856** Della Commissione del 26 febbraio 2019 che integra la direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda il funzionamento del **Fondo per l'innovazione**

³⁷ **Regolamento di esecuzione (UE) 2020/1001** della Commissione del 9 luglio 2020 recante modalità di applicazione della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda il funzionamento del **Fondo per la modernizzazione** che sostiene gli investimenti finalizzati a modernizzare i sistemi energetici e migliorare l'efficienza energetica di determinati Stati membri. E' uno strumento per la transizione verso la neutralità climatica a supporto di 10 Stati membri (Bulgaria, Croazia, Repubblica ceca, Estonia, Ungheria, Lettonia, Lituania, Polonia, Romania e Slovacchia) affinché possano modernizzare i propri sistemi e migliorare l'efficienza energetica

³⁸ **Cfr. Nota 11**. Il Fondo è stato istituito unitamente all'ETS 2, al fine di mitigare gli effetti sociali della fissazione del prezzo del carbonio in nuovi settori

chtenstein e Norvegia, nonché alle centrali elettriche dell'Irlanda del Nord. Da gennaio 2020 l'EU ETS è collegato anche al sistema di scambio di quote di emissione della **Svizzera**.

A partire dal 2020, l'EU ETS e il CH ETS (svizzero) sono collegati tramite un accordo internazionale, ciò significa che le quote rilasciate in un sistema possono essere restituite per le emissioni generate in ciascuno dei due sistemi. **L'accordo di collegamento con la Svizzera**³⁹ definisce le condizioni e i requisiti in base ai quali i due sistemi sono collegati e istituisce inoltre un meccanismo per garantire il rispetto delle condizioni di collegamento di cui all'articolo 25 della direttiva ETS. L'inclusione del settore **del trasporto aereo**, nell'accordo di collegamento con la **Svizzera**, era un requisito fondamentale per l'UE.

ETS II. Le nuove applicazioni

Il capo IV bis della Direttiva 3003/87/CE modificata⁴⁰, ETS II, introduce il sistema per lo scambio di quote di emissioni per:

- i settori degli edifici;
- i settori del trasporto stradale;
- le piccole industrie energetiche;
- le industrie manifatturiere;
- le industrie delle costruzioni.

Non già ricomprese nell'ambito di applicazione dell'attuale EU ETS.

Si tratta di un sistema distinto, ma parallelo rispetto all'attuale EU ETS, da cui riprende alcune procedure, ma prevede un **cap**⁴¹ differente. Il nuovo sistema prenderà avvio nel 2025. Entro il 1° gennaio del **2025 i soggetti "regolamentati"**⁴² dovranno essere in possesso di autorizzazione per poter immettere in consumo combustibile (solidi, liquidi e gassosi) nelle attività elencate all'Allegato III della direttiva 2003/87/CE e successive modifiche.

A partire dal 2025, i soggetti regolamentati dovranno monitorare le emissioni dei combustibili immessi in consumo e comuni-

Il capo IV bis della Direttiva 3003/87/CE modificata, ETS II, introduce il sistema per lo scambio di quote di emissioni

³⁹ **Decisione (UE) 2017/2240** del Consiglio, del 10 novembre 2017 relativa alla firma, a nome dell'Unione, e all'applicazione provvisoria dell'accordo tra l'Unione europea e la Confederazione svizzera concernente il collegamento dei rispettivi sistemi di scambio di quote di emissione di gas a effetto serra

⁴⁰ **Dalla Direttiva (UE) 2023/959** del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 maggio 2023

⁴¹ **cap: tetto massimo** di emissioni nocive consentite

⁴² i soggetti che, in base alla normativa fiscale vigente, debbono provvedere al pagamento dell'accisa sui carburanti e combustibili, immessi in consumo ad uso energetico (combustione), nei settori di applicazione dell'ETS II

carle all'Autorità Nazionale Competente, entro il 30 aprile di ogni anno, secondo il **Piano di monitoraggio**. Entro il 30 aprile 2025, i soggetti regolamentati dovranno comunicare le emissioni storiche dell'anno 2024, il cui monitoraggio verrà attuato in maniera semplificata. Dal 2027 verrà attivata la fase di mercato, con la messa all'asta delle quote di emissione, la cui restituzione è prevista entro il 31 maggio 2028, procedendo in modo analogo per tutti gli anni successivi.

Il sistema è soggetto allo slittamento di un anno, per quanto riguarda l'acquisto e la restituzione delle quote, qualora la Commissione europea comunichi ufficialmente, entro il 15 luglio 2026, che nel semestre che termina il 30 giugno 2026 si siano verificate condizioni straordinarie, per il livello dei prezzi del gas sul **"Title Transfer Facility" (TTF)** o del greggio di qualità **Brent**⁴³, come riportato all'articolo 30 duodecies della direttiva 2003/87/CE.

Ambito di applicazione

Il sistema si applica alle emissioni dei combustibili e dei carburanti, immessi in consumo nei settori riportati nell'Allegato III della direttiva 2003/87/CE, cioè:

- Trasporto su strada: trasporti pubblici e privati, escluso l'uso di mezzi agricoli su strade asfaltate;
- Edifici: residenziali, commerciali, e istituzionali;
- Industrie: piccole industrie energetiche, manifatture, settore costruzioni che impiegano calore di processo.

Sono esclusi i combustibili per le attività elencate all'Allegato I della direttiva 2003/87/CE, tranne se utilizzati per la combustione, nell'ambito di attività di trasporto di gas a effetto serra, ai fini dello stoccaggio geologico, o se utilizzati per la combustione in impianti esclusi a norma dell'articolo 27 bis (molto piccoli emettitori). Per quanto riguarda le **emissioni di gas ad effetto serra** ricomprese nell'ambito di applicazione del sistema EU ETS, si fa riferimento al **biossido di carbonio (CO₂)**.

Assegnazioni gratuite: Non sono previste assegnazioni gratuite. Le quote di emissione verranno assegnate integralmente tramite asta.

Ciclo di conformità⁴⁴. Gli artt. 14 e 15 della direttiva 2003/87/CE si applicano anche per le emissioni e i soggetti regolamentati dell'ETS II.

Il sistema si applica alle emissioni dei combustibili e dei carburanti, immessi in consumo nei settori riportati nell'Allegato III della direttiva 2003/87/CE

⁴³ **Brent** è il nome di un giacimento petrolifero (ormai esaurito) nel Mare del Nord, al largo della Scozia. Ha dato il nome al petrolio greggio di riferimento europeo.

⁴⁴ **Ciclo di conformità: Monitoraggio, comunicazione e verifica** delle emissioni rientranti nel sistema ETS

A partire dal 2028, entro il 30 aprile di ciascun anno e fino al 2030, ciascun soggetto regolamentato dovrà comunicare la quota media dei costi relativi alla restituzione delle quote che ha trasferito ai consumatori per l'anno precedente...

Inclusione del trasporto marittimo nell'ambito di applicazione dell'EU ETS a partire dal 2024

A norma della direttiva ETS rivista, l'EU ETS coprirà le emissioni di gas a effetto serra provenienti dal **trasporto marittimo** a partire da gennaio 2024. Inizialmente riguarderà soltanto le emissioni di CO₂ e poi dal 2026 quelle di CH₄ (metano) e di N₂O (ossido di azoto). Sono incluse le emissioni prodotte da tutte le navi di grandi dimensioni (di stazza lorda pari o superiore a **5 000 tonnellate**), che entrano nei porti dell'UE, indipendentemente dalla loro bandiera, in ragione:

- del 50 % delle emissioni prodotte dalle tratte che iniziano o terminano al di fuori dell'UE (consentendo al paese terzo di decidere le misure opportune per la quota rimanente di emissioni);
- del 100 % delle emissioni prodotte nella tratta tra due porti dell'UE e quando le navi si trovano nei porti dell'UE.

Il trasporto marittimo è un'importante fonte di emissioni di CO₂, che genera circa il 3-4 % delle emissioni di CO₂ totali dell'UE (oltre 124 milioni di tonnellate di CO₂ nel 2021) se si considerano tutte le emissioni delle tratte, da e verso l'UE⁴⁵. La sua inclusione nell'EU ETS garantisce che il settore contribuisca agli obiettivi climatici dell'UE. Gli obblighi dell'ETS per il settore marittimo saranno introdotti gradualmente. Durante un periodo iniziale di introduzione, i trasportatori marittimi saranno obbligati soltanto a restituire le quote per una parte delle loro emissioni come indicato sotto:

- 2025: per il 40 % delle loro emissioni comunicate nel 2024;
- 2026: per il 70% delle loro emissioni comunicate nel 2025;
- dal 2027 in poi: per il 100 % delle loro emissioni comunicate nel 2026 e negli anni successivi.

È evidente che questo obbligo si rifletterà in maggiori costi per i consumatori. Secondo le stime⁴⁶, una superpetroliera che arrivi dal Golfo Persico dovrà ora pagare circa 200 mila euro a viaggio, cifra che è destinata ad aumentare dal 2026, quando dovrà pagare, non solo per l'anidride carbonica, ma anche per le emissioni di metano e di azoto. Il pagamento riguarda tutti i mezzi com-

Il trasporto marittimo è un'importante fonte di emissioni di CO₂, che genera circa il 3-4 % delle emissioni di CO₂ totali dell'UE

⁴⁵ Quarta relazione annuale della Commissione europea sulle emissioni di CO₂ del trasporto marittimo (periodo 2018-2021) del 13.3.2023

⁴⁶ Clarkson Research

mercials, con stazza lorda superiore a 5.000 tonnellate, compresi traghetti e navi da crociera. Basta che facciano anche una breve sosta in un porto dello SEE⁴⁷, ma non nel Regno Unito. I diritti pagati sulla CO₂-EUA⁴⁸ oggi si scambiano sui 75 €/tonnellata, ma nel 2023 erano saliti oltre 100 €/tonnellata.

Trasporto aereo

Il sistema EU ETS è rimasto circoscritto alle emissioni rilasciate dai voli interni allo spazio economico europeo (SEE) e da quelli verso la Svizzera e il Regno Unito. Il c.d. **stop the clock** è stato prorogato sino al 31/12/2026⁴⁹. Le emissioni dei voli non rientranti nell'ambito di applicazione dell'EU ETS ricadono, invece, nell'ambito di applicazione del sistema internazionale per la compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale: **CORSIA**⁵⁰.

La direttiva (UE) 2023/958 (EU ETS II) ha tuttavia previsto che entro il 1° luglio 2026 la Commissione presenti una relazione di valutazione dell'integrità ambientale del sistema CORSIA, del suo stato di attuazione e della sua efficacia, ai fini del raggiungimento degli obiettivi dell'Accordo di Parigi sul clima. Se CORSIA non avrà prodotto risultati tangibili, in termini di riduzione dell'impatto delle emissioni degli aerei, la Commissione presenterà una proposta per estendere l'EU ETS anche ai voli in partenza da aeroporti situati in Stati all'interno del SEE, verso aeroporti situati al di fuori del SEE. Se tali risultati saranno invece considerati soddisfacenti, la proposta prevedrà l'applicazione dell'EU ETS ai voli all'interno del SEE, a quelli verso la Svizzera e il Regno Unito, ed ai voli verso Stati che non applicano CORSIA.

La revisione normativa: ETS II ha inoltre introdotto una deroga temporanea all'ambito di applicazione del sistema EU ETS, per promuovere l'accessibilità delle regioni ultraperiferiche dell'Unione. Fino al 31 dicembre 2030, infatti, gli obblighi di monitoraggio, comunicazione e restituzione non si applicano alle emissioni dei voli, tra un aeroporto situato in una zona ultraperiferica di uno Stato membro e un aeroporto situato nello stesso Stato membro, e per le emissioni dei voli tra aeroporti situati entrambi nella zona ultraperiferica o in diverse zone periferiche dello stesso Stato membro. La revisione della direttiva prevede, inoltre, un ampliamento degli obblighi di monitoraggio e comunicazione agli **effetti del trasporto aereo non legati alle emis-**

Il sistema EU ETS è rimasto circoscritto alle emissioni rilasciate dai voli interni allo spazio economico europeo e da quelli verso la Svizzera e il Regno Unito

⁴⁷ SEE, Spazio Economico Europeo: Islanda e Norvegia, in questo caso.

⁴⁸ EUA, Emission Unit Allowances

⁴⁹ "Stop the clock". È stato chiamato così il 'meccanismo' che ha permesso all'aviazione di stoppare l'applicazione dell'EU-ETS per i voli che avessero destinazione o provenienza in Paesi che non fanno parte dell'Unione Europea e dello Spazio Economico Europeo

⁵⁰ CORSIA: Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation

sioni di CO₂, definiti come gli: “effetti sul clima” del rilascio di particolari sostanze, elencate nell'allegato I, della Direttiva ETSII.

I nuovi obblighi di monitoraggio e comunicazione decorrono dal 1° gennaio 2025.

Assegnazioni gratuite. La revisione della normativa EU ETS prevede l'eliminazione graduale delle quote assegnate a titolo gratuito al settore del trasporto aereo. La percentuale di quote gratuite sarà ridotta a circa il 60% nel 2024, a circa il 40% nel 2025, e sarà completamente azzerata nel 2026, quando è prevista la vendita all'asta integrale delle quote. Tra il 1° gennaio 2024 e il 31 dicembre 2030, tuttavia, gli operatori aerei potranno richiedere l'assegnazione di quote gratuite, per i voli che utilizzano carburanti sostenibili. In tale periodo è prevista l'assegnazione di 20 milioni di quote gratuite, a copertura parziale del differenziale di prezzo tra il cherosene fossile e i carburanti sostenibili. Tale disposizione ha l'obiettivo di incentivare lo sviluppo del mercato dell'Unione per i carburanti sostenibili e la decarbonizzazione del trasporto aereo commerciale.

Valore adeguato dell'assegnazione annuale di emissioni in tonnellate di CO₂ equivalente⁵¹ in Italia

- 2021= 273 503 734;

- 2022=268 765 61;

- 2023=259 438 502;

- 2024 =250 077 347;

- 2025=240 716 193.

Ambito di applicazione dell'UE ETS

L'EU ETS riguarda le emissioni generate dalla produzione di energia elettrica e calore, dall'industria ad alta intensità energetica e dal trasporto aereo in Europa. Nel 2022, nell'Unione, tali emissioni hanno rappresentato il **36 % delle emissioni totali** generate da **8 640 impianti** di produzione di energia elettrica e calore e impianti del settore manifatturiero; nonché da 390 operatori aerei che effettuano voli tra aeroporti dello Spazio economico europeo (SEE) e dal SEE verso la Svizzera e il Regno Unito. Le emissioni prodotte ogni anno dalla maggior parte degli impianti nell'ambito dell'EU ETS sono al di sotto di 50 000 tonnellate di biossido di carbonio equivalente (CO₂eq) e rappresentano il

I nuovi obblighi di monitoraggio e comunicazione decorrono dal 1° gennaio 2025

⁵¹ **Decisione di esecuzione (UE) 2023/1319** Della Commissione, del 28 giugno 2023, che modifica la decisione di esecuzione (UE) 2020/2126, al fine di rivedere le assegnazioni annuali di emissioni degli Stati membri per il periodo dal 2023 al 2030)

70,7 %⁵². Di questi, 4 793 sono classificati come impianti a basse emissioni⁵³. La maggior parte degli altri impianti emette tra le 50 000 e le 500 000 tonnellate di CO₂eq all'anno e rappresentano il 21,9 % del totale⁵⁴; solo una frazione emette oltre 500 000 CO₂eq all'anno e rappresenta il 7,4 % del totale⁵⁵. I paesi che partecipano all'ETS hanno riferito che, nel 2022, sono stati chiusi 219 impianti, 133 dei quali a causa della riduzione della capacità, sotto i 20 MW di potenza termica, portando gli impianti al di sotto del livello minimo richiesto, per rientrare nell'ambito di applicazione dell'EU ETS.

Numero di impianti per categoria di emissione, nel 2022

Per ridurre gli oneri amministrativi, i paesi possono escludere gli impianti con emissioni inferiori a 25 000 tonnellate CO₂eq all'anno, dall'EU ETS, se sono state adottate misure alternative per ridurre le emissioni⁵⁶. Dal 2021 è inoltre possibile escludere dall'EU ETS gli impianti che emettono meno di 2 500 tonnellate di CO₂eq all'anno⁵⁷, nonché le unità che non funzionano più di 300 ore all'anno⁵⁸. Nel 2022, 15 paesi hanno scelto di escludere determinati impianti dal sistema, per un totale di 4,2 Mt di CO₂eq. Ciò ha rappresentato lo 0,32 % delle emissioni degli impianti che rientrano nell'EU ETS. Nel settore del trasporto aereo, nel 2022, la maggior parte dei 390 operatori regolamentati era costituita da operatori commerciali (67 %, del totale)⁵⁹.

In totale 174 operatori (45 %) si sono qualificati come emettitori di entità ridotta⁶⁰, compresi 126 dei 129 operatori non commerciali del trasporto aereo. Oltre alle emissioni di biossido di carbonio (CO₂), l'EU ETS copre il protossido di azoto (N₂O) derivante dalla produzione di acido nitrico, adipico e glicosidico e di glicosale, nonché i per fluorocarburi (PFC) derivanti dalla produzione di alluminio primario. Sono stati 22 i paesi che hanno comunicato, nel 2022, autorizzazioni per attività nell'ambito dell'ETS, che rilasciano emissioni diverse da CO₂. I paesi che hanno comunicato emissioni diverse da CO₂ derivanti dalle attività che rientrano nell'ambito dell'ETS sono elencati nella tabella 1 del documento di lavoro dei servizi della Commissione⁶¹.

Solo la Norvegia ha dichiarato attività di cattura e stoccaggio del carbonio.

Per ridurre gli oneri amministrativi, i paesi possono escludere gli impianti con emissioni inferiori a 25 000 tonnellate CO₂eq all'anno

⁵² Impianti di categoria A.

⁵³ Un sottoinsieme all'interno degli impianti di categoria A, con emissioni inferiori a 25 000 tonnellate di CO₂eq all'anno.

⁵⁴ Impianti di categoria B.

⁵⁵ Impianti di categoria C

⁵⁶ A norma dell'articolo 27 della direttiva ETS

⁵⁷ A norma dell'articolo 27 bis, paragrafo 1, della direttiva ETS. In ciascuno dei tre anni precedenti la notifica alla Commissione. Sono escluse le emissioni da biomassa

⁵⁸ A norma dell'articolo 27 bis, paragrafo 3, della direttiva ETS

⁵⁹ Un esempio di operatore commerciale del trasporto aereo è una compagnia aerea che si occupa di trasporto di passeggeri che fornisce servizi al pubblico. Un esempio di operatore non commerciale del trasporto aereo è un velivolo di proprietà privata.

⁶⁰ In linea con l'articolo 55 del regolamento (UE) 2018/2066

⁶¹ SWD (2023) 346. Cioè: PFCs (composti perfluorurati) e N₂O (ossido di azoto)

Tetto massimo delle emissioni verificate nell'ambito dell'EU ETS, considerando la revisione della direttiva ETS del 2023, ossia:

- una ridefinizione delle basi nel 2024 e 2026;
- l'inclusione del settore marittimo nel 2024;
- il fattore di riduzione lineare del 4,3%, nel periodo 2024-2027;
- del 4,4 %, a partire dal 2028.

Il trasporto aereo non è incluso.

A partire dal 2021 nell'EU ETS non rientrano più gli impianti del Regno Unito, ma soltanto i produttori di energia elettrica dell'Irlanda del Nord.

Emissioni

| | | |
|-----------------------------------|------------------------------------|---|
| 2005 | | 2,3 miliardi di CO_{2eq} |
| 2008/2012 media | | 2,2 “ “ |
| 2013 | | 2,1 “ “ |
| 2013/2020 Riduzione tetto massimo | | - 1,74 % /anno |
| 2020 | 1,8 miliardCO_{2eq} | - 21% rispetto al 2005 |
| 2021/2023 Riduzione tetto massimo | | - 2,2 % /anno |
| 2024/2027 Riduzione tetto massimo | | - 4,3 % /anno |
| 2028/2030 Riduzione tetto massimo | | - 4,4 % /anno |
| 2030 | 874 milioni | - 62 % rispetto al 2005 |

Costi indiretti del carbonio

Gli Stati membri possono concedere aiuti di Stato ad alcune industrie ad alta intensità di energia elettrica, a fronte dei costi del carbonio derivanti dalle **emissioni indirette**⁶², in particolare dai prezzi elevati dell'energia elettrica, dovuti al fatto che le società

⁶² Le emissioni vengono suddivise in tre categorie:

scope 1, emissioni dirette, controllate dall'organizzazione (utilizzo di combustibili fossili);
scope 2, emissioni indirette, legate alla produzione di elettricità, vapore o calore (Queste emissioni sono considerate indirette in quanto l'azienda è responsabile dell'utilizzo dell'energia, ma non delle emissioni generate dal fornitore per la produzione di questa);

scope 3, emissioni indirette, provenienti dalla catena del valore dell'azienda (Ci sono 15 fattori di emissione, tra cui beni e servizi acquistati, viaggi di lavoro, spostamenti dei dipendenti, smaltimento dei rifiuti, trasporto, distribuzione e investimenti).

A partire dal 2021 nell'EU ETS non rientrano più gli impianti del Regno Unito, ma soltanto i produttori di energia elettrica dell'Irlanda del Nord

energetiche trasferiscono sui consumatori i costi di acquisto delle quote. La Commissione ha adottato orientamenti relativi agli aiuti di Stato nell'ambito dell'EU ETS al fine di armonizzare l'attuazione di tali aiuti tra gli Stati membri e rendere minime le distorsioni della concorrenza nel mercato unico.

Tali orientamenti si applicavano inizialmente ai costi indiretti sostenuti nel periodo 2013-2020⁶³.

Gli orientamenti sono stati rivisti nel 2020, per coprire il periodo 2021-2030⁶⁴.

Nel 2022 gli Stati membri si sono fatti carico, per la prima volta, dei costi indiretti sulla base degli orientamenti riveduti in materia di aiuti di Stato. In pratica ciò significa che avevano notificato alla Commissione i regimi per il nuovo periodo, ai fini della valutazione degli aiuti di Stato, che sono stati successivamente approvati in quanto compatibili con il mercato unico. Nel 2022 13 Stati membri hanno versato all'industria i costi indiretti del carbonio sostenuti dagli impianti nel 2021. Entro tre mesi dalla fine di ogni anno, gli Stati membri che dispongono di un sistema di compensazione dei costi indiretti, devono pubblicare gli importi totali versati, a titolo di compensazione, indicando una ripartizione per settore e sottosectore beneficiario.

Importi versati nel 2022 per i costi indiretti sostenuti nel 2021⁶⁵

| | Importi costi indiretti 2021 mio€ | N° impianti | Proveniente aste mio€ | % proventi aste per costi indiretti |
|----------|-----------------------------------|-------------|-----------------------|-------------------------------------|
| Italia | 146,8 | 229 | 2 495,8 | 5,9 % |
| Germania | 806 | 676 | 5.270,9 | 15,3 % |
| Francia | 300,2 | 275 | 1 445,9 | 20,7 % |
| Spagna | 244 | 211 | 2.452,4 | 10.0 % |

Gli orientamenti sono stati rivisti nel 2020, per coprire il periodo 2021-2030

Dalla tabella si desume che l'Italia utilizza meno degli altri Stati membri la norma degli Aiuti di stato, che consente di attingere ai proventi degli ETS, per intervenire e abbassare i costi dell'energia, che in Italia sono fra i più alti dei Paesi membri, e

⁶³ **Orientamenti relativi a determinati aiuti di Stato** nell'ambito del sistema per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra **dopo il 2012**. Comunicazione della Commissione: Orientamenti relativi a determinati aiuti di Stato nell'ambito del sistema per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra dopo il 2012 (2012/C 158/04)

⁶⁴ **Orientamenti relativi a determinati aiuti di Stato** nell'ambito del sistema per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra **dopo il 2021**. Comunicazione della Commissione: Orientamenti relativi a determinati aiuti di Stato, nell'ambito del sistema per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra, dopo il 2021 (2020/C 317/04)

⁶⁵ Fonte: COM (2023) 654 finale del 31/10/2023

che consentirebbe ai nostri prodotti di essere competitivi con quelli degli altri Paesi dell'Unione. Cerchiamo di migliorare!

Proventi derivanti dallo scambio delle quote di emissione

Nel 2022 l'EU ETS ha generato in totale di **38,8 miliardi di EURO** di proventi delle aste, 7,7 miliardi di EUR in più rispetto al 2021. Di tale importo, **29,7 miliardi di EURO** sono stati distribuiti direttamente agli Stati membri⁶⁶. Questi ultimi hanno comunicato di avere speso in media:

il 76 % per progetti connessi al clima e all'energia;

il 25 % per azioni specifiche per il clima e l'energia;

il 27 % è destinato a specifici fondi ambientali;

il 48 % ai bilanci nazionali.

Prima dell'ultima revisione, la direttiva EU ETS prevedeva che gli Stati membri utilizzassero almeno il 50 % dei proventi delle aste e i proventi delle quote del trasporto aereo, per scopi legati al clima e all'energia. La direttiva riveduta introduce un obbligo per gli Stati membri di spendere tutti i proventi dell'**EU ETS**⁶⁷ per la transizione verde, comprese misure sociali.

Conclusioni

L'art 191 del Trattato che è alla base dell'Unione europea, sancisce il principio che chi inquina paga. Nel 2022 ogni consumatore italiano ha versato il suo contributo, oltre alle tasse, per compensare l'inquinamento dell'ambiente, causato dai processi di produzione degli oggetti e dai servizi⁶⁸.

Il sistema EU ETS, nato con la Direttiva 2003/87/CE, consente all'Unione di disporre, ogni anno, di una notevole cifra, che è stata di circa 40 miliardi nel 2022 e che è destinata a raggiungere gli 80 miliardi nel 2030⁶⁹. L'utilizzo di questi fondi, attribuiti, nella maggior parte, agli Stati membri, e nella restante parte alle politiche ambientali della Commissione, deve essere rivolto verso: l'innovazione, la modernizzazione, la povertà energetica e gli interventi rivolti agli scopi sociali.

*L'art 191 del Trattato
che è alla base
dell'Unione europea,
sancisce il principio
che chi inquina paga*

⁶⁶La differenza restante riguarda i proventi aggregati nell'ambito del Fondo per l'innovazione e del Fondo per la modernizzazione, nonché quelli distribuiti all'Islanda, al Liechtenstein e alla Norvegia, oltre al Regno Unito per quanto riguarda l'Irlanda del Nord.

⁶⁷ Il medesimo obbligo si applicherà ai proventi generati dal **nuovo ETS 2** per l'edilizia, il trasporto stradale e le industrie a basse emissioni, quando sarà avviato.

⁶⁸ La cifra corrisponde agli oltre **3 miliardi pagati dalle aziende energivore** che producono beni e servizi per i consumatori

⁶⁹ Bloomberg NEF prevede un prezzo medio dei permessi ETS di **93 €/t nel 2024**, che salirà a **149 €/t entro la fine del decennio**.

Nell'ultima revisione della Direttiva EU ETS, i fondi generati dalla vendita delle quote possono consentire agli Stati membri di intervenire per sostenere le imprese nei costi delle “**emissioni indirette**”, contenendo i costi eccessivi dell'energia, che determinano differenze di costi nei prodotti, commercializzati negli Stati membri. Su questo tema sarebbe opportuna una forte riflessione del nostro Governo, per sostenere la produzione italiana, in modo da favorire una **migliore e maggiore occupazione**.

La rivoluzione energetica in atto, che sta traferendo la produzione di energia primaria, dal fossile alle forme del rinnovabile, e la necessità di sviluppare nuove tecnologie e nuovi interventi nell'edilizia e nei trasporti, per conseguire una maggiore efficienza energetica, è destinata, soprattutto nel breve periodo, ad aumentare la povertà energetica, che già coinvolge milioni di consumatori in Europa. Questo fenomeno sociale deve, quindi, essere contrastato e ridotto con intelligenti programmi, che possono essere finanziati, soprattutto, dai proventi delle quote EU ETS. Ma occorre l'intelligenza e l'impegno della classe politica, in sintonia con le **Parti sociali**⁷⁰ e con le **Organizzazioni dei consumatori**, per elaborare programmi e per sviluppare strutture che li gestiscano, con la migliore attenzione, sia alle spese, sia al più proficuo utilizzo delle risorse.

ANTONELLO PEZZINI

antonello.pezzini@eesc.europa.eu

Antonello Pezzini, è laureato in Filosofia presso l'Università Cattolica di Milano. È attualmente membro del CCMI (Comitato Consultivo Mutazioni Industriali) di Bruxelles, ed è docente presso l'Università di Bergamo per l'insegnamento di “Economia e gestione delle imprese nell'Unione Europea”.

⁷⁰ **Parti sociali:** Organizzazioni degli imprenditori e Organizzazioni dei lavoratori