

Roma, 5 febbraio 2021

REVISIONE SCHEMA ETS: EVITARE DELOCALIZZAZIONI SENZA VANTAGGI AMBIENTALI

Si è chiusa ieri la [consultazione pubblica](#) dalla Commissione europea per la modifica del sistema di scambio di quote di emissioni dell'UE - Direttiva 2003/87/CE (ETS), lanciata nel novembre scorso.

Nel contributo inviato a Bruxelles, unem ha anzitutto ricordato come qualsiasi revisione del sistema ETS, mirante a rafforzare l'abbattimento dei GHG nel settore industriale o ad estenderne la portata ad altri settori, non debba comportare impatti negativi sulla competitività del sistema industriale, con particolare riferimento alla raffinazione che rappresenta un presidio di sicurezza degli approvvigionamenti nell'ambito della transizione energetica e che si è già avviata sulla via della decarbonizzazione dei propri processi e prodotti, in linea con gli obiettivi ambientali fissati con il Green Deal.

Unem ritiene, tuttavia, che, alla luce di queste aumentate ambizioni, sia necessario rafforzare corrispondentemente le misure di protezione dal "Carbon Leakage" cui è particolarmente esposta l'industria della raffinazione. Un'industria che deve confrontarsi con una concorrenza internazionale asimmetrica sul fronte delle regole e del costo del lavoro, soprattutto da parte dei Paesi asiatici, che ha quindi bisogno di misure particolarmente efficaci per garantire una protezione adeguata contro il rischio di una delocalizzazione industriale che non porterebbe vantaggi in termini di riduzione delle emissioni di CO₂.

Andrebbe pertanto evitata la sostituzione delle misure di "Carbon Leakage" con il meccanismo di adeguamento alle frontiere del carbonio che, invece, dovrebbe integrare efficacemente le attuali misure di protezione, con un impatto positivo in termini ambientali.

La capacità del settore della raffinazione di ridurre le emissioni dovrebbe essere calibrata sulla base del livello di emissione raggiungibile con la migliore tecnologia commercialmente disponibile e accessibile a tutti. Il progresso tecnologico andrebbe pertanto incoraggiato con meccanismi di supporto e non con l'introduzione di valori benchmark sempre più restrittivi.

Per quanto riguarda la "Riserva di Stabilità del Mercato" (MSR), è stato ribadito come i principali obiettivi siano diretti ad affrontare l'attuale eccedenza di quote e migliorare la resilienza del mercato delle quote di CO₂ a grandi shock e non come strumento per traguardare gli obiettivi ambientali dello schema ETS.



Pertanto, qualora venissero introdotte modifiche all'attuale struttura della MSR, unem ha raccomandato di valutare attentamente qualsiasi impatto sulla tenuta del mercato. La compensazione dei costi indiretti dovuti al notevole incremento del costo dell'energia elettrica a causa dell'ETS dovrebbe, inoltre, essere ulteriormente armonizzata e potenziata in Europa per tutti quei settori fortemente esposti a questo fenomeno.

Arrivare un mercato globale della CO₂ basato su un prezzo uniforme del carbonio è un obiettivo condivisibile. Tuttavia, traguardarlo nel breve termine presenta molte difficoltà, dovendo far coesistere settori con una significativa differenza nel costo di riduzione marginale della CO₂.

Unem ha suggerito, per il trasporto su strada, l'adozione, di uno schema ETS separato e con un proprio prezzo del carbonio. Ciò comporterebbe, naturalmente, la revisione e il coordinamento di tutte le attuali normative sul trasporto stradale (limiti CO₂ car e van, RED II, tassazione energia, ecc.)

Quanto al settore marittimo, la scelta preferibile potrebbe essere quella di un sistema unico di tariffazione del carbonio a livello mondiale, gestito ed attuato attraverso l'IMO, data la natura globale del trasporto navale.

