*Roma, 13 aprile 2023*

**COMUNICATO STAMPA**

**In Confitarma il workshop “EU ETS - 2024 EU Emission Trading System”**

Si è svolto in Confitarma il workshop “EU ETS - 2024 EU Emission Trading System”, organizzato dal Gruppo Giovani Armatori in collaborazione con BRS Shipbrokers Group.

I lavori, aperti dal Presidente di Confitarma **Mario Mattioli** e dal presidente del Gruppo Giovani Armatori **Salvatore d’Amico** e guidati da **Mattia Ferracchiato**, Head of Carbon Markets di BRS Shipbrokers Group, sono stati l’occasione per approfondire le caratteristiche del sistema europeo di scambio delle quote di emissione ETS, che copre il 45% delle emissioni europee e che dal 2024 includerà anche il settore marittimo.

*“Plaudo all’iniziativa dei Giovani Armatori”* – ha commentato il presidente **Mario Mattioli** - *“che hanno voluto affrontare un tema rilevante come quello dell’ETS in modo approfondito, competente e tecnico. Confitarma guarda con molto interesse, ma anche preoccupazione agli sviluppi dell’applicazione allo shipping di questo sistema di tassazione. Ribadisce anche la necessità di esentare le linee di Autostrade del Mare e quelle di cabotaggio con tutte le isole, incluse le maggiori, non solo quelle con meno di 200.000 abitanti come è oggi”.*

I negoziatori dell'UE della Commissione, del Parlamento e del Consiglio degli Stati membri hanno raggiunto un accordo provvisorio il 29 novembre 2022 che conferma ampiamente gli annunci e le bozze che erano trapelati nei mesi precedenti: dal 2024 armatori e charterer dovranno acquistare e trasferire permessi di CO2 per ogni tonnellata di gas serra rilasciata nell’atmosfera durante un anno solare.

Dal 2018, le navi più grandi di 5.000 Gt che fanno scalo nei porti dell'Unione Europea, della Norvegia o dell'Islanda devono monitorare e segnalare le proprie emissioni di CO2 alle autorità europee. Dal 2024 in poi, queste navi saranno incluse nel sistema europeo di scambio di quote di emissione dove dovranno acquistare quote europee (1 EUA equivale ad 1 tonnellata di CO2eq) e restituirle agli Stati membri.

Grandi navi offshore superiori a 5.000 Gt momentaneamente saranno escluse, ma dovranno monitorare e calcolare le loro emissioni dal 2025 prima di essere incluse nell'ETS dal 2027.

La Commissione Europea aveva giustificato inizialmente la scelta di limitare l’ingresso solamente alle grosse navi superiori 5.000 Gt, basandosi sul potenziale onere amministrativo e del poco beneficio climatico, sostenendo che sebbene si esentasse il 45% delle navi che operano in Europa, le loro emissioni avrebbero coperto solo il 10% dell’intero trasporto marittimo. Tuttavia, in risposta alle critiche su questa soglia, i responsabili politici dell'UE hanno infine deciso di includere le navi di stazza superiore a 400 Gt nel meccanismo di monitoraggio a partire dal 2025. Successivamente, una revisione della direttiva ETS nel 2026 determinerà se saranno tenute ad aderire all'UE- ETS.

**COME FUNZIONERÀ IL SISTEMA ETS PER IL SETTORE MARITTIMO**

Per garantire un'agevole inclusione del settore marittimo nell'EU ETS, la restituzione delle quote da parte delle compagnie di navigazione sarà gradualmente aumentata rispetto alle emissioni verificate, queste saranno tenute a restituire le quote secondo il seguente calendario: 40% delle emissioni verificate dichiarate per il 2024, il 70% delle emissioni verificate comunicate per il 2025 e il 100% delle emissioni verificate comunicate dal 2026 in poi. Inoltre, le navi che effettuano viaggi con partenza da un porto dello Spazio Economico Europeo e arrivo in un porto extraeuropeo o viceversa vedranno ridotto del 50% il loro requisito di resa. L'idea alla base di questo secondo sconto è che il restante 50% delle emissioni del viaggio dovrebbe essere infine contabilizzato dal piano del carbonio nel paese extra UE. Si è parlato a lungo delle deroghe, le più importanti vedranno solamente i paesi con territori d’oltremare (Portogallo, Spagna e Francia) ad avere una esclusione dei viaggi performati tra il paese d’origine e il territorio fuori lontano dal continente europeo. Ci sarà anche una momentanea esclusione dei viaggi che si effettuano tra le isole con meno di 200.000 residenti stabili, ma questa durerà solamente fino al 2030.

L'autorità amministrativa per ciascuna compagnia di navigazione che monitorerà e riceverà i permessi di CO2, sarà lo Stato membro in cui la società è registrata o lo Stato membro con il maggior numero di scali portuali negli ultimi quattro anni se la società non è registrata in uno Stato membro. Se la compagnia non ha effettuato negli ultimi quattro anni alcun viaggio rientrante nel campo di applicazione della direttiva, l'autorità amministrativa sarà lo Stato membro in cui la nave è arrivata o ha iniziato il suo primo viaggio.

L'elenco delle compagnie di navigazione sarà aggiornato: ogni 2 anni per gli iscritti in uno Stato membro, ogni 4 anni per chi non è registrato in uno Stato membro. L’impatto della direttiva ETS per il settore marittimo sarà notevole soprattuto a causa dell’elevato prezzo di 1 EUA oggi (circa 93 eur/t). Per ogni tonnellata di bunker usato poco più di 3 tonnellate di CO2 vengono rilasciate nell’atmosfera. Ad oggi questo equivale a quasi 300 euro di extra costo che verrà quasi sicuramente trasferito al noleggiatore.

Nella sua totalità il settore marittimo dovrà sborsare quasi 7 miliardi di EUR se durante il 2024 il carbonio continuerà ad oscillare intorno ai 90 eur/t. Per il mercato marittimo italiano ed i suoi armatori e noleggiatori, si parla di costo che gradualmente potrebbe passare da circa 250M di euro all’anno nel 2024 fino a 800M dal 2026 in poi raggiungengo probabilmente il miliardo alla fine del 2029, basta pensare che un classico viaggio Sarroch-Genova potrebbe costare circa un 62% più nel 2026 rispetto ad oggi.