



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Circolare N. 297 del 22/12/2008

Informativa sugli strumenti di mercato per la riduzione delle emissioni di Gas serra attualmente al vaglio dell'IMO

Nell'ambito della 58a riunione del MEPC dell'IMO, tenutasi fra il 6 e il 10 ottobre 2008, è proseguita la discussione sugli strumenti di mercato per la riduzione delle emissioni di gas serra del trasporto marittimo internazionale, sui quali il MEPC si è impegnato a prendere una decisione entro il MEPC 59 (luglio 2009), in maniera tale da fornire una proposta attuativa per il settore marittimo da presentare entro la Conferenza ONU sul clima di Copenhagen di dicembre 2009. Molti paesi in via di sviluppo sono rimasti fermi nella loro opposizione ad uno strumento obbligatorio globale appellandosi al principio delle responsabilità differenziate per le emissioni di gas serra sancito dalla UNFCCC (Convenzione ONU sui cambiamenti climatici). Si teme pertanto che l'IMO possa rispondere al mandato ricevuto dal protocollo di Kyoto (di varare un meccanismo internazionale per la riduzione dei gas serra del trasporto marittimo) con uno strumento che nel migliore dei casi sarà vincolante solo per i Paesi sviluppati (cosiddetti paesi Annesso I dell'UNFCCC). Considerato che un approccio di questo tipo potrebbe aprire la strada ad iniziative di tipo regionale per la riduzione dei gas serra del trasporto marittimo, anche utilizzando strumenti già esistenti come l'Emissions Trading Europeo (EU-ETS, direttiva 2003/87/EC), si ritiene opportuno informare le imprese associate sulle caratteristiche essenziali delle due principali opzioni **per la riduzione delle emissioni di Gas serra attualmente al centro dell'attenzione degli Stati:**

- A) Sistema di scambio dei permessi d'emissione delle navi (ETS marittimo).
- B) Tassa sulla CO2 collegata ad un Fondo internazionale di compensazione

A) Il **meccanismo di ETS marittimo** si basa sui seguenti elementi:

Fissazione di un tetto alle emissioni di gas serra della flotta globale (quantità di permessi complessivamente allocati al settore), per opera di un'autorità centrale (IMO?).

Allocazione dei permessi di emissione agli operatori delle navi. L'allocazione dei permessi è possibile con vari criteri alternativi fra di loro, che dovranno essere decisi: allocazione gratuita in base a emissioni storiche, allocazione gratuita in base a benchmark (punto di riferimento) di efficienza emissiva della singola nave, allocazione onerosa mediante asta dei permessi di emissione.

Restituzione dei permessi all'autorità centrale in base alle emissioni effettive delle navi.

I permessi mancanti agli operatori (dati dalla differenza fra le emissioni effettive e i permessi in possesso degli operatori, cioè acquistati mediante asta o ricevuti gratuitamente) concorrono alla fissazione del prezzo dei permessi di emissione sul mercato: maggiore la crescita tendenziale delle emissioni del settore marittimo rispetto al tetto, maggiore la spinta

aderente a
CONFINDUSTRIA

sulla crescita del prezzo dei permessi di emissione e, quindi, la convenienza degli operatori a investire in misure di riduzione delle emissioni per evitare oneri negli anni a venire. Un ETS marittimo non aperto ai settori terrestri di riduzione delle emissioni di CO2 comporta un potenziale limitato di riduzione delle emissioni e una conseguente maggior spinta alla crescita del costo dei permessi rispetto ad un sistema di ETS aperto ad altri settori (quindi maggiori oneri di riduzione per gli armatori). Un sistema di ETS marittimo aperto perlomeno all'acquisto dei crediti di emissione derivanti dai progetti di cooperazione con i PVS (Paesi in via di sviluppo) per la riduzione delle emissioni (cosiddetto "CDM"- Clean Development Mechanism) consentirebbe di calmierare il prezzo dei permessi di emissioni nell'ETS marittimo. Si noti inoltre che, in caso di allocazione dei permessi mediante asta, il gettito potrebbe essere destinato almeno in parte al miglioramento dell'efficienza energetica nel settore marittimo.

B) Tassa sulla CO2 collegata ad un Fondo internazionale di compensazione (cosiddetta "Levy + Compensation Fund").

Il meccanismo si basa sui seguenti elementi:

Tassa sulla CO2 basata sui consumi di bunker

Fissazione di un determinato livello della tassa per opera di un'autorità internazionale

Raccolta del gettito da parte di un Fondo internazionale

Destinazione dei proventi del Fondo per finanziare: 1) progetti di cooperazione con i PVS per la riduzione delle emissioni (CDM), 2) interventi di adattamento agli effetti dei cambiamenti climatici nei PVS più impattati

Aspetti negativi:

- 1) la tassa dovrebbe essere pagata da tutte le flotte, incluse quelle dei PVS (che si oppongono);
- 2) è necessario un livello della tassa molto elevato per assicurare una riduzione complessiva delle emissioni di CO2;
- 3) il livello della tassa è deciso politicamente dal Fondo, e non dal mercato;
- 4) il meccanismo è considerato sub-ottimale sotto il profilo dell'efficienza ambientale (costi del raggiungimento dell'obiettivo di riduzione dei gas serra).

Confitarma segue l'evoluzione del dibattito presso l'IMO e, anche attraverso l'ECSA, cerca di prevenire o controllare eventuali sviluppi di una normativa comunitaria.

Le aziende che avessero già maturato specifiche opinioni sulle opzioni in discussione sono invitate ad informare Confitarma, al fine di consentire la maturazione di una posizione dell'associazione sui molteplici e delicati aspetti delle varie opzioni in discussione.

Cordiali saluti.

IL DIRETTORE GENERALE
Dott. Gennaro Fiore