

NOTA SU MISURE NORMATIVE “PACCHETTO FIT FOR 55”

Di seguito si riportano tutte le misure individuate dalla Commissione europea e presenti nel Pacchetto Fit for 55:

- Il **sistema europeo di scambio delle emissioni** (EU ETS), disponibile [qui](#), mette un prezzo sul carbonio e abbassa il tetto delle emissioni di alcuni settori economici di anno in anno. Tale sistema negli ultimi 16 anni ha ridotto le emissioni derivanti dalla produzione di energia e dalle aziende energivore del 42,8%. Nel proprio pacchetto la Commissione propone di abbassare ulteriormente il tetto complessivo delle emissioni e di aumentare il suo tasso annuale di riduzione, nonché di eliminare gradualmente le quote di emissione gratuite per l'aviazione allineandosi al sistema globale di compensazione e riduzione del carbonio per l'aviazione internazionale (CORSIA) e di includere, per la prima volta, le emissioni del trasporto marittimo nel sistema ETS dell'UE. Infine, per contrastare l'assenza di riduzioni di emissioni nel trasporto stradale e negli edifici, viene istituito un nuovo sistema separato di scambio di emissioni per la distribuzione di carburante dedicato al trasporto stradale e per gli edifici. La Commissione propone anche di aumentare la capienza dei fondi destinati a innovazione e modernizzazione.
- Viene previsto che gli Stati membri debbano spendere la totalità dei proventi derivanti dal sistema di scambio delle emissioni in progetti relativi al clima e all'energia. Una parte dedicata delle entrate del nuovo sistema per il trasporto stradale e gli edifici andrebbe invece impiegato per mitigare il possibile impatto sociale sulle famiglie vulnerabili, le micro-imprese e gli utenti dei trasporti.
- L'**Effort Sharing Regulation** (ESR), disponibile [qui](#), individua, per ogni Stato membro, obiettivi rafforzati di riduzione delle emissioni per gli edifici, il trasporto stradale e marittimo nazionale, l'agricoltura, i **rifiuti** e le piccole industrie. Tali obiettivi, riconoscendo i diversi punti di partenza e le capacità di ogni Stato membro, sono basati sul PIL pro capite, con aggiustamenti per tenere in considerazione l'efficienza dei costi.
- Il **regolamento sull'uso del suolo, la silvicoltura e l'agricoltura** (LULUCF), disponibile [qui](#), individua un obiettivo generale dell'UE per la rimozione del carbonio dall'atmosfera attraverso i pozzi naturali pari a 310 milioni di tonnellate di emissioni di CO₂ entro il 2030. Viene previsto che entro il 2035, l'UE dovrebbe raggiungere la neutralità climatica nei settori dell'uso del suolo, della silvicoltura e dell'agricoltura, includendo anche le emissioni agricole non-CO₂ come quelle generate dall'uso di fertilizzanti e dal bestiame. La strategia forestale mira invece a migliorare la qualità, la quantità e la resilienza delle foreste dell'UE.
- Viene evidenziato come la produzione e l'uso dell'energia costituiscono il 75% delle emissioni dell'UE e che quindi è fondamentale accelerare la transizione verso un sistema energetico più verde. In questa direzione va la **direttiva sulle energie rinnovabili** (RED II), disponibile [qui](#), che punta a fissare un obiettivo relativo alla produzione di energia da fonti rinnovabili entro il 2030 pari ad almeno il 40% del totale. Tutti gli Stati membri sono tenuti a contribuire al raggiungimento di questo obiettivo e verranno fissati target specifici per l'uso di energia rinnovabile nei trasporti, nel riscaldamento e raffreddamento, negli edifici e nell'industria.

- Per ridurre l'uso globale dell'energia, diminuire le emissioni e affrontare la povertà energetica, la Commissione ha avanzato una proposta di **direttiva sull'efficienza energetica** (EED), disponibile [qui](#), che stabilisce un obiettivo annuale vincolante più ambizioso per la riduzione dell'uso dell'energia a livello europeo. Tale direttiva guiderà il modo in cui i contributi nazionali verranno stabiliti e raddoppierà l'obbligo annuale di risparmio energetico che gli Stati membri dovranno perseguire. La pubblica amministrazione sarà tenuta a rinnovare il 3% dei suoi edifici ogni anno per guidare l'ondata di rinnovamento, creare posti di lavoro e ridurre l'uso di energia e i costi per i contribuenti.
- Per affrontare l'aumento delle emissioni del trasporto stradale vengono adottate una combinazione di misure come standard per le emissioni di CO₂ dai veicoli ancora più stringenti, per accelerare la transizione verso la mobilità a zero emissioni, con un calo del 55% dal 2030 e del 100% dal 2035 rispetto ai livelli del 2021. Ciò significa che tutte le nuove auto immatricolate a partire dal 2035 saranno a zero emissioni. Per garantire tale passaggio gli Stati membri dovranno implementare una rete infrastrutturale per i combustibili alternativi in grado di supportare la crescente richiesta e in linea con gli ambiziosi obiettivi (almeno un distributore ogni 60 chilometri per la ricarica elettrica e ogni 150 chilometri per il rifornimento di idrogeno).
- I carburanti per il trasporto aereo e marittimo causano un inquinamento significativo e richiedono anch'essi un'azione specifica con cui integrare lo scambio di emissioni. Il **regolamento sulle infrastrutture per i combustibili alternativi** (AFID) stabilisce che gli aerei e le navi abbiano accesso alla fornitura di elettricità pulita nei principali porti e aeroporti. Inoltre l'iniziativa marittima FuelEU stimolerà l'adozione di carburanti per trasporti marittimi sostenibili e di tecnologie a zero emissioni, fissando un limite massimo al contenuto di gas serra dell'energia utilizzata dalle navi che fanno scalo nei porti europei.
- Il sistema fiscale per i prodotti energetici deve salvaguardare e migliorare il mercato unico e sostenere la transizione verde stabilendo i giusti incentivi. Con la revisione della **direttiva sulla tassazione dell'energia**, disponibile [qui](#), la Commissione propone di allineare la tassazione dei prodotti energetici con le politiche energetiche e climatiche dell'UE, promuovendo le tecnologie pulite, rimuovendo esenzioni obsolete e aliquote ridotte che ancora sostengono l'uso dei combustibili fossili.
- Infine, con il nuovo **meccanismo di aggiustamento alla frontiera del carbonio** (CBAM), disponibile [qui](#), si fisserà un costo legato al carbonio emesso da applicare alle importazioni di una selezione mirata di prodotti, per garantire che l'ambiziosa iniziativa per il clima applicata in Europa non porti ad una "fuga di carbonio". Questo assicurerà che gli impegni per la riduzione delle emissioni in Europa contribuiscano al declino delle emissioni globali piuttosto che spostare la produzione ad alta intensità di carbonio fuori dall'Europa. Misure da introdurre gradualmente a partire dal 2023, con piena attuazione prevista per il 2026.

Roma, 16 luglio 2021