

Domande frequenti sul sistema CORSIA dell'ICAO

Settembre 2017

Il sistema CORSIA dell'ICAO ha fornito una soluzione al problema climatico del trasporto aereo?

Nel corso dell'assemblea di ottobre 2016, l'ICAO ha approvato lo schema di misura globale market-based, noto come *Sistema di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale* (CORSIA). Ciò non è all'altezza delle esigenze dell'accordo di Parigi. Mira a stabilizzare le emissioni ai livelli del 2020 attraverso l'acquisto di compensazioni, e in ogni caso il carattere volontario dell'accordo espone a grandi rischi il raggiungimento di questo obiettivo, già di per sé insufficiente a rispettare l'accordo di Parigi. Di conseguenza, appena un quinto delle emissioni prodotte dal trasporto aereo sarà compensato nel periodo 2021-2035, lasciando aperta la questione di un'enorme quantità di emissioni.

CORSIA incentiverà la riduzione delle emissioni nel settore del trasporto aereo?

CORSIA si basa sulla compensazione, in cui lo scambio di crediti avviene a circa 50 €/tonnellata (rispetto ai 5 €/tonnellata per i crediti ETS dell'Unione Europea), ha un obiettivo debole di crescita neutrale di carbonio dal 2020, e per almeno il primo decennio il requisito di compensazione viene ripartito tra gli operatori indipendentemente dalla loro crescita. Per tutti questi motivi, si è stimato che il costo del CORSIA offrirà poco o nessun incentivo a ridurre le emissioni nel trasporto aereo. Di fatto, l'ICAO optando per la compensazione ha deliberatamente scelto il meccanismo meno incentivante alla riduzione delle emissioni.

Il sistema ETS e CORSIA possono coesistere in futuro?

Se CORSIA diventa operativo dal 2021 come previsto, secondo alcuni il sistema ETS-UE dovrebbe essere completamente eliminato, con tutte le rotte aeree all'interno, da e verso l'Europa, soggette esclusivamente a CORSIA. Oltre a ridurre sostanzialmente le nostre ambizioni in materia di clima, a indebolire gli obiettivi del 2030 e a lasciare le emissioni interne in un limbo, questo sarebbe contrario alle attuali tendenze internazionali del settore. Diverse giurisdizioni, tra cui Cina e Canada, stanno sottoponendo i loro trasporti aerei a meccanismi di mercato del carbonio ben diversi dal CORSIA dell'ICAO. Di conseguenza, le compagnie aeree cinesi e canadesi dovranno conformarsi a strumenti climatici diversi. L'UE, grazie al suo mercato unico dell'aviazione, opera di fatto come un mercato interno e dovrebbe adottare un approccio analogo. Qualsiasi complessità amministrativa può essere ridotta al minimo, ad esempio allineando il monitoraggio, la comunicazione e la verifica (MRV) dei due sistemi, in modo che le compagnie aeree debbano riferire una sola volta.

Il sistema ETS e CORSIA possono essere applicati sulla stessa rotta?

Sia il CORSIA che l'ETS implicano che le compagnie aeree controllino e comunichino le loro emissioni, restituendo un certo numero di crediti (in termini di quote o di compensazioni) a seconda dell'aumento delle loro emissioni. Grazie a queste similitudini, è possibile per i due schemi interagire sugli stessi percorsi. Ad esempio, per le rotte in partenza dall'Europa è possibile richiedere alle compagnie aeree di presentare sia compensazioni per soddisfare i requisiti CORSIA che quote di emissioni per soddisfare i requisiti ETS-UE.

Non si tratta di un doppio conteggio, in quanto il requisito ETS-UE si aggiungerà al requisito CORSIA. In effetti, la valutazione d'impatto che accompagna la proposta della Commissione ha suggerito questo come possibile meccanismo futuro.

L'industria aeronautica europea sarà svantaggiata dal sistema ETS?

Il costo del sistema ETS-UE di scambio delle quote di emissione è sempre stato sovrastimato dall'industria, i cui lobbisti si sono sempre opposti a qualsiasi tipo di costo, indipendentemente da dimensioni o giustificazioni. Ad esempio, l'International Air Transport Association (IATA) rivendicava che il sistema ETS-UE costerebbe al settore 3,5 miliardi di euro l'anno, mentre in realtà il costo è prossimo ai 150 milioni di euro. Il punto è che il sistema ETS dell'UE è uno strumento molto efficace, in termini di costi, per contribuire a garantire il rispetto degli impegni presi in materia di clima da parte dell'aviazione. Le compagnie aeree di altri paesi, come il Canada e la Cina, devono far fronte a costi del carbonio simili o potenzialmente più elevati. Non è quindi possibile alcuna distorsione. Questo è tanto più vero in quanto il sistema ETS-UE si applicherà a tutte le compagnie aeree su una rotta, indipendentemente dalla nazione d'origine del vettore.

Includere l'aviazione risolverà i problemi del sistema ETS dell'Unione Europea?

Il sistema ETS-UE ha un problema di eccesso di quote e, mentre il trasporto aereo continuerà a rappresentare una domanda di queste quote, l'inclusione del trasporto aereo non può rappresentare una soluzione al problema del loro eccesso. Il problema va risolto alla fonte: sopprimendo le quote eccedentarie e garantendo che il massimale diminuisca in modo da evitare l'ulteriore accumulo di eccedenze. Sebbene vi siano indubbiamente dei problemi con il sistema ETS-UE, esso presenta delle caratteristiche importanti che lo rendono preferibile al CORSIA. Ciò include la certezza del diritto e l'applicazione della normativa, l'esclusione delle compensazioni, una base di riferimento più ambiziosa e un tetto decrescente per le emissioni.

Ulteriori Informazioni

Andrew Murphy
Manager Aviation
andrew.murphy@transportenvironment.org
Tel: +32(0)2 8510217