

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Revisione Ets: ecco cosa sono riusciti a ottenere (e cosa no) armatori e porti

Nicola Capuzzo · Friday, July 17th, 2026

È stata presentata oggi dalla Commissione europea la proposta di revisione della normativa sull'Ets, il sistema di scambio delle emissioni nocive.

La novità principale quanto al settore marittimo parrebbe risiedere nella creazione dello Smap – Sustainable Maritime Alternative Propulsion, una sorta di fondo destinato a finanziare direttamente combustibili marittimi sostenibili prodotti nell'Ue, tecnologie di propulsione a zero emissioni, utilizzo dell'idrogeno.

Il meccanismo prevede che vengano riservati 110 milioni di quote (nell'arco temporale 2028–2040) da assegnare alle compagnie di navigazione, su base trasparente e non discriminatoria, per coprire (con percentuali variabili) parte del differenziale di costo tra combustibili fossili tradizionali e combustibili marittimi sostenibili (biocarburanti avanzati, Rfnbo, idrogeno/carburanti a basse emissioni), oltre ai costi di propulsione a zero emissioni (elettrica, eolica assistita). In pratica, cioè, queste quote saranno 'sottratte' al meccanismo di asta ordinario valevole per tutte le quote di emissione dell'Ue e invece che essere vendute saranno assegnate gratuitamente alle compagnie di navigazione come sostegno.

Considerando una forbice di prezzo di una tonnellata di Co2 nell'attuale sistema Ets (fra 60 e 90 euro), 110 milioni di quote equivalgono grossomodo a un supporto fra i 6,5 e 10 miliardi di euro sull'intero periodo 2028-2040, cioè in media 500-750 milioni di euro l'anno, anche se il calcolo è molto indicativo, dato che il valore reale dipenderà dal prezzo di mercato al momento dell'assegnazione e che i meccanismi di questa (che sarà certamente su base europea e non nazionale) saranno definiti in un secondo tempo e in modo da incentivare l'uso di carburanti alternativi.

Incluse poi nel campo di applicazione le navi sotto le 5.000 GT ma non inferiori a 400 GT (circa il 15% delle emissioni del settore, distribuite su un numero molto elevato di navi), a parità di condizioni con le navi già coperte. Entro il 31 dicembre 2031 la Commissione presenterà un rapporto sulla fattibilità di includere anche le navi ro-pax e passeggeri sotto 5.000 GT.

Rafforzate poi le misure anti-elusione, mirate a evitare la modifica delle rotte ad hoc per l'Ets. In particolare è stata abbassata dal 65% al 50% la soglia di quota di trasbordo container che qualifica

un porto extra-Ue entro le 300 miglia come “porto di trasbordo limitrofo”, escluso quindi dalla definizione di “port of call” utile a evadere l’Ets. Ed entro le 150 miglia per esser esclusi dai port of call basteranno pescaggio superiore a 11 metri, lunghezza di banchina superiore a 250 metri e disponibilità di gru portuali idonee alle operazioni di trasbordo container. In sostanza più porti extra-europei saranno considerati di transhipment e quindi inidonei a essere usati per ‘spezzare’ la rotta e diminuire la relativa quota Ets.

Inoltre la revisione della lista dei porti di trasbordo limitrofi sarà annuale anziché biennale e sarà introdotto a tutto il 2035 uno ‘sconto’ per le grandi portacontainer (da 10mila Teu in su) provenienti da porti extra-Ue con rotte sopra le 300 miglia, con meccanismo ancora da dettagliare ma basato sulla quantità di container in trasbordo destinati a porti extra-Ue.

Prendendo poi atto del tentativo dell’Imo di introdurre un proprio sistema globale di riduzione delle emissioni, la Commissione Europea ha proposto di impegnarsi a presentare una relazione al Parlamento e al Consiglio entro 18 mesi, con possibilità di introdurre un meccanismo di deduzione che permetta alle compagnie di restituire meno quote nella misura in cui le stesse emissioni siano già tassate a livello Imo, evitando doppi pagamenti. Infine fra le principali novità la proroga al 2035 (o al 2038 in alcuni casi) di alcune deroghe già esistenti, considerate necessarie per continuità territoriale, collegamenti insulari, servizi essenziali, particolari condizioni operative (ad esempio alcune navi ice-class).

La Commissione europea ha indicato il primo trimestre del 2027 come obiettivo per la conclusione del trilogato con Parlamento e Consiglio, definendo la revisione del mercato europeo della CO₂ un dossier prioritario della futura presidenza irlandese. Dopo il via libera del Collegio dei Commissari, il pacchetto entrerà nella procedura legislativa ordinaria, mentre l’entrata in vigore delle nuove regole è prevista dal 2028, salvo modifiche al calendario dei negoziati.

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E’ ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Friday, July 17th, 2026 at 4:56 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.