

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2023/958 Atto Governo 161

Contributo di easyJet

easyJet, seconda compagnia aerea in Italia per numero di passeggeri trasportati, ringrazia la VIII Commissione Ambiente per l'opportunità offerta di intervenire nella discussione sullo schema di decreto legislativo in esame.

Per easyJet ogni occasione di confronto tra operatori del settore e legislatore è prezioso, ancor più quando si parla di sostenibilità del trasporto aereo, un ambito nel quale easyJet è protagonista grazie al percorso in atto di attuazione della sua "Net-zero roadmap" in cui vengono delineate le modalità per raggiungere l'azzeramento delle emissioni nette di CO2 entro il 2050. E' inoltre significativo il contributo che easyJet sta dando ad AZEA – *Alliance for Zero Amission Aviation*, un'iniziativa volontaria per la sostenibilità del trasporto aereo promossa dalla Commissione europea con la partecipazione di partner privati e pubblici che condividono l'obiettivo di preparare l'entrata in servizio commerciale degli aerei alimentati a idrogeno ed elettrici.

Ci è ben chiaro che lo schema in esame attua la Direttiva in modo fedele. Al tempo stesso questa occasione è importante per evidenziare la **ferma contrarietà** al fatto che il sistema ETS si applichi solo ai voli intraeuropei (compresi i voli in partenza verso Regno Unito e Svizzera), mentre a quelli extraeuropei da e verso i paesi terzi si applichi il sistema CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation), uno schema internazionale di regolazione delle emissioni di CO2 dell'aviazione civile che purtroppo non sta dando i risultati attesi.

Siamo consci che la questione deve essere rivista a livello europeo emendando la stessa Direttiva a monte **ma pensiamo che sia importante che la Commissione sia informata di questa preoccupazione e valuti l'opportunità di segnalarla nel parere al Governo.**

Aggiungo che agli obblighi della Direttiva si associno costi aggiuntivi per le compagnie aeree, già sottoposte in Italia a voci del tutto improprie quale l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco, una gran parte della quale destinata a finanziare la Gestione separata INPS senza alcuna connessione con la sicurezza del trasporto aereo e delle sue infrastrutture.

Vi sono ulteriori brevi considerazioni da fare poiché la Direttiva in via di attuazione fa parte di un più ampio complesso di interventi europei sulla sostenibilità del trasporto aereo: dal già approvato Regolamento "ReFuelEU Aviation", volto ad aumentare domanda e offerta di carburanti sostenibili per l'aviazione, alla proposta in discussione della Commissione Europea su un sistema obbligatorio di monitoraggio, rendicontazione e verifica (si usa l'acronimo inglese MRV) sui cosiddetti effetti non-CO2 (cioè quegli effetti non legati all'anidride carbonica, per es. le scie di condensazione, il vapore acqueo e altre emissioni come fuliggine e aerosol).

La posizione di easyJet - condivisa con le altre maggiori compagnie low-fare d'Europa - è che l'MRV aiuterà concretamente compagnie ed esperti a individuare soluzioni adeguate agli effetti non-CO2. **Dunque preoccupa molto l'esistenza di spinte a far sì che gli obblighi di MRV siano limitati ai voli all'interno dello Spazio Economico Europeo (SEE), escludendo ancora una volta quelli a lungo raggio.**

Eppure, i voli intra-SEE sono all'origine di circa il 25% delle emissioni di carbonio dell'aviazione europea, mentre quelli extra-SEE/a lungo raggio rappresentano il restante 75%! Un rapporto della IATA mostra che sull'Atlantico del Nord le condizioni climatiche sembrano favorire la formazione di scie di condensazione. Significa che tale fenomeno tende a concentrarsi e a generare un impatto non-CO2 notevole su un numero ridotto di voli a lungo raggio: proprio quelli che, per una scelta politica volta a proteggere quelle compagnie, rimarrebbero esclusi dal sistema di monitoraggio, rendicontazione e verifica delle emissioni non-CO2. Significa compromettere alla radice la validità statistica dei dati monitorati e quindi di indirizzare erroneamente le future azioni per mitigare gli effetti non-CO2.

Riteniamo importante che la Commissione sia a conoscenza di questa preoccupazione e valuti l'opportunità di segnalarla nel parere al Governo, che sarà chiamato a esprimersi sulla proposta MRV in sede europea probabilmente entro inizio settembre.

FINE