

Audizione informale

ASSAEROPORTI

**IX Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni)
della Camera dei deputati**

Proposta di legge recante “*Disposizioni per la sostituzione degli automezzi e delle attrezzature azionati da motori endotermici con automezzi e attrezzature ad alimentazione elettrica, ibrida o a idrogeno negli aeroporti di interesse nazionale*”

(A.C. 926)

Roma, 18 ottobre 2023

Gentile Presidente,

desideriamo ringraziare Lei e i membri di codesta Spett.le Commissione per aver previsto l'audizione di Assaeroporti - l'Associazione confindustriale dei gestori aeroportuali italiani - nell'ambito dell'esame della proposta di legge recante "*Disposizioni per la sostituzione degli automezzi e delle attrezzature azionati da motori endotermici con automezzi e attrezzature ad alimentazione elettrica, ibrida o a idrogeno negli aeroporti di interesse nazionale*".

Con la presente memoria vorremmo sottoporre alla Vostra attenzione alcune considerazioni di carattere generale, che auspichiamo possano fornire utili elementi di valutazione nell'ambito dell'esame del presente provvedimento.

*** **

Il conseguimento degli obiettivi che la Commissione europea si è posta con il *Green Deal* richiede che ciascuno Stato membro definisca politiche in grado di assicurare lo sviluppo sostenibile di tutti i comparti industriali, bilanciando i benefici derivanti dalla crescita dei mercati con le ricadute ambientali.

Il cambiamento climatico in atto dovuto all'innalzamento delle emissioni di CO₂ impone, infatti, di intraprendere azioni immediate, finalizzate a limitare il rischio di effetti non reversibili sull'intero pianeta e sulla salute delle persone.

Nel contesto appena descritto si colloca la proposta di legge in esame, la cui finalità è quella di contribuire alla riduzione delle emissioni di CO₂ correlate al trasporto aereo.

Assaeroporti ha sempre accolto positivamente le iniziative volte a tutelare l'ambiente e a favorire una riduzione delle emissioni atmosferiche in ambito aeroportuale e l'Associazione segue ormai da tempo le numerose iniziative promosse dagli aeroporti nazionali per la decarbonizzazione del comparto. Le società di gestione sono infatti impegnate già da molti anni nella lotta al cambiamento climatico, consapevoli dell'importanza che le azioni di ciascuno avranno nel raggiungimento dell'azzeramento delle emissioni nette di carbonio e del ruolo centrale che le infrastrutture aeroportuali rivestono per l'intera filiera.

Una concreta testimonianza di tale impegno è rappresentata dalle numerose certificazioni e dai riconoscimenti ottenuti dagli aeroporti italiani sia a livello europeo sia internazionale su base del tutto volontaria. Ci riferiamo all'*Airport Carbon Accreditation*, il programma per la gestione delle emissioni di CO₂ degli aeroporti promosso da ACI - *Airport Council International* su scala globale, nonché all'iniziativa *NetZero 2050* e alla Dichiarazione di Tolosa, con cui i gestori si sono impegnati ad azzerare le proprie emissioni di carbonio al più tardi entro il 2050.

Per fornire alcuni dati a livello di sistema, i 17 scali nazionali finora accreditati all'*Airport Carbon Accreditation* rappresentano oltre l'85% del traffico aereo passeggeri in Italia e, di questi, 6 aeroporti – pari al 50% del traffico nazionale – hanno ottenuto il più alto livello di certificazione. Con riferimento al *NetZero 2050*, ad oggi l'impegno a raggiungere emissioni nette di CO₂ pari a zero al più tardi entro il 2050 è stato formalmente sottoscritto da 11 aeroporti italiani e la maggior parte di essi hanno già annunciato l'impegno ad anticipare la neutralità delle emissioni al 2030.

Tutto ciò significa che la strada verso la decarbonizzazione è tracciata e gli aeroporti italiani, a prescindere dall'esistenza di un provvedimento normativo che li obblighi ad intervenire, stanno già percorrendo questo sentiero.

Ciò premesso, Assaeroporti intende sottoporre a codesta Spett.le Commissione alcuni elementi di valutazione, nella consapevolezza che il tema della sostenibilità è particolarmente complesso e rende necessarie iniziative attente a molteplici fattori.

Sostituzione o conversione di automezzi e attrezzature azionati da motori endotermici con automezzi e attrezzature ad alimentazione elettrica, ibrida o ad idrogeno (artt. 1-4)

Al fine di meglio contestualizzare l'impatto del provvedimento in termini di abbattimento delle emissioni di CO₂, riteniamo utile richiamare alcuni dati.

Sulla base degli indicatori resi disponibili dall'ISPRA, le emissioni generate dal trasporto aereo rappresentano il 2,3%¹ di quelle totali riconducibili al settore trasporti e meno dell'1% delle emissioni complessive. Di queste, solo una minima parte è attribuibile alle attività aeroportuali.

Da una recente analisi condotta dall'ITSM (*Iccsai Transport and Sustainable Mobility Center*) dell'Università degli Studi di Bergamo per conto di Assaeroporti risulta che le emissioni direttamente imputabili alle attività aeroportuali non superano, in media, il 5% delle emissioni totali legate all'attività volante (che includono la CO₂ generata in aeroporto, quella prodotta per attività di decollo e atterraggio degli aeromobili e quella derivante dall'accesso in aeroporto di passeggeri e dipendenti)². Ebbene, il provvedimento in discussione andrebbe ad incidere proprio su questa percentuale.

Giova richiamare tali dati non perché ci si voglia sottrarre dalla sfida, ma perché, come emerge dallo studio dell'ITSM appena citato, occorre tener conto del cosiddetto "effetto al margine": tanto minore è l'incidenza in termini di emissioni, maggiore sarà il costo da sostenere per abbattere una tonnellata aggiuntiva di CO₂ prodotta.

Al riguardo, riteniamo utile citare il contributo che ACI Europe sta fornendo a livello unionale sul dibattito avente ad oggetto il pacchetto "*Fit-for-55*": l'Associazione degli aeroporti europei,

¹ Si veda il documento ISPRA "[Italian Greenhouse Gas Inventory 1990-2019. National Inventory Report 2021](#)" e la [sintesi degli indicatori](#).

² https://assaeroporti.com/wp-content/uploads/Assaeroporti-ITSM-2022-Executive-Summary_ADJ_Final.pdf

infatti, pur riconoscendo il pacchetto come uno strumento “*indiscutibilmente prezioso nelle sue aspirazioni e direzioni*”, denuncia l’assenza di una valutazione di impatto complessiva che tenga conto di tutte le misure che lo compongono.

Assaeroporti condivide in pieno tale approccio, ritenendo che ogni misura debba essere attentamente valutata per tener conto dei benefici, dei costi e degli impatti nel breve e nel medio-lungo termine su tutti gli operatori della filiera.

Con riferimento ai soggetti interessati dall’attuazione del provvedimento, va precisato che, nella generalità dei casi, il maggior numero dei mezzi che circolano nell’area lato volo dell’aeroporto appartiene alle società che erogano i servizi di assistenza a terra. Peraltro, le categorie di mezzi utilizzati dalle società di *handling* per l’espletamento delle proprie attività includono le tipologie più complesse e, dunque, costose, come ad esempio i bus interpista, gli ambulift, le scale passeggeri e così via.

Per tale motivo Assaeroporti ritiene fondamentale che questi soggetti siano opportunamente coinvolti nell’analisi del provvedimento, poiché il loro contributo sarà indispensabile per comprendere l’effettivo impatto che la proposta di legge avrà sull’intero sistema aeroportuale.

Inoltre, senza volerli sostituire alle società di *handling* che, certamente meglio della scrivente Associazione, potranno rappresentare le proprie istanze, riteniamo utile valutare l’introduzione di un adeguato meccanismo di recupero degli investimenti sostenuti da tali società per l’acquisto di automezzi e attrezzature non ammortizzati alla scadenza dei contratti in essere (ovvero al termine dell’operatività presso un determinato scalo), anche alla luce dei provvedimenti di limitazione all’accesso degli *handler* vigenti presso taluni scali nazionali.

Per quanto concerne l’ambito di applicazione, rileviamo che la proposta di legge è rivolta ai 38 aeroporti di interesse nazionale, tra i quali vi sono scali di piccole dimensioni che, in assenza di adeguate forme di sostegno pubblico, avranno oggettive difficoltà ad attuare il provvedimento.

In particolare, tra questi vi sono ben 17 scali con traffico inferiore ai 2 milioni di passeggeri annui che svolgono direttamente i servizi di *handling*, per i quali l’incidenza del costo di sostituzione dei mezzi sarà necessariamente superiore a quella degli altri aeroporti che non erogano i medesimi servizi. A ciò si aggiunga che negli scali di piccole dimensioni risulta piuttosto contenuta non solo la movimentazione dei mezzi sul piazzale ma anche, evidentemente, il quantitativo di CO₂ prodotta. Per tali aeroporti, dunque, riterremo utile condurre un’analisi costi-benefici finalizzata a comprendere se non sia opportuno dare priorità ad altre tipologie di interventi che, a parità di costo di investimento, abbiano una maggiore efficacia in termini di riduzione delle emissioni.

Per quanto concerne l’impatto economico e organizzativo del provvedimento, va rilevato che il processo di sostituzione dei mezzi ipotizzato dovrebbe trovare un giusto equilibrio anche da un punto di vista economico-organizzativo. Come noto, il prezzo di acquisto di un mezzo ad alimentazione elettrica, ibrida o a idrogeno è notevolmente superiore a quello dell’equivalente a trazione endotermica e, nel caso di veicoli elettrici, i tempi di ricarica e di autonomia

potrebbero causare inefficienze operative, rendendo necessario un incremento dei mezzi disponibili e del personale ad essi dedicato, nonché una riorganizzazione degli spazi e delle attività in *airside* per garantire i previsti livelli di qualità del servizio, con possibili ripercussioni sul costo del servizio.

Sul punto, esprimiamo apprezzamento per il fatto che la presente proposta di legge, rispetto all'analogo provvedimento esaminato nel corso del 2019, sembra superare alcune delle criticità emerse nel corso del precedente esame, riconoscendo, a titolo esemplificativo, l'oggettiva impossibilità di convertire tutte le tipologie di mezzi impiegati in ambito aeroportuale per l'indisponibilità di soluzioni sul mercato o la necessità di escludere i mezzi che non operano stabilmente in aeroporto.

Alla luce di queste considerazioni, Assaeroporti reputa di fondamentale importanza che provvedimenti come quello in esame e, più in generale, qualsiasi misura finalizzata ad accelerare la decarbonizzazione del settore, siano accompagnati da adeguate forme di sostegno pubblico. In tale contesto, l'Associazione non può non rimarcare come l'esclusione degli aeroporti da ogni forma di finanziamento pubblico e, in *primis*, dalla possibilità di beneficiare dei fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, sia in evidente contraddizione con l'esigenza da tutti condivisa di realizzare forti investimenti capaci di spingere il settore verso la piena sostenibilità.

Pensare che il settore possa raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione prefissati senza alcun supporto pubblico – su cui invece possono contare altri settori trasportistici – è del tutto irrealistico.

Al riguardo, desideriamo esprimere apprezzamento per il bando pubblicato dall'ENAC nel 2022 per la concessione di contributi pubblici per l'acquisto di autovetture e/o mezzi di *airside* a trazione elettrica negli aeroporti regionali, con il quale l'Ente ha stanziato circa 14 milioni di euro consentendo ad alcuni scali di piccole dimensioni di avviare il processo di conversione dei propri mezzi operativi.

È chiaro, tuttavia, come tale iniziativa non possa restare isolata. Per tale motivo, riteniamo utile che parte delle risorse stanziate nel cd. Fondo per la Mobilità Sostenibile istituito con la Legge di Bilancio 2022 e avente una dotazione complessiva di 2 miliardi di euro per il periodo 2023-2034 venga destinato al settore aeroportuale.

In conclusione, nel condividere i presupposti e lo spirito delle disposizioni di cui agli articoli da 1 a 4 del provvedimento, desideriamo evidenziare come l'attuazione degli stessi non possa prescindere dal rispetto dei principi di proporzionalità e sostenibilità, e invitiamo codesta Spett.le Commissione a valutare l'opportunità di prevedere un approccio per fasi in funzione dei livelli di traffico degli aeroporti e a ridefinire il perimetro degli scali coinvolti. A ciò si aggiunga, come detto poc'anzi, la necessità di individuare adeguate forme di sostegno pubblico, fondamentali per supportare e accelerare la transizione *green* del settore.

In tale contesto, infine, risulta essenziale il ruolo attribuito all'ENAC nella definizione del programma di sostituzione e conversione dei mezzi affinché gli ingenti investimenti necessari possano essere modulati secondo un piano economicamente sostenibile e condiviso con gli operatori, già gravati da elevati oneri, in funzione della tipologia, quantità e vetustà dei mezzi esistenti, oltre che dei volumi di traffico dei singoli scali. Alla luce di ciò, sarebbe utile promuovere la costituzione di tavoli di confronto tra ENAC e operatori coinvolti, anche con l'obiettivo di supportare al meglio la realizzazione degli investimenti necessari e l'implementazione di procedure operative finalizzate al perseguimento di obiettivi comuni.

Costituzione di una o più comunità energetiche rinnovabili (art. 5)

Con riferimento ai contenuti dell'articolo 5 della proposta di legge, Assaeroporti esprime apprezzamento per l'opportunità di costituire comunità energetiche rinnovabili (CER) in ambito aeroportuale, al pari di quanto già previsto per le realtà portuali.

La possibilità di realizzare comunità energetiche rinnovabili, peraltro, risulterebbe perfettamente in linea con la volontà dei gestori di promuovere la produzione di energia pulita nel sedime aeroportuale per soddisfare parte del proprio fabbisogno energetico e che, già oggi, si concretizza in numerosi progetti per la realizzazione di impianti fotovoltaici in aeroporto.

Come noto, inoltre, la realizzazione di tali comunità avrebbe ricadute positive per tutti i membri della CER, consentendo loro di beneficiare di incentivi di natura economica e favorirebbe una maggiore flessibilità e resilienza delle infrastrutture di rete.

Al riguardo, rileviamo l'esigenza di poter estendere tale opportunità anche alle Reti aeroportuali designate ai sensi dell'art. 2, punto 5, della Direttiva 2009/12/CE e dell'art. 74 del D.L. 24 gennaio 2012, n. 1 convertito con la L. 24 marzo 2012, n. 27, adeguando, conseguentemente, l'ambito di applicazione di cui all'articolo 1 della proposta di legge.

L'essenza della rete aeroportuale, difatti, a maggior ragione nei casi in cui siano coinvolti piccoli aeroporti, è proprio quella di integrare e produrre effetti positivi sull'efficienza e sull'economicità delle singole gestioni aeroportuali e la CER rappresenterebbe uno degli strumenti utili al raggiungimento di tale scopo.

Sul tema, consapevoli della complessità della materia, riteniamo utile prevedere l'emanazione di un successivo decreto attuativo con il coinvolgimento dei Ministeri competenti, affinché vengano valutati tutti gli aspetti di natura tecnica necessari a far sì che la norma possa essere concretamente attuata.

*** **