

Audizione informale del 17 luglio 2024

AEROPORTI 2030

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

Atto del Governo n. 161 recante “Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2023/958, recante modifica della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda il contributo del trasporto aereo all'obiettivo di riduzione delle emissioni in tutti i settori dell'economia dell'Unione e recante adeguata attuazione di una misura mondiale basata sul mercato, nonché della direttiva (UE) 2023/959, recante modifica della direttiva 2003/87/CE, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, e della decisione (UE) 2015/1814, relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra”

Illustre Presidente, illustri Onorevoli,

in qualità di Presidente di AEROPORTI 2030, desidero innanzitutto ringraziarVi per aver convocato la nostra Associazione nell'ambito della presente attività di esame dello schema di decreto legislativo recante attuazione della normativa dell'Unione europea relativa al sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra dell'Unione (ETS).

AEROPORTI 2030 è l'Associazione che rappresenta le società di gestione degli Aeroporti di Roma (Fiumicino e Ciampino), del Polo del Nord Est (Venezia, Verona, Treviso e Brescia) e degli Aeroporti di Puglia (Bari, Brindisi, Foggia e Taranto), nonché la società di gestione di vertiporti Urban V S.p.A., ed è stata costituita con la missione di promuovere la transizione digitale, l'innovazione e lo sviluppo sostenibile e intermodale del sistema aeroportuale, quale asset strategico per l'economia e per la connettività del Paese.

I temi legati alla transizione digitale e allo sviluppo sostenibile del sistema aeroportuale nazionale, tanto a livello nazionale, che unionale ed internazionale, rivestono dunque estrema importanza per AEROPORTI 2030.

Seguiamo, pertanto, con grande interesse l'iter di adozione della direttiva (UE) 2023/958 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 maggio 2023, recante modifica della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda il contributo del trasporto aereo all'obiettivo di riduzione delle emissioni in tutti i settori dell'economia dell'Unione e recante adeguata attuazione di una misura mondiale basata sul mercato.

In particolare, tale provvedimento è stato seguito, da anni, con attenzione dagli operatori del settore del trasporto aereo, e le associazioni europee ed internazionali di categoria hanno redatto posizioni comuni ed effettuato studi sull'impatto delle nuove previsioni.

La comunità del trasporto aereo supporta le iniziative del Pacchetto "Fit for 55", ma evidenzia altresì la necessità che loro implementazione avvenga mediante interventi proporzionati, senza penalizzare in modo eccessivo od irragionevole la competitività del comparto aereo dell'intera Unione europea.

Le preoccupazioni dell'intero settore rispetto alla sostenibilità economica del processo di transizione e al prevedibile aumento dei costi derivante dall'attuazione delle politiche ambientali europee, sono state più volte espresse in anni recenti e hanno financo trovato spazio all'interno di studi scientifici.

In particolare, lo studio denominato "Assessment of the impact of the Fit for 55 policies on airports" del 30 maggio 2022¹, redatto da Oxera per ACI Europe, ha rilevato che, in rapporto ad uno scenario *business as usual*, l'implementazione delle misure "Fit for 55", ivi inclusa la riforma del sistema ETS, produrrà dei costi aggiuntivi per le compagnie aeree.

Già allora si paventava che tali costi aggiuntivi – in assenza di adeguati interventi di sostegno degli Stati membri – avrebbero comportato inevitabilmente tariffe più elevate (+16% sui voli diretti intraeuropei già nel 2030 e +17% nel 2050), con conseguente contrazione della domanda di voli diretti all'interno dell'Unione Europea (-11% sui voli diretti intraeuropei nel 2030 e -12% nel 2050).

Per contro, lo studio ha bene evidenziato come la domanda di voli diretti extra-UE aumenterà e anche effettuare uno scalo all'interno dell'Unione europea, per i passeggeri in transito, sarà più costoso, con annessa perdita di competitività degli scali europei. Corrispondentemente, lo studio evidenzia una deviazione del traffico verso gli *hub* intercontinentali di Paesi terzi (-4% di traffico negli *hub* europei nel 2030; -9% nel 2050), con il correlato rischio di "carbon leakage", cioè di trasferimento delle emissioni verso regioni con politiche climatiche meno rigide².

¹ Disponibile al seguente link: https://www.oxera.com/wp-content/uploads/2022/06/Impact-assessment-of-Fit-for-55-policies-on-the-aviation-sector_final_080622.pdf

² Secondo una ricerca effettuata dagli analisti di Bernstein, la spesa relativa al sistema di scambio di emissioni (Ets) dell'Unione europea da parte delle sei maggiori compagnie aeree europee salirà dai 500 milioni di euro del 2019 ai circa 5 miliardi del 2027. Nel confronto con le società extra Ue, un dossier Nlr e Seo-Amsterdam Economics dimostra come nel 2030 converrà molto di più prendere un volo intercontinentale transitando in scali al di fuori dell'Unione. Nel

L'associazione ACI Europe, pur rinnovando il pieno supporto al raggiungimento degli ambiziosi obiettivi climatici fissati dall'Unione europea, ha evidenziato come la transizione ambientale rischi di degradare la connettività interna e la coesione socioeconomica di interi territori, se non accompagnata da adeguate misure di supporto al settore del trasporto aereo³.

Alla luce di quanto sopra riportato, non stupisce, purtroppo, la notizia che alcuni vettori aerei (Lufthansa, Air France, British Airways, Iberia) abbiano in questi giorni annunciato un rincaro sui prezzi dei biglietti variabile da 1,00 a 72,00€ a partire dal 1° gennaio 2025, per i voli in partenza dai Paesi dell'Unione europea, supplemento destinato proprio a coprire parte dei costi aggiuntivi generati dalla necessità di adeguarsi ai requisiti ambientali europei per ridurre le emissioni di anidride carbonica.

Più di recente, nel paper “*The price of Net Zero - Aviation expenditures towards Destination 2050*” del mese di marzo 2023⁴, sottoscritto congiuntamente da ACI Europe, A4E (Airlines For Europe), ASD (AeroSpace and Defence Industries Association of Europe), CANSO Europe ed ERA (European Regional Airport Association) – tutte le principali associazioni europee dei gestori, vettori e services providers – si è nuovamente rimarcato quanto sia critico e cruciale, ai fini di una transizione sostenibile, che negli anni a venire i carburanti alternativi vengano prodotti in volumi rilevanti a costi competitivi.

Si sottolinea, dunque, l'importanza di rimedi idonei a mitigare i descritti effetti collaterali quali, ad esempio, l'introduzione di incentivi fiscali all'utilizzo del SAF (*Sustainable Aviation Fuel*), gli investimenti nel ciclo di produzione degli *e-fuels* e nelle progettualità *carbon capture*, nonché la destinazione del *surplus* di gettito, prossimamente derivante dalla messa integrale all'asta delle quote di emissione per il trasporto aereo, alla decarbonizzazione dell'intero settore del trasporto aereo, come del resto è già in parte previsto dalla normativa nazionale di recepimento delle direttive europee (v. art. 6, co.2, lett. d), del d.lgs. 47/2020).

In tale contesto, auspichiamo che codesta Ecc.ma Commissione voglia invitare il Governo, in sede di espressione del parere di propria competenza, a destinare i proventi derivanti dal sistema ETS per il trasporto aereo, che saranno progressivamente sempre più corposi in forza della riduzione graduale delle quote rilasciate a titolo gratuito e quindi della loro completa eliminazione a decorrere dal 2026, in favore di iniziative dirette alla decarbonizzazione dell'intero comparto aereo.

dettaglio, chi prenderà un volo Amburgo-Bangkok passando da un hub europeo spenderà da 40 a 59 euro in più, mentre chi lo farà fermandosi in Medio Oriente pagherà solo 12 euro in più. Il supplemento non si applicherà infatti ai voli che partiranno da un paese extra Ue. La situazione si inasprirà nel 2035: nei paesi comunitari i voli costeranno tra i 78 e i 120 euro in più, in quelli al di fuori dell'Ue appena 19.

³ Cfr. «[‘Fit for 55’ package risks European socio-economic cohesion without supporting measures, independent study shows](#)», pubblicato in data 8 giugno 2022.

⁴ https://www.eraa.org/sites/default/files/230305_pb_the_price_of_net_zero_-_reflection_paper.pdf

Del resto, come enuncia il Considerato (12) della direttiva 2023/958, “*Tutti i proventi derivanti dalla vendita all’asta che non sono attribuiti al bilancio dell’Unione dovrebbero perciò essere utilizzati per finalità legate al clima*”. Invece, studi scientifici hanno rilevato⁵ che tra il 2013 e il 2020 l’Italia è stato uno dei Paesi europei ad aver destinato la quota più bassa di tali risorse per scopi legati al clima.

Il comparto aereo, che è chiamato ad un enorme sforzo e sta investendo sempre maggiori risorse per il raggiungimento degli obiettivi di neutralità climatica fissati dall’Unione Europea, deve essere accompagnato dalle Istituzioni in questa decisiva ed epocale transizione ambientale, onde permettere che tale processo vada avanti speditamente, raggiungendo gli obiettivi prefissati, senza penalizzare il fondamentale diritto alla mobilità dei passeggeri e, in generale, senza compromettere la competitività del sistema aeroportuale nazionale ed europeo.

⁵ Si veda il report “[The use of auctioning revenues from the EU ETS for climate action](#)”, European Climate Foundation, giugno 2022).