

“Schema di decreto legislativo recante attuazione delle direttive (UE) 2023/958 e 2023/959 in materia di *Emission Trading*”

(Atto del Governo n. 161)

Contributo Assaeroporti nell’ambito dell’esame del provvedimento, in sede consultiva, da parte della IX Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni) della Camera dei Deputati

Roma, 8 luglio 2024

Egregio Presidente, Egregi Onorevoli,

desideriamo anzitutto ringraziarVi per aver invitato **Assaeroporti** – l'Associazione confindustriale dei gestori aeroportuali italiani – a trasmettere il proprio contributo in ordine all'atto del Governo n. 161 riguardante lo "Schema di decreto legislativo recante attuazione delle direttive (UE) 2023/958 e 2023/959 in materia di *Emission Trading*", attualmente all'esame di codesta Spett.le Commissione.

Nel rinviare ai contributi puntuali, anche di natura tecnica, che potranno essere forniti dai vettori aerei e/o dalle rispettive Associazioni di categoria quali soggetti direttamente interessati dal provvedimento *de quo*, riteniamo utile, in qualità di *stakeholder* di settore, sottoporre alla Vostra attenzione alcune brevi considerazioni.

* * *

La Direttiva (UE) 2023/958, all'articolo 3 *quiquies*, paragrafo 4, riconosce agli Stati membri la facoltà di stabilire quale debba essere «*l'uso dei proventi della vendita all'asta delle quote di cui al presente capo, ad eccezione dei proventi stabiliti come risorse proprie a norma dell'articolo 311, terzo comma, TFUE e iscritti nel bilancio generale dell'Unione*».

Sul punto, rileviamo che l'articolo 12, lettera f) della legge 21 febbraio 2024 n. 15 prevede che, nell'esercizio della delega per l'attuazione della Direttiva in parola, il Governo assicuri che "*una parte dei proventi nazionali generati dal trasporto marittimo, non attribuiti al bilancio dell'Unione europea, sia destinata a promuovere la decarbonizzazione del settore del trasporto marittimo*".

Ciò posto, riteniamo opportuno sottolineare l'importanza che analoga previsione venga adottata anche con riferimento al trasporto aereo. Ed invero, l'applicazione della citata disposizione al comparto aereo rappresenta un coerente sviluppo e un completamento delle scelte espresse dal legislatore delegante, rimanendo ferma, in capo al legislatore delegato, la possibilità di valutare le specifiche situazioni da disciplinare in conformità al generale principio di ragionevolezza e proporzionalità desumibile dall'art. 3 Cost.

Nello specifico, la proposta che sottoponiamo all'attenzione di codesta Spett.le Commissione è quella di **destinare i proventi derivanti dalla vendita all'asta delle quote di emissione relative al trasporto aereo** – al netto degli importi già iscritti nel bilancio generale dell'Unione – **a un fondo**, da ripartire tra gli operatori del comparto (vettori, aeroporti, fornitori di servizi di assistenza a terra, ecc.), **per la decarbonizzazione del settore medesimo**.

Non v'è dubbio, infatti, che la transizione *green* rappresenti la principale sfida che il trasporto aereo dovrà affrontare negli anni a venire. Se è vero che l'industria aeronautica

è già da tempo fortemente impegnata sulla sostenibilità, è altrettanto evidente che **gli obiettivi di decarbonizzazione potranno essere conseguiti in maniera più rapida ed efficace solo se gli operatori del settore potranno contare su misure di supporto adeguate**. La destinazione dei proventi nazionali generati dalla vendita all'asta delle quote di emissione relative trasporto aereo a interventi vocati alla sostenibilità del comparto stesso rappresenta una concreta opportunità da cogliere.

Sul punto giova ricordare come nelle stesse premesse della Direttiva (UE) 2023/958, precisamente al considerando 12, venga posto l'accento sull'importanza di *“destinare quante più risorse possibili alla transizione climatica, che dovrebbe anche essere una transizione giusta”* e che *“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”*, avvalorando la nostra richiesta di destinare al trasporto aereo, settore notoriamente *“hard to abate”*, risorse dedicate alla decarbonizzazione.

* * *

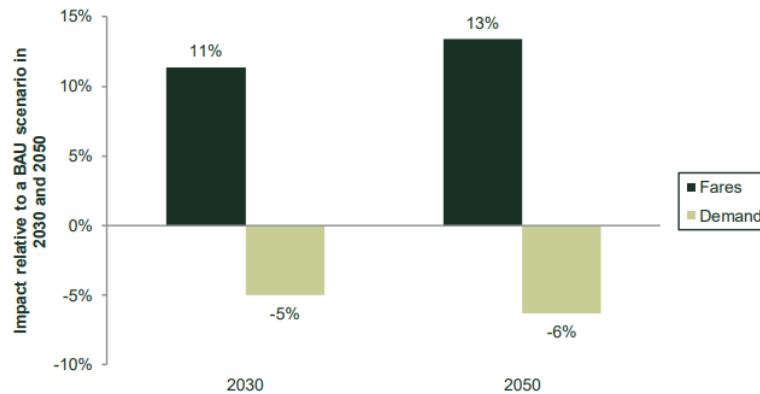
Più in generale, cogliendo l'occasione del provvedimento in esame e rendendoci sin d'ora disponibili a fornire a codesta Spett.le Commissione ogni ulteriore approfondimento ritenuto utile, evidenziamo come, sia a livello comunitario sia nazionale, l'implementazione del pacchetto *“Fit-for-55”* richieda l'adozione di opportuni *“aggiustamenti”* e di adeguate misure accompagnatorie, in ragione degli effetti che lo stesso avrà sulla competitività del comparto.

A tale proposito, ACI Europe, l'Associazione dei gestori aeroportuali europei, ha commissionato lo studio *“Assessment of the Impact of the Fit for 55 Policies on Airports”*,¹ per valutare l'impatto aggregato di tutte le misure incluse nel pacchetto europeo, quale prerequisito fondamentale per garantire che il processo di decarbonizzazione non metta a rischio i benefici di natura economica e sociale offerti dalla connettività aerea e, in particolare, il contributo del trasporto aereo alla coesione sociale e territoriale.

Più nel dettaglio, secondo il rapporto (cui si rinvia per maggiori dettagli), il pacchetto *“Fit-for-55”* richiederà ingenti investimenti a carico di vettori aerei, aeroporti e passeggeri e, senza gli opportuni aggiustamenti, determinerà significativi aumenti tariffari, con gravi ripercussioni sulla connettività aerea e sulla competitività dell'Europa rispetto ai Paesi terzi.

¹ Il rapporto è disponibile al seguente [link](#).

Passenger demand on direct flights in 2030 and 2050 with the implementation of the Fit for 55 proposals, relative to a business-as-usual scenario



Source: Oxera analysis.

Pertanto, facendo eco alle istanze rappresentate dall'Associazione degli aeroporti europei per una **implementazione efficace, equa e ragionevole delle misure del "Fit-for-55"**, sottolineiamo l'esigenza di:

1. prevedere l'estensione del meccanismo di flessibilità dei *Sustainable Aviation Fuels* (SAF) oltre il 2034 e l'implementazione di un sistema di *Book & Claim*;
2. incrementare in maniera significativa il sostegno finanziario per la produzione di SAF in Europa e lo sviluppo delle relative infrastrutture di approvvigionamento;
3. facilitare l'accesso ai finanziamenti attraverso una maggiore flessibilità e chiarezza nelle regole della tassonomia dell'UE, assicurandone un'applicazione uniforme in tutta l'Unione.

Nel confermare la piena disponibilità della scrivente Associazione a fornire ogni ulteriore contributo ritenuto utile, l'occasione è gradita per porgere i più cordiali saluti.