

Senato della Repubblica

Segreteria 8<sup>a</sup> Commissione  
Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica

[commissione8@senato.it](mailto:commissione8@senato.it)

**RELAZIONE ENAC SULL'ATTO DEL GOVERNO N. 161 – MODIFICHE AL SISTEMA DI SCAMBIO DI QUOTE DI EMISSIONE DEI GAS A EFFETTO SERRA**

**Premessa**

Con la bozza del decreto legislativo di cui all'atto del Governo n. 161 (Modifiche al sistema di scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra) si dà puntuale attuazione alle previsioni contenute nella direttiva (UE) 2023/959 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 10 maggio 2023 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 nonché nella 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.

**Osservazioni**

Si evidenzia che il legislatore nazionale, in maniera opportuna, ispirandosi ai principi di economicità e coerenza normativa, ha ritenuto di procedere al recepimento delle citate direttive con un unico strumento legislativo, avendo le predette direttive un campo di applicazione simile.

Ciò premesso, si evidenzia che l'ENAC, in qualità di Autorità Nazionale per l'Aviazione Civile, è direttamente interessato alle disposizioni di cui alla direttiva (UE) 2023/958 (ETS 1) relativa alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> nel settore del trasporto aereo.

Come noto, il sistema EU-ETS (*European Union Emissions Trading System*) è il principale strumento adottato dall'Unione europea per raggiungere gli obiettivi di riduzione della CO<sub>2</sub> nei principali settori industriali e nel comparto dell'aviazione. Il meccanismo adottato è quello del

"*cap and trade*" basato sulla determinazione di un tetto massimo complessivo alle emissioni consentite sul territorio europeo nei settori interessati (*cap*) cui corrisponde un equivalente numero di "quote" (1 ton di CO<sub>2</sub>eq. = 1 quota) che possono essere acquistate/vendute su un apposito mercato (*trade*).

Si aggiunge, infine, che il legislatore comunitario, attraverso le nuove disposizioni, ha voluto riportare l'attuazione del sistema CORSIA, sviluppato dall'ICAO per compensare e ridurre le emissioni di carbonio prodotte dall'aviazione civile, nell'ambito del meccanismo ETS. A tal riguardo si rappresenta come nello schema di decreto legislativo in esame venga data notevole rilevanza al ruolo dell'ENAC, designato quale "ente attuatore delle attività correlate al sistema CORSIA (*Focal Point CORSIA*)".

**Di seguito sono riportate le principali modifiche introdotte dalle direttive UE citate e recepite tramite lo schema di decreto legislativo.**

- **Ambito di applicazione.** Estensione dell'ambito di applicazione con l'inclusione graduale di nuovi settori, oltre a quelli già regolati dell'industria e del trasporto aereo civile. A partire dal 2024 è, infatti, prevista la graduale estensione del sistema ETS alle emissioni prodotte dal trasporto marittimo.
- **ETS 2.** Creazione di un sistema di scambio di quote separato ma parallelo (ETS 2) per i settori dell'edilizia, del trasporto stradale e per ulteriori settori industriali. Tale sistema, sebbene di rilevanza strategica nel sistema generali di riduzione delle emissioni, non ha ricadute dirette per il trasporto aereo, interessato esclusivamente dal sistema ETS 1.
- **Aviazione civile.** Conferma dell'assoggettamento al sistema ETS delle sole emissioni rilasciate dai voli interni al sistema economico europeo (SEE) fino al 2027. Nel 2025, dopo le conclusioni della 42a Assemblea dell'ICAO, la Commissione europea valuterà lo stato di attuazione del sistema internazionale CORSIA e la sua efficacia ai fini del raggiungimento degli obiettivi climatici. Se il CORSIA non avrà prodotto risultati tangibili in termini di riduzione dell'impatto delle emissioni degli aerei, la Commissione presenterà una proposta per estendere l'ETS anche ai voli in partenza dal SEE.
- **Quote gratuite.** Per quanto riguarda le assegnazioni gratuite, si prevede una loro progressiva riduzione, fino ad arrivare, per le emissioni del trasporto aereo, al loro azzeramento nel 2026.
- **Meccanismo CBAM.** Introduzione del meccanismo CBAM (*Carbon Border Adjustment Mechanism*) per contrastare il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio nell'industria. Tale sistema, sebbene di forte rilevanza strategica, non ha ricadute dirette per il trasporto aereo.

- **Proventi delle aste.** Rafforzamento del potere degli Stati Membri di determinare l'utilizzo delle entrate generate dalla vendita all'asta delle quote. In particolare, per far fronte all'aumento del fabbisogno di investimenti a basse emissioni di carbonio, è previsto che gli Stati membri possano utilizzare tutti i proventi, purché non attribuiti al bilancio dell'Unione, per scopi legati al clima anche se non connessi con il trasporto aereo.

### **Modifiche afferenti l'Autorità nazionale competente per l'ETS**

- **Comitato ETS.** Come da previgente normativa, l'**Autorità Nazionale Competente (ANC)** rimane il Comitato ETS, che ha sede presso il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.

In conseguenza, tuttavia, dell'estensione dell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE e, quindi, dello schema di Decreto, risultano estese le competenze del Comitato ETS che ricomprendono il settore marittimo, il meccanismo CBAM sopracitato e le disposizioni per l'attività derivanti dal sistema CORSIA.

Le disposizioni da ultimo introdotte modificano la composizione del Comitato innalzandone i componenti e prevedendone la suddivisione in due sezioni denominate "Sezione 1" e "Sezione 2".

La Sezione 1, preposta alla trattazione delle tematiche di pertinenza dell'ENAC, è costituita da quattordici membri (nove con diritto di voto e cinque con funzioni consultive) di cui uno (in luogo dei due previsti nella previgente disciplina) appartenente all'ENAC e con diritto di voto esclusivamente sulle questioni inerenti al trasporto aereo.

- **Focal Point CORSIA.** Come già anticipato nelle premesse, ENAC è designato ente attuatore delle attività correlate al sistema CORSIA (Focal Point nazionale CORSIA). La disposizione attribuisce quindi ad ENAC il compito di calcolare gli obblighi di compensazione delle emissioni e di comunicarli al Comitato ETS, che a sua volta ne dà notizia agli operatori aerei.
- **Segreteria tecnica.** Rispetto al testo previgente, la segreteria tecnica integra competenze tecniche e giuridiche ed è composta di undici membri (di cui uno nominato dall'ENAC), rispetto ai cinque del testo previgente, e di un coordinatore.

## Conclusioni

L'ampia revisione della direttiva 2003/87/CE da parte del legislatore comunitario, attraverso le più volte citate direttive (UE) 2023/959 e Direttiva (UE) 2023/958, trova adeguata trasposizione nel diritto nazionale attraverso lo strumento del decreto legislativo in esame (AG161) che emenda il previgente decreto legislativo n. 47 del 2020.

Nel settore del trasporto aereo, l'ENAC mantiene il potere rappresentativo all'interno del Comitato ETS (la partecipazione all'interno del Comitato con un rappresentante in luogo dei due previsti dalla previgente disciplina è da attribuirsi all'estensione dell'ambito di applicazione del decreto legislativo a nuovi settori precedentemente non contemplati) e della segreteria tecnica. La designazione, inoltre, di "Focal Point nazionale" CORSIA riconosce il ruolo centrale di ENAC nel coordinamento e nella gestione del predetto sistema di Carbon Offsetting dell'ICAO.

OAM/ Marotta  
Beccarisi