



Atto del Governo n. 161

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.

Contributo scritto ITA Airways

Senato della Repubblica

8a Commissione Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica

ITA Airways

Italia Trasporto Aereo S.p.A. (in seguito "ITA Airways"), la Compagnia aerea italiana di riferimento, ringrazia preliminarmente il Presidente e gli Illustri Senatori componenti della Commissione 8a del Senato della Repubblica per l'opportunità di esprimere il proprio parere sullo schema di decreto legislativo in epigrafe.

La Compagnia è impegnata sin dall'avvio delle proprie operazioni, il 15 ottobre 2021, nella decarbonizzazione delle operazioni attraverso un imponente piano di investimenti incentrato sul rinnovo della flotta, sull'efficientamento dei consumi di carburante, sull'utilizzo di carburanti sostenibili (SAF) nonché su una decisa trasformazione digitale.

Sono diverse le iniziative e gli investimenti che ITA Airways sta portando avanti per ridurre il suo impatto ambientale. In linea con il programma "Net-Zero 2050" dell'ICAO (International Civil Aviation Organization) - a cui l'Italia ha aderito volontariamente - ITA Airways ambisce a diventare carbon neutral entro il 2050, prevedendo una riduzione progressiva delle proprie emissioni nette di carbonio.

Fondamentale in questo senso l'investimento in una flotta omogenea di nuova generazione con tecnologie all'avanguardia. Nello specifico, si fa presente come la flotta iniziale della Compagnia era composta da 52 aeromobili di vecchia generazione e dopo due anni e mezzo è arrivata a contare 96 aeromobili, di cui 55 di nuova generazione, pari al 57%. Alla fine del 2024, grazie all'uscita di aerei di vecchia generazione e all'ingresso di altri aerei di nuova generazione, la flotta sarà composta da 96 aerei complessivi (22 wide body e 74 narrow body), di cui il 67% di nuova generazione; l'obiettivo della Compagnia è quello di avere a fine



ITALIA TRASPORTO AEREO S.p.A.

Società con socio unico

SEDE LEGALE:

Via Venti Settembre 97

00187 Roma

Italia

PEC: italiatrasportoaereo@legalmail.it

Cap. Soc. € 720.000.000,00 i.v.

Numero di Iscrizione al Registro delle Imprese di Roma,

Codice Fiscale e Partita IVA 15907661001

R.E.A. di Roma n.1622937



piano, nel 2027, una flotta per il 90% di nuova generazione e con una età media di 5,7 anni, la più green e più giovane d'Europa.

Un'altra leva che ITA Airways ha intenzione di utilizzare per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità e decarbonizzazione è l'utilizzo sempre maggiore dei SAF (Sustainable Aviation Fuel), che ad oggi rappresentano la soluzione più di "pronto uso" ma con due criticità che risiedono nella (ancora) scarsa disponibilità sul mercato e, anche per questo motivo, nel costo molto più elevato rispetto al jet fuel tradizionale, una voce di spesa molto importante che per le compagnie aeree arriva a pesare fino a 1/3 del conto economico.

La Compagnia sta inoltre investendo nell'innovazione digitale anche in ottica di sostenibilità ambientale. ITA Airways ha aderito al programma IRIS - sviluppato da Inmarsat con l'Agenzia Spaziale Europea (ESA) – che consente di volare su rotte più efficienti dal punto di vista del consumo di carburante, fornendo comunicazioni digitali più veloci ed affidabili dei sistemi precedenti, con il vantaggio di massimizzare così l'uso dello spazio aereo, ridurre l'impatto di disservizi sui passeggeri e consentire una riduzione dell'8-10% delle emissioni di CO₂ (stima Eurocontrol). Un altro impegno importante è rappresentato dalla cooperazione con Airbus - unico partner industriale della flotta ITA Airways. Con Airbus, oltre alla relazione costante volta ad esplorare nuove soluzioni tecnologiche per l'ulteriore riduzione di emissioni di CO₂, la Compagnia sta lavorando ad una iniziativa nell'ambito della Urban Air Mobility (UAM) per lo sviluppo di un velivolo elettrico a decollo e atterraggio verticale a emissioni zero (eVTOL). CityAirbus NextGen è infatti un veicolo completamente elettrico, progettato per trasportare fino a quattro persone (pilota incluso), con un raggio operativo di 80 km ad una velocità di crociera di 120 km/h. Un progetto tecnologico, di recente esteso anche a Enel X e Urban V, che riguarda il futuro dell'aviazione civile urbana per i collegamenti città-aeroporto e cross-regionali svolti da droni a trasporto passeggeri. Per ITA Airways, l'opportunità di espandere la propria offerta in un'ottica di creazione di valore per la collettività, per gli evidenti benefici diretti sul futuro dei centri urbani come dei singoli viaggiatori, al centro della strategia del vettore.

Alla luce di quanto sopra è naturale per ITA Airways condividere con orgoglio il ruolo di leader che l'Europa sta incarnando nella decarbonizzazione in generale e del trasporto aereo in particolare, quest'ultimo caratterizzato dall'aver poche e onerose opportunità di intervento per abbattere le emissioni climalteranti (settore così detto "hard to abate"), oltre, si ricorda, ad essere stato quasi totalmente escluso dall'applicazione del Next Generation EU e dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza poiché ritenuto "inquinante" dai regolatori comunitari.

Non bisogna dimenticare che il trasporto aereo, pur contribuendo per circa il 2,5% alle emissioni di CO₂ a livello globale, è allo stesso tempo un settore che dal 1990 al 2019 ha abbattuto di oltre il 50% le emissioni grazie ad una continua evoluzione tecnologica; inoltre rispetto ai 17 obiettivi di sostenibilità dell'ONU



- quindi non solo obiettivi relativi all'ambiente, ma anche alle persone ed alla prosperità – il trasporto aereo ha un impatto positivo, poiché ha un ruolo abilitante rispetto agli altri settori industriali.

Lo Schema di Decreto Legislativo e gli impatti delle norme comunitarie sul settore

Le modifiche apportate alla direttiva 2003/87/CE riguardano diversi elementi sostanziali del settore Aviazione, introducendo nuovi oneri per i vettori aerei ed incrementando i rischi di sanzioni.

Pur comprendendo che il recepimento delle modifiche alle normative comunitarie sia un passaggio “obbligato” per l'ordinamento nazionale, la Compagnia intende richiamare l'attenzione sugli impatti sul settore del trasporto aereo di tali modifiche normative, che rientrano nel pacchetto c.d. “Fit for 55”, con cui la Commissione europea ha adottato proposte legislative per raggiungere entro il 2030 gli obiettivi del Green Deal. In particolare, la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra del 55% rispetto ai livelli del 1990, con l'obiettivo di arrivare alla “carbon neutrality” per il 2050. Nell'ambito di tale pacchetto rientra, inter alia, la graduale eliminazione delle quote di emissioni a titolo gratuito, ed in particolare: il 25% nel 2024, il 50% nel 2025 e il 100% nel 2026.

Le modifiche normative apportate dalla direttiva (UE) 2023/958 comporteranno, per il trasporto aereo, i seguenti impatti:

1. le assegnazioni gratuite del trasporto aereo verranno ridotte dal 2024 fino ad essere azzerate dal 2026;
2. la riduzione avviene tramite un nuovo meccanismo di confronto con le emissioni del 2023 decurtate dalle emissioni degli operatori cessanti, ridotte del fattore lineare, dei pro-quota per le aste e di un ulteriore 25% destinato ad alimentare un Fondo per l'Innovazione, che dovrebbe andare ad incentivare l'utilizzo di carburanti “sostenibili” (c.d. Sustainable Aviation Fuels, “SAF”), ma il cui impiego non è ancora ben identificato da alcuna linea guida attuativa.
3. i costi derivanti dal punto 2 sono certi e già applicabili nel 2024, non si può dire lo stesso per i benefici attesi dal Fondo di Innovazione sulla differenza di prezzo esistente tra il carburante fossile (“jet fuel”) e il SAF, che dunque non può essere considerato negli esercizi di pianificazione del business.

Se si aggiunge al quadro normativo oggetto della presente anche quanto emerge dal Regolamento EU 2023/2405 (c.d. “Refuel-EU”), l'incremento dei costi è ancora più incisivo, poiché quest'ultima misura prevede:

1. un obbligo per i fornitori di carburante per l'aviazione di garantire che tutto il carburante messo a disposizione degli operatori aerei negli aeroporti dell'Unione contenga una quota minima di carburanti sostenibili per l'aviazione a partire dal 2025 e una quota minima di carburanti sintetici a partire dal 2030, con un aumento progressivo di tali quote fino al 2050. I fornitori di carburante dovranno incorporare il 2% di carburanti sostenibili per l'aviazione nel 2025, il 6% nel 2030 e il 70% nel 2050. A



partire dal 2030, anche l'1,2% dei carburanti deve essere un carburante sintetico, per arrivare al 35% nel 2050.

2. l'introduzione dei meccanismi anti "Carbon Leakage" genera per il settore aereo la cosiddetta sezione "anti-tankering", che impedisce alle compagnie aeree di acquistare il carburante presso aeroporti dove costa meno ed espone a rischi di sanzioni impedendo alle compagnie aeree di effettuare economie di scala e di pianificare adeguatamente il carburante per i voli, processo molto complesso e strettamente legato alla sicurezza del trasporto aereo.

Alla luce di quanto sopra, emerge una chiara prospettiva di penalizzazione per il settore, con un aumento dei costi certo senza un altrettanto chiaro né efficace meccanismo di protezione o di sostegno all'industria. Si sottolinea come la transizione ecologica rappresenti, appunto, un costo molto elevato per tutte le imprese. Questo aspetto assume particolare rilievo per le Compagnie aeree, che hanno nel carburante la prima voce di costo. A tal proposito riteniamo opportuno un coinvolgimento diretto del settore pubblico, al fine di supportare gli investimenti con politiche di sostenibilità che accompagnino lo sviluppo dell'attività economica.

Si ritiene, infine, che gli obiettivi fissati dalle normative comunitarie siano raggiungibili, ma è necessario che il decisore politico ponga in essere le condizioni idonee a rendere la transizione sostenibile, sia con strumenti fiscali che strategici per attrarre investimenti e stimolare la produzione nel territorio dei combustibili sostenibili. In assenza di strumenti di sostegno per la filiera, sussiste il rischio che i costi della transizione energetica possano essere trasferiti in ultimo al consumatore finale (alcuni vettori europei hanno già deciso di aumentare i prezzi dei biglietti come leva per compensare parzialmente gli extra costi legati al processo di decarbonizzazione), con il rischio che si possa in qualche modo rallentare la ripresa del traffico aereo, vanificando i molteplici sforzi fatti da tutti gli operatori per uscire dalla crisi pandemica.

Gli impegni del comparto aereo necessitano in particolare di essere accompagnati da iniziative governative che incentivino tutta la filiera ad investire in nuove tecnologie che permettano di raggiungere i risultati prefissati, incrementando il livello di sostenibilità e digitalizzazione del settore.

Fiumicino, 9 luglio 2024