

---

**AUDIZIONE AEROPORTI 2030**  
**IX Commissione Trasporti Poste e Telecomunicazione della Camera dei Deputati**

**A.C. 926**

**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**

Illustre Presidente, illustri Onorevoli,

desidero ringraziarVi per aver convocato in audizione l'Associazione AEROPORTI 2030 che ho l'onore di presiedere e che rappresenta gli aeroporti di Roma Fiumicino e di Ciampino, di Venezia, Verona, Treviso e Brescia.

Con riguardo alla proposta di legge oggetto dell'odierna audizione, Aeroporti 2030, che è nata allo scopo di promuovere la sostenibilità, l'intermodalità, l'innovazione tecnologica e digitale del sistema aeroportuale e delle sue infrastrutture, sostiene le iniziative dirette a stimolare la transizione ambientale del comparto, che valorizzino un settore produttivo, come quello del trasporto aereo, che rappresenta un asset strategico per lo sviluppo economico e sociale dell'Italia.

Tutto ciò premesso, la nostra Associazione, nel condividere le finalità che la proposta di legge A.C. 926 intende perseguire, ritiene altrettanto fondamentale individuare adeguati meccanismi che possano stimolare una transizione sostenibile, sia dal punto di vista ambientale che economico.

Con spirito costruttivo e propositivo, dunque, portiamo all'attenzione di codesta rispettabile Commissione alcune riflessioni (e alcune proposte) che auspichiamo possano essere prese in considerazione nel corso della discussione sulla proposta, anche al fine di meglio chiarire alcuni passaggi del testo normativo.

**I gestori aeroportuali e la decarbonizzazione del trasporto aereo**

In via preliminare, riteniamo opportuno soffermarci sul contesto nel quale si inserisce la presente proposta di legge.

---

Da anni, il trasporto aereo è fortemente impegnato a ridurre le proprie emissioni per raggiungere livelli sempre più elevati di sostenibilità. Attualmente, il settore aeroportuale produce circa il 10% delle emissioni del comparto dei trasporti e intorno al 2% di quelle globali.

Già nel 2009 ACI Europe, l'associazione europea dei gestori aeroportuali, ha introdotto il programma Airport Carbon Accreditation che fornisce agli scali un quadro comune di riferimento, con l'obiettivo di gestire e ridurre le emissioni di CO2 attraverso il minor consumo di energia.

Nel 2019 molti aeroporti europei hanno sottoscritto la Net Zero Resolution, impegnandosi a raggiungere il livello di neutralità delle emissioni entro il 2050. Aeroporti di Roma e il Gruppo SAVE raggiungeranno il traguardo "Net Zero Carbon Emissions" nel 2030, anticipando di 20 anni l'obiettivo già fissato. Gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino sono stati i primi scali europei ad ottenere il livello massimo di certificazione 4+ di ACA, ottenuto subito dopo anche dall'aeroporto di Venezia.

Soprattutto negli ultimi anni, il processo di transizione green ha subito un forte impulso per effetto delle iniziative adottate a livello europeo (si pensi, in particolare, alle misure del Fit For 55). Si tratta di uno sforzo al quale il comparto aereo non si è sottratto, nonostante abbia affrontato a causa della pandemia la peggiore crisi di sempre, e nonostante a livello globale si stia registrando un incremento dei costi delle materie prime e dell'energia, nonché un aumento generalizzato dell'inflazione, fenomeni che si ripercuotono sui piani economico-finanziari di tutti gli operatori del settore (gestori, vettori, handlers, caterers, ecc....).

Come recentemente evidenziato dall'ENAC nel Rapporto annuale sugli investimenti (2022), al momento i Piani di Sviluppo approvati dall'Ente ammontano a 4,2 miliardi di euro ed è probabile che tali cifre si incrementeranno, proprio per effetto degli interventi che si renderanno necessari per l'accelerazione che sta subendo il percorso di transizione ambientale e digitale.

Nel 2022, in particolare, sono stati investiti 510 milioni di euro su 40 aeroporti italiani, a fronte dei 729 milioni di euro totali investiti nel 2020 e nel 2021, ammontare che supera di quasi 100 milioni quello del 2018.

In tale contesto, però, come ben noto ai membri di codesta Commissione, i progetti aeroportuali non sono stati inseriti tra quelli finanziabili con il PNRR e altri ingenti Fondi, come ad esempio il Fondo per la Mobilità Sostenibile del MIT, non stanziando per il comparto aereo adeguate risorse.

Anche nell'Allegato al DEF "Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica", come ben noto a codesta Commissione, che nel proprio parere si è espressa a favore del nostro settore, è stato dedicato uno spazio esiguo e marginale alla strategicità degli aeroporti, non essendovi alcun riferimento – tra i nove focus strategici che contengono le priorità programmatiche del Governo – ai progetti di sviluppo del settore aeroportuale.

### **Incentivazione e semplificazione procedurale per favorire il processo di decarbonizzazione del comparto aereo**

Il percorso di decarbonizzazione del comparto aereo, come più volte rimarcato dalla nostra Associazione, non può essere portato avanti con efficacia se non saranno al contempo previsti adeguati meccanismi di incentivazione e sostegno, attraverso interventi che possono assumere la forma di sussidi, di sgravi fiscali, ovvero di semplificazioni procedurali che sono parimenti necessarie per attuare i programmi di transizione, come avvenuto, ad esempio, per le procedure abilitative per il rilascio dell'autorizzazione all'installazione di impianti fotovoltaici presso siti ed impianti gestiti dalle società di gestione aeroportuale e collocati all'interno dei sedimi.

È evidente, infatti, quanto importante sia, per i gestori aeroportuali, l'introduzione di meccanismi per la copertura degli ingenti oneri, ad oggi interamente gravanti sugli operatori del settore, correlati all'esigenza di provvedere alla transizione energetica delle infrastrutture aeroportuali e, nel caso di specie, alla conversione e sostituzione dei mezzi che circolano negli aeroporti.

In questo senso, è indispensabile prevedere un graduale programma di conversione, unitamente alla individuazione di forme di sostegno che lo incentivino, senza alterare le dinamiche concorrenziali.

Nello specifico, la proposta in esame, che si applica testualmente a tutti gli aeroporti di interesse nazionale, è destinata a coinvolgere una realtà variegata di operatori.

È fondamentale, dunque, che venga definita - previa consultazione delle Associazioni di categoria e delle imprese interessate - una roadmap per l'attuazione del programma di conversione che sia graduale, ragionevole e proporzionata e che tenga conto, tra l'altro, dei Piani degli investimenti approvati, delle dimensioni degli scali, dell'esigenza di un congruo tempo per l'adeguamento infrastrutturale necessario, anche in considerazione del diverso stato di avanzamento dei cronoprogrammi di neutralità climatica già intrapresi autonomamente da ciascun aeroporto.

Per quanto riguarda i gestori aeroportuali, invero, saranno necessari ulteriori interventi di adeguamento infrastrutturale e della rete, per organizzare la necessaria potenza elettrica e una rete di ricarica dei mezzi sul sedime, che richiederanno, evidentemente, congrui tempi di progettazione e realizzazione.

Come emerso nel corso precedenti consultazioni, circa il 30 % dei mezzi circolanti sul sedime è di proprietà del gestore, mentre i restanti mezzi (esclusi quelli degli Enti di Stato) appartengono alle società di handling che, sempre più spesso, operano presso aeroporti limitati, per un periodo di tempo circoscritto non superiore ai sette anni (ad oggi sono soggetti a

limitazione i prestatori di assistenza a terra operanti presso gli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Linate e Malpensa, Bergamo, Catania, Pisa, Firenze, Salerno, Olbia, Venezia, Napoli<sup>1</sup>).

Anche le società di handling, dunque, dovranno essere poste in condizione di procedere con gradualità al rinnovo del parco mezzi, previa individuazione di adeguati meccanismi che consentano (oltre che un alleggerimento dei relativi oneri) anche il reperimento sul mercato delle risorse necessarie, tenuto conto che la variabilità del mercato del trasporto aereo e la limitazione dei servizi di assistenza a terra (con conseguente durata limitata dei contratti), possono costituire un forte ostacolo all’attuazione del programma di conversione.

È pertanto auspicabile che per tali operatori vengano previsti dei meccanismi chiari e predefiniti di subentro che consentano il recupero dell’eventuale valore dell’investimento non ammortizzato negli anni di esercizio nell’aeroporto da parte dell’operatore subentrante, laddove l’aeroporto continui ad essere soggetto a limitazione e l’handler in questione non sia tra gli operatori individuati come prestatori in esclusiva nel successivo periodo. In particolare, sarebbe opportuno prevedere che, anche allo scadere della sub-concessione, i mezzi green già operanti nel sedime rimanessero nella disponibilità degli handler subentranti.

In questo senso, potrebbe essere prevista anche la possibilità per i gestori aeroportuali di favorire soluzioni di pooling volte ad ottimizzare il parco mezzi a disposizione delle attività di assistenza a terra dell’aeroporto.

Sarebbe opportuno che tali criteri venissero chiariti nel decreto ministeriale che stabilisce modalità e criteri di attuazione del programma di conversione, unitamente all’individuazione delle fonti di finanziamento che riteniamo siano indispensabili per la compiuta attuazione della legge in esame.

Al riguardo, riteniamo auspicabili i seguenti interventi:

- diversa modulazione/distribuzione annuale del “Fondo per la strategia di mobilità sostenibile” di cui all’art. 1, comma 392, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, concernente il “Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024”;
- utilizzo del *surplus* di gettito derivante dal sistema ETS, in virtù dell’imminente implementazione della direttiva (UE) 2023/958 e dalla messa integrale all’asta delle quote di emissione per il trasporto aereo a partire dal 2026, con la contestuale eliminazione totale delle quote rilasciate a titolo gratuito.

Infine, riteniamo sicuramente apprezzabile l’inserimento nella proposta di legge - che come noto recupera il contenuto di una simile proposta presentata e discussa nel corso della

---

<sup>1</sup> [Limitazioni e deroghe \(enac.gov.it\)](https://www.enac.gov.it)

precedente Legislatura - dell'art. 5, relativo alla “Costituzione di una o più comunità energetiche”, non presente nel precedente articolato.

Trattasi, a bene vedere, di una previsione tesa a favorire nuove opportunità di generazione e condivisione energetica da fonti rinnovabili tra le Amministrazioni concedenti e gli aeroporti nazionali, che si inserisce nel più ampio quadro di sviluppo di Fonti di energia rinnovabili e nel percorso teso a rendere l'aeroporto meno dipendente da fonti fossili di approvvigionamento esterne, a beneficio anche delle comunità locali.

In questo senso, la possibilità per gli aeroporti di costituire delle Comunità energetiche legate al territorio è vista dalla scrivente Associazione con estremo favore.

\*\*\* \*\*

In conclusione, l'Associazione, nel rinnovare il proprio supporto ad iniziative tese in modo efficace a mitigare l'impatto ambientale delle imprese che operano nel settore aeroportuale, in un'ottica di sostenibilità anche economica, conferma l'apprezzamento per la proposta di legge in esame e si rende sin da ora disponibile ad ogni ulteriore utile approfondimento.