

DI PALMA (ENAC): DECARBONIZZAZIONE FATTIBILE SENZA I SOLDI DAL PNRR

Data 29/10/2024

di Mauro Giansante

Presentato ieri a Roma il Quaderno dell'efficienza energetica, frutto dell'intesa Enea-Enac nata un anno fa per favorire la transizione energetica nelle infrastrutture degli aeroporti italiani. Sono state anche illustrate le "Best practice per la proposta e la valutazione degli indicatori nei Piani di Tutela Ambientale". L'aeroporto di Trieste, intanto, raggiungerà gli obiettivi green 2030 con tre anni di anticipo

Anche gli aeroporti vogliono dire la loro sulla decarbonizzazione. “Finora siamo restati sempre ai margini, adesso raccogliamo maggior attenzione politica”, ha detto senza peli sulla lingua il presidente di Enac (l'Ente nazionale aeroporti civili) Pierluigi Di Palma. L'occasione è stata [la conferenza stampa di presentazione](#) dei [primi risultati](#) della collaborazione Enac-Enea per favorire la transizione energetica nelle infrastrutture degli aeroporti italiani. Nel dettaglio, è stato illustrato [il Quaderno dell'efficienza energetica negli aeroporti](#) per facilitare le diagnosi energetiche nel settore, una serie di linee guida operative per gli addetti.

Come si decarbonizzeranno gli aeroporti italiani

Di Palma ha tracciato quindi la rotta sul percorso net-zero degli aeroporti italiani (non prima di aver ricordato che negli stessi minuti in cui prendeva parola a Tripoli Adolfo Urso e Giorgia Meloni siglavano il patto per ripristinare il collegamento aereo con Roma). “Oggi stiamo svolgendo un ruolo guida nel trasporto aereo a livello internazionale, sconfiggendo un pregiudizio ideologico. Abbiamo, inoltre, messo in discussione il patto dei grandi della Terra a Davos che volevano imporre collegamenti aerei soltanto a livello intercontinentale, poggiando poi sul trasporto ferroviario e l'elettrificazione”. In questo senso, ha ricordato Di Palma, va tenuto conto della risposta arrivata dal settore con il [Patto per la decarbonizzazione del trasporto aereo nato nel 2022](#), portato alla Cop di Dubai dello scorso anno. “Come Italia arriveremo ai traguardi della decarbonizzazione, peraltro con alcuni primati come con l'aeroporto di Trieste”, che già al 2027 anziché al 2030 compirà gli obiettivi di riduzione delle emissioni. Proprio sullo scalo friulano, venerdì scorso Enac e la Società Aeroporto Friuli Venezia Giulia [hanno siglato il contratto di programma 2024-2027](#) per lo sviluppo e la gestione dell'aeroporto triestino con l'obiettivo di incrementare l'efficienza, la sostenibilità e la qualità dei servizi.

Quanto al 2050, ha aggiunto poi il numero uno di Enac, “arriveremo sicuramente all'obiettivo di decarbonizzazione ma non secondo il preconcetto introdotto ma con pragmaticità e dando l'idea che i motori saranno più compatibili a livello ambientale”. Come? “Usando il biofuel,

peraltro quello prodotto da Eni, per esempio in Malesia”, dove il Cane a sei zampe questa estate ha raggiunto un accordo a tre con Petronas ed Euglena per produrre appunto Saf (acronimo di Sustainable aviation fuel, cioè il carburante green per aerei) e altri biocarburanti come l’Hvo, un biodiesel da olio esausto adatto ai motori diesel di ultima generazione. La bioraffineria malese opererà dalla seconda metà del 2028.

Ma di aggiornamenti recenti in termini di accordi portati avanti dal mondo dell’aviazione ce ne sono ancora. Sempre venerdì 25 ottobre, Enac ha siglato [nuove intese](#) bilaterali per incrementare i collegamenti aerei da e per il nostro Paese rispettivamente con Mongolia, Malawi, Mali, Uzbekistan, Uk. A marzo, invece, [era stata coinvolta](#) la Sierra Leone.

Lo stato dell’arte e gli investimenti previsti sul trasporto aereo

Dunque, anche gli aeroporti e il trasporto via aria vogliono dire la loro nella transizione verde. Attualmente, la percentuale d’inquinamento attribuita ai velivoli è del 4% a livello europeo e del 3% a livello mondiale. L’Unione europea, con il Regolamento ReFuel Eu Aviation, punta a decarbonizzare i motori aerei tramite quattro tipologie di Saf: i biocarburanti derivanti da oli alimentari esausti e grassi animali, i biocarburanti avanzati da residui forestali, agricoli e di origine organica, i carburanti sintetici per l’aviazione prodotti attraverso idrogeno ed anidride carbonica, cosiddetti e-fuels, e i Recycled Carbon Aviation Fuel, combustibili liquidi e gassosi prodotti da flussi di rifiuti liquidi o solidi di origine non rinnovabile.

Al 2030, [si pensa](#) – stime citate dal Patto per la decarbonizzazione – possano servire tra le 350mila e il mezzo milione tonnellate di biofuels mentre i target al 2050 parlano di circa 5 milioni (per l’Italia). A livello europeo, il ReFuel Eu prevede quote minime dello 0,7% al 2030-31 a salire all’1,2 e 2% tra il 2032 e il 2034. Mentre le quote medie dovrebbero essere dell’1,2% nel 2030-31 e del 2% dal 2032 al 2034.

In termini di investimenti, Pnrr e Pnc non prevedono alcuna risorsa per il settore aereo. Nel 2022, il Mit (allora Mims) [programmò](#) un fondo 2023-2034 da due miliardi per la decarbonizzazione dei trasporti, destinando duecento milioni (il 10%) proprio all’aviazione. Ad agosto di quest’anno, intervenendo al Meeting di Rimini, Di Palma annunciò un piano da 1,2 miliardi: “Il trasporto aereo è rimasto escluso dal Pnrr e questo è stato un pregiudizio ideologico”, disse. Un concetto ribadito anche ieri a Roma, rivendicando il ruolo del settore nello sviluppo economico nazionale ed europeo. Anche ieri, come due mesi fa, il numero uno dell’Ente ha poi ricordato quanto conti l’integrazione aria-aria nel contesto dell’intermodalità.

I criteri introdotti dal Quaderno Enac-Enea

Tornando al Quaderno energetico presentato ieri, spiega come strutturare un piano di monitoraggio dei consumi energetici con gli indici di consumo di riferimento e fornisce un’ampia descrizione dei possibili interventi di efficientamento energetico da implementare con un’analisi costo/efficacia. Insieme al Quaderno, è stato realizzato un foglio di rendicontazione dei consumi energetici che sarà reso disponibile assieme alle linee guida e

che già dal prossimo mese sarà testato presso alcuni dei principali aeroporti italiani.

Tra i concetti innovativi sviluppati da Enac nei Piani di Tutela Ambientale, che fissano i target di miglioramento per i gestori aeroportuali, ci sono: l'analisi dei livelli di consumo e produzione di energia delle infrastrutture aeroportuali, che andranno valutati in coerenza con i dati delle diagnosi energetiche degli aeroporti raccolte da Enea; le raccomandazioni per l'efficientamento energetico basate sul Quaderno Energetico degli aeroporti; l'introduzione del parametro CO2 per la valutazione della Carbon Footprint dei processi e dei prodotti che compongono il settore aeroportuale.

“La riconciliazione del settore dell'aviazione civile con l'ambiente è un processo da tempo avviato dall'Enac con iniziative nazionali e internazionali che partono da una corretta pianificazione e programmazione degli interventi, anche in ambito aeroportuale”, ha commentato il Consigliere di Amministrazione Enac, Benedetta Fiorini. “Enac, Enea e i gestori aeroportuali continueranno sinergicamente ad applicare nuove metodologie di analisi e monitoraggio al fine di supportare la transizione energetica nel settore, anche in considerazione della crescita del traffico registrata negli ultimi anni, e tenendo conto del benessere e dei diritti del passeggero che costituisce il centro del comparto”. Secondo Gilberto Dialuce, presidente Enea, “la collaborazione con Enac offre una significativa opportunità per promuovere la transizione energetica nel settore dell'aviazione civile, in particolare per le infrastrutture. La monografia dei Quaderni dell'Efficienza che presentiamo oggi rappresenta un ausilio per la diffusione dell'efficienza energetica nel settore, in ottica di rendicontazione dei consumi ma anche di programmazione degli interventi di efficientamento, delineando un percorso verso il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione e sostenibilità ambientale”. Prossimo appuntamento a dicembre, per un nuovo punto tecnico sullo stato dell'efficienza energetica degli aeroporti.

