

FORUM ITALIA - FRANCIA DELLE INFRASTRUTTURE DEI TRASPORTI

Ambasciata d'Italia a Parigi, 47 Rue de Varenne
4 aprile 2025, 9:00 - 13:00

La decarbonizzazione del trasporto aereo in Europa: proposte congiunte di Italia e Francia per una strategia UE su carburanti, infrastrutture e intermodalità.



RESOCONTO DEI LAVORI

Apertura dei lavori

La quarta edizione del [Forum Italia-Francia delle Infrastrutture dei Trasporti](#) dal titolo : *"La decarbonizzazione del trasporto aereo in Europa: proposte congiunte di Italia e Francia per una strategia UE su carburanti, infrastrutture e intermodalità"*, , organizzata da IREFI con il sostegno di Intesa Sanpaolo si è svolta la mattina del 4 aprile presso la sede dell'Ambasciata d'Italia a Parigi.

I lavori sono stati aperti dall'Ambasciatrice d'Italia a Parigi **Emanuela D'Alessandro**, dal Presidente di IREFI, **Fabrizio Maria Romano** e da **Andrea Mayr**, Head of Client Coverage & Advisory, IMI Corporate & Investment Banking Division Intesa Sanpaolo.

L'evento ha visto la partecipazione dei vertici di realtà partner di IREFI come: **ADR - Aeroporti di Roma, Aeroporto di Bologna, Aéroports de la Côte d'Azur, Airbus, ART - Autorité de régulation des transports, CEPS, Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), Edison, Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), Intesa Sanpaolo, MEDEF, TELT e Trenitalia France.**

Il dibattito, è stato moderato da **Riccardo Dutto**, Head of Industry Infrastructure – IMI CIB Division di Intesa Sanpaolo, e da **Simone Basili**, Membro del Conseil des Experts di IREFI,

L'apertura dei lavori è stata affidata a **Fabrizio Maria Romano**, presidente dell'IREFI, che ha dato il benvenuto ai presenti e ringraziato in particolare l'ambasciatrice Emanuela d'Alessandro per l'accoglienza calorosa offerta nella prestigiosa sede diplomatica, nonché per la cena della sera precedente. Ha voluto inoltre ringraziare alcune autorità presenti, tra cui l'avvocato **Pierluigi Di Palma**, presidente dell'ENAC, lo Chef de la Mission de la Coopération Internationale della DGAC **Paul Avrillier** in rappresentanza del direttore generale della DGAC, **Damien Cazé** ed il presidente dell'ART (Autorité de Régulation des Transports) **Thierry Guimbaud**.

Romano ha poi annunciato il primo intervento ufficiale della giornata, passando la parola all'**Ambasciatrice D'Alessandro** per un saluto introduttivo.

L'ambasciatrice ha aperto sottolineando come questo Forum sia ormai diventato un appuntamento ricorrente e importante per le relazioni tra Italia e Francia.

Dopo i ringraziamenti ai partner di IREFI e in particolare ad Intesa Sanpaolo, ha introdotto il suo intervento partendo da un'esperienza personale legata ai trasporti: ha ricordato i recenti incontri tra i ministri dei trasporti **Salvini e Tabarot a Modane**, in occasione della **riapertura del collegamento ferroviario tra Parigi e Milano**. Questo collegamento era

stato interrotto a causa della frana avvenuta nella Maurienne nell'agosto 2023. La ripresa del servizio con Trenitalia, avvenuta tra il 31 marzo e il 1° aprile 2025, è stata celebrata come un momento simbolico e concreto di cooperazione franco-italiana.

L'Ambasciatrice ha sottolineato quanto siano rilevanti le infrastrutture ferroviarie per la sostenibilità dei trasporti e per la riduzione del traffico su gomma, ricordando l'impatto economico positivo di tali opere. Ha poi condiviso un aneddoto sull'inaugurazione della **prima delle sette frese** utilizzate per lo scavo del tunnel della **Torino-Lione**, descrivendo l'opera come "gigantesca" e strategica per l'Europa, evidenziando la rilevanza del cantiere binazionale.

Ha inoltre auspicato una prossima risoluzione di altri due nodi infrastrutturali: **il Frejus stradale** e **il Col di Tenda**, fondamentali per la continuità dei trasporti transfrontalieri.

Con un passaggio naturale, ha quindi introdotto il tema principale della giornata: la **decarbonizzazione del trasporto aereo**. In questo contesto, ha ricordato l'accordo siglato a febbraio tra l'**ENAC** e il suo omologo francese per promuovere l'aviazione sostenibile.

L'Ambasciatrice ha poi posto l'accento sul **Trattato del Quirinale**, e in particolare sull'articolo 6, che promuove la cooperazione nei trasporti e nella riduzione delle emissioni. Ha ribadito la sua convinzione che il Trattato stia funzionando, portando come prova il numero record di **visite istituzionali italiane in Francia nel 2024**, e il dialogo intenso che si sviluppa anche a livello amministrativo, non solo politico.

Infine, ha inquadrato il Forum di oggi come un esempio concreto dell'applicazione del Trattato e della volontà comune di Francia e Italia di affrontare insieme le sfide energetiche e ambientali, in un momento geo-politico delicato che rende questa cooperazione ancora più necessaria.

Dopo l'intervento dell'ambasciatrice, **Fabrizio Maria Romano** ha ringraziato per le parole ricche di contenuti e per gli aggiornamenti sulle infrastrutture. Ha condiviso l'emozione personale vissuta durante il viaggio inaugurale del Frecciarossa, ribadendo il valore simbolico e concreto di questi gesti di collaborazione.

Ha quindi introdotto il successivo relatore, **Andrea Mayr**, responsabile Client Coverage Advisory di **Intesa Sanpaolo**, definendolo un partner fondamentale del Forum e della sua organizzazione.

Andrea Mayr ha esordito ringraziando sia l'ambasciatrice per l'ospitalità che Fabrizio Romano per la sua determinazione nel portare avanti il progetto del Forum. Ha poi

espresso il proprio onore nel contribuire ai lavori, introducendo alcune riflessioni strategiche.

Mayr ha illustrato l'approccio seguito da Intesa Sanpaolo per elaborare un **position paper** sulla decarbonizzazione dell'aviazione civile, pensato per essere presentato alla Commissione europea. Ha ricordato che si tratta del risultato di un lavoro collettivo, maturato in un contesto internazionale fortemente mutato.

Ha individuato **quattro elementi chiave del contesto attuale**:

1. **Il ritorno di Donald Trump** e la sua posizione a favore dei combustibili fossili, con impatti sulla politica energetica globale e sulla competitività europea.
2. **Le tensioni commerciali e geopolitiche** che rendono complesso l'approvvigionamento di risorse critiche, rilevanti anche per l'industria aerospaziale.
3. **Il cambio di paradigma in Germania**, con investimenti massicci nella difesa (e 100 miliardi destinati anche alla transizione verde), che testimoniano un nuovo approccio rispetto al passato frugale.
4. **L'intervento di Mario Draghi**, che ha delineato le priorità strategiche per l'Europa: decarbonizzazione, trasformazione digitale, resilienza geopolitica.

Mayr ha poi inquadrato le sfide del settore aereo: è necessario agire su due pilastri — **certezza e trasparenza**. Gli operatori hanno bisogno di regole stabili e di quadri normativi chiari per investire in modo efficace e duraturo.

Ha citato il regolamento **ReFuel Aviation**, che stabilisce le quote obbligatorie di SAF (2% nel 2025, 6% nel 2030, 20% nel 2035, fino al 70% nel 2050), sottolineando quanto sia fondamentale garantire coerenza normativa e credibilità degli incentivi.

Uno degli aspetti più delicati — ha evidenziato — riguarda **la gestione delle penali**: i proventi derivanti dal sistema ETS dovrebbero essere **riutilizzati per sostenere la transizione**, attraverso investimenti in tecnologie aeronautiche sostenibili, nuovi motori, elettrificazione dei voli regionali e ricerca sull'idrogeno.

Infine, Mayr ha parlato del **legame tra difesa e industria civile**: gli investimenti in ambito militare possono generare innovazione utile anche per l'aeronautica civile. È cruciale, però, che questi investimenti non si disperdano in modo inefficiente, ma siano vincolati a obiettivi condivisi di decarbonizzazione.

Ha concluso definendo questo momento come **un'opportunità unica per il settore aereo**, che può diventare un laboratorio d'innovazione e un modello europeo di sviluppo sostenibile.

In chiusura della sessione di apertura, Romano ha ringraziato Mayr per le riflessioni ampie e articolate. Ha poi annunciato la prosecuzione dei lavori, ricordando la collaborazione tra IREFI, Intesa Sanpaolo e gli altri partner, e la strutturazione di un **documento introduttivo** che raccoglie le proposte emerse nel corso della tavola rotonda organizzata a Roma presso Edison e sviluppate successivamente in un gruppo di lavoro coordinato da **Simone Basili**.

Ha infine preannunciato l'intervento del dottor **Riccardo Dutto**, che avrebbe moderato il panel tecnico successivo, e ha dato la parola all'avvocato **Pierluigi Di Palma**, presidente di ENAC, per un saluto istituzionale.

Inizio dei lavori

Il presidente dell'ENAC, **Pierluigi Di Palma**, ha aperto la sessione introduttiva con un ringraziamento sentito all'ambasciatrice Emanuela d'Alessandro, sottolineando come la prestigiosa sede dell'ambasciata conferisse ulteriore autorevolezza al dialogo italo-francese, rafforzando le relazioni storiche tra i due Paesi. Ha ringraziato anche l'Istituto IREFI per l'organizzazione del Forum, definendolo un'occasione preziosa per confrontarsi su temi cruciali e centrali per lo sviluppo economico globale.

Di Palma ha proseguito inquadrando l'importanza di affrontare il tema della decarbonizzazione del trasporto aereo nel contesto **post-Covid**, che, a suo avviso, segna una netta cesura rispetto al periodo precedente. In particolare, ha evidenziato come la mobilità — e il trasporto in generale — abbia subito una trasformazione profonda e irreversibile.

Ha poi espresso la convinzione che il confronto tra due Paesi fondatori dell'Unione Europea come Italia e Francia possa consentire l'elaborazione di una **linea comune** forte, capace di imporsi in sede europea. A tal proposito, ha usato un'immagine provocatoria ma efficace: "l'Italia, da sola, sarebbe la cinquantesima provincia della Cina", a sottolineare l'urgenza di un'azione concertata a livello europeo per restare competitivi nello scenario globale.

Rievocando il percorso di **liberalizzazione del trasporto aereo europeo**, Di Palma ha ricordato il ruolo della vicepresidente europea **Loyola de Palacio** e la logica originaria che animò tale processo: in Europa, il volo a basso costo non fu solo una dinamica economica,

ma uno **strumento di costruzione dell'identità europea**, che ha permesso alle nuove generazioni di superare i confini nazionali e riconoscersi come cittadini europei. In questo contesto, ha criticato con forza la guerra russo-ucraina, giudicandola anacronistica rispetto alla coscienza contemporanea dei giovani.

Nel tornare al presente, ha invitato a **un approccio critico** alle regole europee sulla decarbonizzazione, ricordando che il trasporto aereo — come quello marittimo — non può essere regolato efficacemente solo a livello continentale: occorrono norme **globali**, altrimenti si generano squilibri competitivi. Ha fatto l'esempio paradossale di un operatore europeo costretto a utilizzare motori elettrici, mentre un operatore americano può arrivare in Europa con motori tradizionali, creando condizioni inique.

Ha denunciato il **pregiudizio ideologico** che ha finora marginalizzato il trasporto aereo nel dibattito sulla sostenibilità ambientale, rivendicando il ruolo centrale dell'aviazione come motore dell'interconnessione e della mobilità moderna. Ha ricordato come, venticinque anni fa, in eventi come quelli organizzati da Ambrosetti, il trasporto aereo venisse ignorato a favore di quello ferroviario. Oggi, invece, si parte proprio dall'aviazione per ripensare la mobilità integrata.

Ha criticato anche la visione maturata a **Davos**, secondo cui il trasporto aereo avrebbe dovuto ridursi a pochi collegamenti intercontinentali, lasciando tutto il resto alla rotaia. A suo avviso, questa impostazione è stata **smentita dalla ripresa post-pandemica** del traffico aereo, che dimostra una domanda crescente e strutturale.

Ha quindi sollevato dubbi sulla **transizione tecnologica**, dichiarando che — almeno nel medio periodo — non sarà l'idrogeno o l'elettrico a decarbonizzare l'aviazione. Ha citato l'abbandono da parte di **Reus** dei test sull'idrogeno, e il rallentamento dei progetti in Airbus, concludendo che nel 2050 voleremo ancora con **motori termici**, ma alimentati da carburanti sostenibili come i **SAF**.

Di Palma ha distinto tra **decarbonizzazione "ground"** e **"operativa"**, sottolineando come gli aeroporti italiani siano già avanti sugli obiettivi europei, in particolare alcuni che li raggiungeranno già nel 2027. Ma ha ribadito che non si può puntare al "net zero" senza **meccanismi di compensazione** e strumenti di equità tra operatori.

In particolare, ha criticato il limite europeo che autorizza la produzione di SAF solo da scarti alimentari, invocando l'estensione alla produzione da **culture energetiche** in territori non destinabili ad altro uso agricolo.

Infine, ha difeso con vigore l'idea che la mobilità aerea debba essere riconosciuta come **un diritto**, e non un privilegio: lo ha fatto con riferimento alle comunità insulari come la Sardegna, che rischiano l'**isolamento democratico** in assenza di connessioni aeree accessibili. Ha concluso affermando che le **proposte comuni** da portare a Bruxelles devono essere chiare, forti e dirette a **correggere un approccio ideologico** che ha erroneamente criminalizzato il settore della mobilità.

Dopo l'intervento di Di Palma, ha preso la parola **Paul Avrillier**, in rappresentanza della DGAC francese, scusandosi per l'assenza del direttore generale **Damien Cazé**, e ringraziando l'ambasciatrice, il presidente dell'ENAC e gli organizzatori per l'invito.

Ha sottolineato che **Italia e Francia** hanno una **posizione privilegiata nel settore aeronautico**, grazie a una presenza industriale consolidata e a un potenziale di innovazione significativo. Ha fornito un dato di impatto: **le emissioni complessive degli aerei Airbus equivalgono a quelle dell'intera Francia**, il che rende evidente sia l'entità del problema sia la responsabilità di agire.

Ha ricordato che, nonostante le azioni europee, il **traffico aereo globale continuerà a crescere**, soprattutto in Asia. È quindi indispensabile agire per **decarbonizzare il settore**, puntando in particolare sui **carburanti sostenibili SAF**, che rappresentano oggi la principale sfida.

Avrillier ha evidenziato la **distorsione economica** insita nel SAF: a differenza di altre soluzioni sostenibili (aerei più efficienti, rotte ottimizzate), che portano benefici sia ambientali che economici, il SAF è molto più costoso del carburante tradizionale, e non genera vantaggi economici diretti per gli operatori. Questo impone di creare **incentivi mirati** e soprattutto di unire **i mondi dell'energia e dei trasporti**, storicamente poco interconnessi.

Ha lodato l'iniziativa di IREFI come una **piattaforma per costruire convergenze concrete** tra Italia e Francia, da trasformare in proposte comuni da portare **a Bruxelles**. Ha ribadito che, quando Italia e Francia si presentano unite nelle sedi europee, **riescono spesso a imporsi**, e ha auspicato che anche questa volta ciò avvenga.

L'ultimo intervento introduttivo è stato affidato a **Thierry Guimbaud**, presidente dell'**Autorité de Régulation des Transports** francese. Ha espresso la sua soddisfazione per essere stato invitato per la prima volta al Forum, ribadendo la volontà dell'ART di contribuire, nel rispetto del proprio ruolo di **autorità indipendente**.

Ha ricordato la **cooperazione rafforzata** con l'ART italiana, formalizzata attraverso un protocollo annuale che prevede incontri alternati tra Roma e Parigi, con l'obiettivo di elaborare **posizioni regolatorie comuni** da portare in Europa. I due organismi condividono infatti molte competenze: **regolazione aeroportuale, autostradale, ferroviaria, e multimodalità**.

Guimbaud ha ammesso che la **CO₂ non è il cuore della missione** dell'ART, ma ha precisato che, nell'accompagnare gli investimenti negli aeroporti, l'autorità è sempre più attenta a **integrare la dimensione ambientale** nella regolazione economica.

Ha inoltre insistito sull'importanza della **visibilità regolatoria**: è necessario fornire agli operatori e agli investitori un quadro leggibile, trasparente e coerente, in grado di rendere gli investimenti nella sostenibilità **bancabili e scalabili**.

Infine, ha ribadito l'impegno dell'ART a **rafforzare la competitività del trasporto ferroviario**, modalità oggi più virtuosa in termini di emissioni, pur riconoscendo l'importanza dell'intermodalità e del dialogo costruttivo tra tutte le forme di mobilità.

Ha chiuso la sessione introduttiva **Fabrizio Maria Romano**, ringraziando gli intervenuti e sottolineando l'importanza della **cooperazione tra autorità regolatorie italiane e francesi**. Ha annunciato che i principali elementi di convergenza emersi nel corso della tavola rotonda sarebbero stati sintetizzati, alla fine della giornata, in un documento elaborato dal **Direttore del Centro Studi IREFI, Leonardo Mauretti**.

Ha infine passato la parola al **dottor Simone Basili**, membro del Conseil des Experts di IREFI, per l'avvio del dibattito tecnico.

Dibattito: Prospettive di azione per una collaborazione tra produttori, operatori e costruttori d'Italia e Francia

Dopo l'apertura dei lavori, **Simone Basili** ha preso la parola per introdurre la fase centrale del Forum, ricordando il lavoro svolto nei mesi precedenti, culminato nella redazione di un documento congiunto contenente sei proposte operative da sottoporre alle istituzioni europee. Ha annunciato che queste proposte sono frutto di una collaborazione che ha coinvolto attori istituzionali e industriali italiani e francesi, con il supporto di Aeroporti di Roma, ENAC e Intesa Sanpaolo, e che sono già state oggetto di un confronto bilaterale costruttivo con la DGAC francese. Ha indicato come primo punto in discussione la

creazione di un meccanismo europeo di supporto per i SAF, evidenziando l'importanza di affrontare il tema cruciale del costo di produzione, ancora troppo elevato per consentire una diffusione su scala industriale.

Riccardo Dutto ha approfondito il tema dei costi e della credibilità del quadro normativo europeo. Ha spiegato che il regolamento **ReFuelEU** impone quote crescenti di miscelazione dei SAF, ma il sistema delle penalità non è ancora operativo, e la loro incertezza frena gli investimenti. Ha sottolineato la differenza tra i combustibili bio, a oggi più accessibili, ma costosi e poco scalabili, e i combustibili sintetici, più promettenti nel medio-lungo termine ma ancora troppo onerosi. Ha illustrato il concetto del green premium e la necessità di disporre di un quadro normativo stabile per i prossimi vent'anni, per evitare che gli investitori restino alla finestra. Ha quindi presentato la proposta di un intermediario europeo, da affiancare alla futura Transition Bank, in grado di stipulare contratti a lungo termine con i produttori e a breve termine con le compagnie, agendo da elemento di stabilizzazione del mercato e migliorando la bancabilità dei progetti. Ha inoltre evidenziato la necessità di rivedere alcuni vincoli normativi, come la soglia del 2040 per l'uso esclusivo di CO₂ biogenica nei SAF, suggerendo alternative più pragmatiche.

Simone Basili ha quindi invitato i presenti a reagire ai contenuti esposti, aprendo il dibattito. **Pierluigi Di Palma** ha accolto positivamente le proposte, proponendo però un'integrazione importante: includere tra le fonti di SAF anche biomasse prodotte fuori dall'Europa, come previsto nei recenti orientamenti ICAO, per abbattere i costi e accelerare la diffusione del SAF su scala globale. Ha insistito sull'importanza di rappresentare anche la voce dei produttori a Bruxelles, citando l'investimento strategico di ENI in Sicilia, e ha suggerito di ampliare il punto sull'intermodalità, includendo non solo i collegamenti treno-aereo ma anche quelli aria-aria, in previsione dell'evoluzione del trasporto regionale con l'introduzione di droni e velivoli leggeri. Ha proposto l'esempio di un biglietto integrato New York-Siena come metafora di un futuro dove l'interconnessione aerea decentrata consenta anche una delocalizzazione del turismo e una mobilità più capillare. Ha richiamato infine l'importanza di pensare al trasporto aereo come a un servizio sempre più personalizzato, in cui il segmento premium avrà bisogno di soluzioni integrate e flessibili, anche a terra.

Paul Avrillier da parte sua ha offerto un riepilogo delle posizioni francesi. Ha ribadito che il regolamento **ReFuelEU Aviation** non deve essere rimesso in discussione, anche se alcuni obiettivi intermedi potranno essere rivisti per garantire una maggiore gradualità. Ha confermato la piena adesione al principio di neutralità tecnologica e la disponibilità della DGAC a sostenere progetti di produzione di SAF tramite bandi e fondi nazionali ed europei.

Sulla fiscalità ha ricordato che in Francia esiste già un sistema di credito d'imposta a favore del SAF, accompagnato da una tassazione più alta sui biglietti aerei, mentre sul fronte dell'intermodalità ha confermato la volontà francese di integrare treno e aereo come modalità complementari. Ha citato il progetto GOLIATH, sostenuto con fondi europei, come esempio di sperimentazione concreta sull'idrogeno in ambito aeroportuale, e ha espresso un giudizio positivo sulla proposta di creare una rete europea di hub SAF.

Giovanni Cavallaro, per Aeroporti di Roma, ha condiviso pienamente il contenuto del documento, sottolineando che le compagnie aeree confermano i loro obiettivi di decarbonizzazione nonostante le difficoltà congiunturali. Ha presentato l'approccio di ADR, basato su accompagnamento, accessibilità e ambizione climatica, e ha annunciato il lancio imminente di uno strumento finanziario collegato alla performance ambientale. Ha ricordato gli investimenti in corso per incentivare l'uso del SAF oltre il 2% obbligatorio e ha sostenuto l'idea di una piattaforma comune per armonizzare gli investimenti e ridurre i rischi. Ha infine insistito sulla leva fiscale come strumento chiave per ridurre il costo del SAF.

Altri interventi hanno messo in evidenza :

- **il punto di vista dei costruttori aeronautici**, che ribadiscono che tecnologicamente i motori sono già oggi compatibili con i SAF. Le soluzioni legate all'idrogeno e all'elettrico presentano ostacoli significativi e richiederanno tempi lunghi e investimenti molto rilevanti. E' stato quindi auspicato un confronto continuo tra industria e istituzioni, per garantire che i fondi disponibili siano destinati a progetti realmente industrializzabili e sostenibili.

- **Il punto di vista dei gestori degli aeroporti italiani** che concordano generalmente con il contenuto del documento, sottolineando che mentre le compagnie aeree confermano i loro obiettivi di decarbonizzazione nonostante le difficoltà congiunturali, Il loro approccio è basato su accompagnamento, accessibilità e ambizione climatica, e prevedono di sostenersi tramite strumenti finanziari collegati alla performance ambientale. Ci sono poi investimenti in corso per incentivare l'uso del SAF oltre il 2% obbligatorio, ed idee di piattaforme comuni per armonizzare gli investimenti e ridurre i rischi. E' stata infine sottolineata l'utilità della leva fiscale come strumento chiave per ridurre il costo del SAF.

Da notare inoltre lo squilibrio esistente nel trattamento del settore aereo da parte della Commissione europea, che tende a considerarlo autonomo e capace di autofinanziarsi,

ignorando il suo ruolo strategico. E' stato illustrato il risultato dell'aggiornamento 2025 dello studio Destination 2050, secondo cui il Net Zero è ancora possibile ma costerà più del previsto. Il SAF rappresenta oggi la leva principale per la decarbonizzazione, mentre l'idrogeno è stato ridimensionato. E' stato poi lanciato l'allarme sul rischio di rallentamento della domanda, che potrebbe pesare negativamente sull'economia, e chiesta una riflessione strategica sul ruolo del settore aereo nell'economia europea.

E' stata infine richiamata l'attenzione sull'idrogeno come soluzione concreta per le operazioni a terra, citando il progetto sviluppato da Edison e SEA a Malpensa per la produzione di idrogeno rinnovabile, operativo dal 2026. Un altro intervento ha illustrato il lavoro della Fondazione PACTA, guidata da ENAC, che riunisce attori strategici del settore e parteciperà alla COP di Belém. Ha poi annunciato che la Fondazione sarà presentata ufficialmente a Bruxelles nel mese di giugno, insieme al documento congiunto del Forum.

- Il punto di vista dei gestori degli aeroporti francesi che hanno insistito sulla necessità di mantenere gli impegni presi nei confronti dei cittadini e dei decisori politici. Hanno poi criticato la fiscalità francese, che tassa il trasporto aereo ma non reinveste in modo coerente nella transizione ecologica, e proposto di estendere il punto 5 del documento per includere anche interventi di decarbonizzazione a terra, auspicando una visione armonizzata a livello europeo delle performance ambientali. Sono stati infine sollevati dubbi sulla politica di soppressione dei voli brevi, sostenendo che l'intermodalità non deve trasformarsi in una limitazione della libertà del passeggero.

Riccardo Dutto è poi tornato sul tema del Book & Claim, spiegandone il valore strategico per semplificare la logistica del SAF, garantire la tracciabilità e aumentare la liquidità del mercato. Ha indicato come una regolazione standardizzata e certificata del sistema potrebbe attrarre capitali privati, favorire l'intermediazione e rendere il sistema più efficiente. Ha anche proposto di estendere il Book & Claim alla CO₂, per evitare inefficienze e duplicazioni. Ha evidenziato il bisogno di una contabilità chiara, per prevenire il rischio di greenwashing o di doppio conteggio.

Leonardo Mauretti ha annunciato a questo punto l'aggiornamento del documento alla luce del dibattito, includendo una cornice di policy generale e le nuove proposte emerse: l'estensione della produzione di SAF da biomasse extra-UE, l'introduzione di un credito d'imposta in Italia, l'intermodalità aerea-aerea, l'identificazione del ruolo dell'intermediario europeo e la valutazione di una performance ambientale armonizzata a livello europeo.

Infine, **Pierluigi Di Palma** ha chiuso la discussione richiamando l'attenzione sul presupposto della transizione, ovvero l'aeromobile. Ha spiegato che, sebbene la tecnologia attuale possa già garantire miglioramenti significativi, l'aumento del traffico aereo globale rischia di annullare i benefici. Ha quindi ribadito che la decarbonizzazione richiede una nuova visione politica, non solo interventi puntuali. Ha citato l'esempio di Eni in Kenya per dimostrare che un modello produttivo globale è già in atto. Ha concluso affermando che, accanto alle proposte operative da presentare a Bruxelles, sarà necessario inserire anche una premessa di politica generale, che chiarisca che l'Europa, se non cambierà le proprie regole, non riuscirà a raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione del settore aereo.

Conclusioni

Andrea Mayr ha preso la parola per concludere i lavori, sottolineando come, giunti al momento delle decisioni operative, sia fondamentale stringere, definire con chiarezza gli strumenti e i meccanismi da attivare. Di fronte alla complessità della sfida, agli aspetti tecnici e ai capitali richiesti, è essenziale che il sistema sia costruito su basi solide, condivise da tutti. Solo così sarà possibile garantire il successo della transizione. Ha espresso soddisfazione per aver riscontrato, nel corso del dibattito, una determinazione diffusa a proseguire lungo il percorso della neutralità climatica, anche in presenza delle difficoltà e delle pressioni economiche. Nessuno, ha notato, ha messo in discussione l'obiettivo del 2050, e tutti gli operatori – pur manifestando comprensibili preoccupazioni – restano impegnati e attivi.

Un altro elemento su cui ha voluto insistere è la centralità del trasporto aereo, settore troppo spesso sottovalutato nel dibattito pubblico, ma in realtà essenziale per la nostra società. Si tratta di un'industria globale, che non può essere pensata né regolata solo in una dimensione europea. L'Unione Europea deve senz'altro proseguire con convinzione verso i propri obiettivi ambientali, ma tenendo conto del fatto che l'aviazione civile è una filiera mondiale, che si sviluppa secondo logiche sovranazionali e che, in ogni caso, è destinata a crescere. Le proiezioni a medio-lungo termine indicano con chiarezza un aumento della domanda, e se non si pianifica ora, domani sarà troppo tardi per affrontare i problemi che inevitabilmente emergeranno.

Mayr ha poi evidenziato quanto sia importante, in questa fase, la convergenza tra Italia e Francia. Due Paesi centrali, sia sotto il profilo politico che industriale, che stanno dimostrando la capacità di costruire una posizione comune su un tema così strategico. Il rischio di frammentazione tra Stati membri, secondo Mayr, deve essere evitato con

decisione. Solo un'azione coordinata può dare all'Europa la forza per contare davvero, e per negoziare da protagonista sia a Bruxelles che nei consessi internazionali. Lo sforzo compiuto all'interno di questo tavolo, per arrivare a una proposta condivisa, rappresenta dunque un passaggio chiave.

Tornando sul piano tecnico, Mayr ha ribadito che i carburanti sostenibili per l'aviazione (SAF) costituiscono oggi la soluzione più concreta e immediatamente disponibile. Le altre tecnologie – l'idrogeno, l'elettrico, l'ibrido – devono certamente essere sviluppate, ma richiederanno tempi lunghi. I SAF, invece, possono diffondersi rapidamente, a patto che venga costruito un ecosistema adeguato. In altri settori industriali si sono già viste accelerazioni impreviste, che hanno portato a riduzioni significative dei costi. Per questo, secondo Mayr, dobbiamo essere fiduciosi e concentrarci su ciò che può essere attuato subito.

Due, in particolare, le condizioni che sono emerse con forza dal dibattito: **la prima riguarda la sostenibilità economica**. Non è sufficiente riconoscere l'importanza strategica del settore aereo, bisogna anche affrontare concretamente i costi della transizione. L'idea che le compagnie possano farcela da sole, perché considerate "ricche", è una visione semplicistica e controproducente. **La seconda condizione riguarda la capacità di attrarre investimenti privati**: I capitali ci sono, ma devono essere messi in condizione di intervenire, e questo accade solo se ci sono meccanismi stabili, remunerazioni credibili, e regole chiare. Le penali previste dalla normativa possono essere un deterrente, ma non bastano. Serve un sistema di incentivi positivo, in grado di dare impulso al mercato.

Andrea Mayr ha concluso ribadendo che la sfida è complessa, ma assolutamente alla portata. Il settore ha dimostrato di essere pronto. Ora tocca alla politica e alle istituzioni creare le condizioni giuste, affinché la transizione energetica possa compiersi davvero, in modo efficace e nei tempi previsti.

Fabrizio Maria Romano, dopo aver ringraziato Andrea Mayr per la sua sintesi puntuale, ha rivolto un saluto finale ai partecipanti, annunciando che il prossimo appuntamento si terrà a novembre presso la sede di Edison, a Roma, nei pressi del Quirinale.