

Aviazione ed ETS, ci guadagneranno le compagnie?

Dal 1° gennaio l'aviazione internazionale deve sottostare al meccanismo europeo di riduzione delle emissioni, con il disappunto delle compagnie aeree. Un report ribalta la prospettiva: grazie ai permessi gratuiti e al trasferimento dei costi sui passeggeri potrebbero addirittura guadagnarci. Un settore insostenibile in quanto a CO2.

[Giulio Meneghello](#)

Creata il 18/01/2012 - 14:33

Le compagnie aeree avevano provato ad opporsi alla decisione europea in ogni modo, ricorrendo anche alla Corte suprema, ma questa ha loro dato torto. Dal primo gennaio 2012, come [sappiamo](#), anche l'aviazione internazionale rientra nei settori coperti dallo **schema di emission trading europeo** (EU-ETS). Le compagnie, che siano europee o extracomunitarie, sono dunque tenute a dotarsi di **permessi ad emettere per i voli per e dall'Europa**, in una prima fase peraltro assegnati quasi completamente gratis.

Contro l'inclusione dell'aviazione nell'ETS europeo sono scesi in campo **Stati Uniti, Cina e Canada**, secondo i quali la normativa viola non solo il Protocollo di Kyoto, ma anche la Convenzione di Chicago sull'aviazione internazionale e l'accordo "Open Skies", una convenzione tra i paesi comunitari e sottoscritta dagli stessi Stati Uniti. Negli scorsi mesi l'**ostruzionismo** è annunciato anche dalla Cina: le quattro principali compagnie aeree cinesi hanno annunciato che si rifiuteranno di pagare le spese per le emissioni.

Le compagnie però saranno verosimilmente costrette a pagare, pena un possibile divieto ad accedere agli aeroporti europei e sanzioni fino a 100 euro per ogni tonnellata di anidride carbonica emessa. Un duro colpo per il settore? Tutt'altro: uno [studio](#) commissionato dalla US Federal Aviation Administration (dunque non sospettabile di essere pro-ETS) mostra che **le compagnie aeree** lungi dal rimetterci **potrebbero invece guadagnare** dall'inclusione nello schema. E neanche poco: le sole compagnie statunitensi potrebbero avere una ricaduta positiva di circa 2 miliardi di euro, data dalla vendita di eventuali permessi gratuiti risparmiati e dal trasferimento dei costi sui passeggeri.

Nella fase iniziale infatti, ricordiamo, i permessi saranno assegnati quasi gratuitamente: fino al 2020 le compagnie si vedranno assegnare **gratis l'85%** delle emissioni complessive del settore (calcolate sui dati storici degli anni precedenti). Secondo le stime della Commissione il costo aggiuntivo per passeggero sarebbe di meno di un euro per i voli brevi e poco più di due per quelli intercontinentali. Costo che peraltro le compagnie potranno **scaricare sui consumatori**.

Tutto questo potrebbe appunto tradursi in un **vantaggio economico per le compagnie**, stando al report commissionato dall'amministrazione Usa, che ipotizza un prezzo della CO2 di 15 euro a tonnellata (circa il doppio dell'attuale) che aumenta del 4% l'anno, un incremento delle emissioni del settore del 35% dal 2011 al 2020 e che i costi siano scaricati interamente sui passeggeri.

Le **obiezioni al report** delle compagnie aeree sono che, come dichiara all'agenzia Euractiv, John Hanlon, segretario della European Low Fares Airline Association, difficilmente le compagnie potranno trasferire interamente i costi sui clienti finali, dato che la competizione si basa molto sul prezzo, già messo sotto pressione dal costo del carburante. Ma in diverse **stanno già annunciando aumenti** legati all'inclusione nell'ETS, ultima Ryanair, con un sovrapprezzo di 25 centesimi di euro a tratta. Secondo OAG, società di consulenza del settore, in media gli aumenti sulle tratte più lunghe arriveranno oltre il 5%.

Quel che è certo è che ci guadagneranno di più o ci perderanno di meno **le compagnie più efficienti** dal punto di vista dei consumi. A tal proposito è interessante la **classifica** stilata ogni anno da *Atmosfair*, società che offre la compensazione delle emissioni provocate viaggiando in aereo tramite progetti in efficienza e rinnovabili in paesi in via di sviluppo. Nella graduatoria (in allegato), che considera vari fattori, come i consumi degli aerei usati e la capacità di riempirli per minimizzare l'impatto per passeggero (e purtroppo non include per problemi metodologici le low-cost), vediamo

al primo posto Monarch Airlines, all'ultimo South African Airlink. La nostra (?) Alitalia è abbastanza indietro, 85esima su 116.

Insomma, vedremo quanto l'EU-ETS riuscirà a fare per il problema delle emissioni dell'aviazione, che ha dimensioni niente affatto trascurabili: dal 1990 ad oggi il volume è raddoppiato. Secondo l'IPCC nel 2050 peserà per il **5-15% del totale dei gas serra** e nel budget personale. Di sicuro resterà la necessità di limitare al massimo il ricorso a questo mezzo per spostarsi: possiamo quantificare il "budget personale" in termini di emissioni, ossia la quota di gas serra che ogni abitante della Terra può rilasciare per mantenere la temperatura del pianeta entro i 2°C in 2000 kg di CO2 equivalente, di cui solo un quarto, in media, dovuto ai trasporti. **Un solo volo** di andata e ritorno dall'Europa a New York (6650 km) **può pesare molto di più di questo budget annuale:** fino a 2600 kg di CO2.

[Giulio Meneghelo](#)

Creata il 18/01/2012 - 14:33

URL di origine (Salvata il 22/05/2012 - 10:27):

<http://www.qualenergia.it/articoli/20120118-aviazione-ets-ci-guadagneranno-le-compagnie-aeree>