

POLICY

PER L'INSTALLAZIONE E LA GESTIONE DI IMPIANTI FOTOVOLTAICI IN AEROPORTO

1. Quadro normativo

Il Protocollo di Kyoto, adottato nel 1997, impegna i paesi industrializzati a ridurre, rispetto al 1990, complessivamente del 5,2% le principali emissioni antropogeniche di gas ad effetto serra nel periodo compreso tra il 2008 e il 2012.

Il citato Protocollo, entrato in vigore il 16 febbraio 2005, prevede impegni di riduzione differenziati da paese a paese: per i paesi membri dell'Unione Europea nel loro insieme la riduzione dovrà essere pari all'8%, per l'Italia l'obiettivo è la riduzione del 6,5%. Prevede altresì, nel caso di mancato rispetto dell'impegno assunto, l'applicazione di sanzioni.

Al fine di conseguire più rapidamente gli obiettivi di Kyoto, nel 2000 la Commissione europea ha varato il Programma europeo sul cambiamento del clima (PECC), definendo una strategia per la riduzione delle emissioni.

In tale contesto è stata emanata la direttiva 2001/77/CE del 27 settembre 2001 che ha disposto l'adozione da parte degli stati membri di misure necessarie a promuovere e assicurare la trasmissione e la distribuzione di energia prodotta da fonti energetiche rinnovabili, successivamente abrogata e sostituita dalla Direttiva 2009/28/Ce del 23 aprile 2009.

Il decreto legislativo n. 387 del 29 dicembre 2003 ed i successivi provvedimenti adottati (in particolare il Decreto interministeriale 19 febbraio 2007) hanno dettato disposizioni per l'incentivazione della produzione di energia elettrica dalla fonte solare, stabilendo, tra l'altro, i requisiti dei soggetti che possono beneficiare dell'incentivazione, i requisiti tecnici minimi degli impianti, i criteri e le modalità per la determinazione dell'entità dell'incentivazione.

E' da aggiungere che sulla base delle disposizioni di cui all'articolo 3, comma 4, del decreto legislativo 16 marzo 1999 n. 79 e dell'articolo 1 del DPCM 11 maggio 2004, è stata costituita la GSE S.P.A. - Gestore dei Servizi Elettrici, successivamente denominato Gestore Servizi Energetici (con azionista unico il Ministero dell'Economia e delle Finanze), che opera per la promozione dello sviluppo sostenibile, attraverso l'erogazione di incentivi economici destinati alla produzione energetica da fonti rinnovabili e con azioni informative tese a diffondere la cultura dell'uso dell'energia compatibile con le esigenze dell'ambiente.

Le disposizioni emanate prevedono che GSE assicuri, oltre alla regolazione economica, anche il supporto informativo per promuovere i meccanismi di sostegno ed il corretto uso delle fonti energetiche.

1.1 **Requisiti dei soggetti che possono richiedere l'incentivazione**

- a. Persone fisiche
- b. Persone giuridiche



- c. Soggetti pubblici
- d. Condomini di unità abitative e/o edifici

1.2 Tipologia impianti

In funzione dell'integrazione architettonica si distinguono impianti:

- non integrati: i moduli fotovoltaici sono installati al suolo, ovvero collocati sugli elementi di arredo urbano e viario, sulle superfici esterne degli involucri degli edifici, di fabbricati e strutture edilizie di qualsiasi funzione e destinazione con modalità diverse da quelle previste per le altre tipologie sotto indicate;
- parzialmente integrati: i moduli sono installati su edifici o elementi di arredo urbano, come chioschi, pensiline, barriere acustiche, ecc., senza sostituire il materiale da costruzione delle stesse strutture;
- integrati: i moduli sostituiscono un materiale da costruzione tradizionale, diventando un componente attivo dell'involucro edilizio.

La vita utile degli impianti è calcolata in almeno 20 anni e, a partire dal decimo anno, è buona norma prevedere interventi di manutenzione straordinaria per la sostituzione di alcuni componenti elettrici.

1.3 Modalità collegamento impianti

La normativa prevede due modalità di collegamento alla rete e di calcolo economico: "Scambio sul posto" o "Cessione alla rete"

"Scambio sul posto"

Tale meccanismo consente, in generale, di immettere in rete l'energia elettrica prodotta ma non immediatamente consumata, per poi prelevarla in un momento successivo per soddisfare i propri consumi. Si utilizza quindi il sistema elettrico quale strumento per l'immagazzinamento virtuale dell'energia elettrica prodotta, ma non contestualmente autoconsumata.

Questa modalità è prevista per impianti di produzione da fonti rinnovabili e da cogenerazione ad alto rendimento entrambi con potenza non superiore a 200 kW.

Il dimensionamento dell'impianto deve avvenire, preferibilmente, in modo che non produca più del fabbisogno annuo di energia dell'utente.

Nel caso in cui il controvalore dell'energia immessa in rete risulti superiore all'onere energia sostenuto dall'utente dello scambio, il saldo relativo viene registrato a credito dell'utente medesimo che potrà utilizzarlo per compensare l'onere energia per gli anni successivi.

In generale il servizio di scambio sul posto produce un vantaggio maggiore per l'utente dello scambio qualora, su base annua, la valorizzazione dell'energia immessa in rete compensi totalmente l'onere energia associato ai quantitativi di elettricità prelevata dalla rete; inoltre per la totalità di energia elettrica con essa scambiata, l'utente avrà ristorati dal GSE i costi sostenuti per l'utilizzo della rete in termini di servizio di trasporto, di dispacciamento e degli oneri generali di sistema.



Lo schema di collegamento dell'impianto è di tipo parallelo con collegamento all'utenza locale e alla rete di scambio e prevede da due a tre contatori.

I produttori che intendono aderire al regime di scambio sul posto devono presentare apposita istanza al GSE e, per conoscenza, all'impresa di vendita con la quale regolano contrattualmente i prelievi di energia elettrica.

"Cessione alla rete"

L'energia prodotta può essere parzialmente utilizzata e/o parzialmente o totalmente venduta al gestore della rete con tariffe fissate dalla normativa vigente.

Nel caso di cessione totale lo schema elettrico prevede l'unico punto di consegna alla rete e l'impianto non è collegato alle utenze sul posto .

Nel caso di utilizzo (anche parziale) in sito dell'energia prodotta e di vendita in rete della differenza non utilizzata, si è in regime di "autoconsumo" (collegamento all'utenza locale e alla rete).

Se l'energia utilizzata in sito è maggiore o uguale al 70% di quella prodotta, si è in regime di "autoproduzione".

L'art. 2, comma 2, del decreto legislativo 16 marzo 1999, n. 79, definisce infatti la figura dell'autoproduttore, persona fisica o giuridica che produce energia elettrica e la utilizza in misura non inferiore al 70% annuo per uso proprio (ovvero per uso delle società controllate, della società controllante e delle società controllate della medesima controllante, nonché per uso dei soci delle società cooperative di produzione e distribuzione dell'energia elettrica di cui all'art. 4, numero 8, della legge 6 dicembre 1962, n.1643, degli appartenenti ai consorzi o società consortili per la produzione di energia elettrica da fonti energetiche rinnovabili e per gli usi di fornitura autorizzati nei siti industriali anteriormente alla data di entrata in vigore del decreto n. 79/99).

In termini generali, per stabilire se al soggetto responsabile (destinatario delle tariffe incentivanti) spetta per un certo anno la qualifica di autoproduttore, si confronta l'energia prodotta dall'impianto con quella autoconsumata nello stesso periodo temporale.

A titolo esemplificativo e nel caso più semplice in cui produzione e consumo avvengono nello stesso sito, l'energia autoconsumata è determinata come differenza tra l'energia prodotta e l'energia immessa in rete; il GSE verifica in tal caso che il rapporto tra l'energia autoconsumata e l'energia prodotta non sia inferiore a 0,7.

Nel caso di autoproduzione da impianti superiori a 3kW non integrati, la tariffa base può essere incrementata del 5%.

Il titolo di autoproduttore non si applica a chi usufruisce del servizio di scambio sul posto.

Sia nel caso di scambio sul posto che di autoconsumo lo schema elettrico di collegamento è di tipo parallelo.



1.4 Incentivazione

E' prevista per impianti con potenza nominale non inferiore a 1 kW

In funzione della potenza installata e del grado di integrazione architettonica, sono state individuate dal legislatore *tariffe incentivanti*, che vengono concesse al soggetto responsabile dell'impianto in rapporto ai kWh di energia prodotta, sia nella modalità di scambio sul posto, sia per la cessione parziale o totale alla rete.

Per gli impianti fino a 200 kW che si avvalgano del servizio di scambio sul posto, il decreto riconosce la *tariffa incentivante* alla totalità dell'energia elettrica prodotta (non solo a quella autoconsumata).

Nel caso di cessione alla rete le *tariffe incentivanti* (circa € 0,3-0,4 per kWh prodotto) si aggiungono alla tariffa alla quale il responsabile dell'impianto vende al gestore della rete o al GSE l'energia elettrica in eccesso (circa € 0,11 – 0,12 per kWh). L'incentivazione è fissa e dura 20 anni.

Nel caso di cessione alla rete da parte di autoproduttori (autoconsumo di almeno il 70% dell'energia prodotta), la normativa prevede, come già detto, un ulteriore incentivo pari al 5% della *tariffa incentivante*, laddove gli impianti abbiano potenza maggiore di 3 kW e non siano integrati.

Per accedere al sistema incentivante, il responsabile dell'impianto deve semplicemente chiedere l'allacciamento al gestore locale della rete elettrica, secondo il sistema desiderato, allegando il progetto dell'impianto e gli altri documenti necessari.

A lavori ultimati, il responsabile dell'impianto comunica al gestore locale la fine dei lavori, consegna la documentazione tecnica richiesta e chiede al GSE l'applicazione dell'incentivazione e il ritiro dell'energia in surplus.

Entro 60 giorni, il GSE comunica la *tariffa incentivante* applicabile e dà inizio all'incentivazione e alla valorizzazione dell'energia immessa in rete.

L'effetto delle *tariffe incentivanti*, unito all'effetto del risparmio per mancato acquisto e a quello della valorizzazione dell'energia immessa in rete, rende il tempo di rientro dell'investimento in impianti fotovoltaici, in generale, inferiore ai 10 anni.

Successivamente al periodo di rientro, il responsabile dell'impianto fotovoltaico ha il guadagno combinato dell'incentivazione, del risparmio e della eventuale vendita al gestore fino al ventesimo anno di vita dell'impianto.

Oltre il ventesimo anno e fino alla fine del ciclo di vita dell'impianto, il responsabile beneficia del risparmio e della valorizzazione dell'energia immessa in rete.

1.5 Cessione del credito per il finanziamento dell'impianto



Il GSE, al fine di facilitare il finanziamento degli impianti fotovoltaici, permette al "soggetto responsabile" la cessione al soggetto finanziatore dei crediti derivanti dall'ammissione alle *tariffe incentivanti*.

Il GSE ha sottoscritto un accordo quadro con numerosi istituti di credito che consente loro di avvalersi di modalità semplificate per la cessione del credito.

La cessione dei crediti è ammessa esclusivamente per la totalità degli stessi crediti e a favore di un unico cessionario sino ad eventuale revoca espressa.

2. Policy per l'installazione di impianti fotovoltaici su aeroporti

L'ENAC, nell'esercizio delle proprie funzioni, è chiamato a garantire la corretta attuazione della normativa nazionale emanata per il miglioramento dell'efficienza degli usi finali dell'energia, nonché per l'approvvigionamento energetico aeroportuale da fonti rinnovabili, anche attraverso l'installazione in aeroporto di impianti fotovoltaici.

Si premette che il corretto approccio verso l'obiettivo conforme alle direttive europee, in linea con le iniziative regolamentari intraprese dall'ENAC, è:

- la riduzione dei consumi energetici aeroportuali attraverso l'adozione di misure dirette a migliorare l'efficienza degli impianti e degli edifici e dei dispositivi di regolazione e controllo (utilizzo materiali isolanti, impianti di produzione di calore, scambi geotermici, impianti LED, etc);
- l'attivazione di interventi di autoproduzione da fonti rinnovabili per il raggiungimento di adeguati livelli di autonomia energetica dell'aeroporto (cogenerazione/trigenerazione con biomasse, impianti integrati solare -termico /fotovoltaico, fotovoltaico a concentrazione, etc).

Il percorso da attuare prevede prioritariamente la conoscenza critica della situazione energetica aeroportuale in essere (audit energetico) e, conseguentemente, la valutazione del fabbisogno attuale e futuro prevedibile, al fine di adottare un piano operativo di interventi.

Per tale motivo la politica energetica aeroportuale deve basarsi su attività coordinate e sinergiche che prevedano il raggiungimento del miglior risultato di efficienza, fermo restando il principio di utilizzo di fonti energetiche rinnovabili compatibili con i vincoli aeroportuali.

Quanto sopra nel rispetto comunque delle vigenti disposizioni del Codice della Navigazione che affidano a questo Ente la vigilanza sull'uso dei beni del demanio aeronautico.

In considerazione della necessità di dare risposta alle istanze presentate dalle società di gestione, risulta essenziale ed urgente, nelle more dell'emanazione del Regolamento per la certificazione energetico-ambientale (EMAS) degli aeroporti, definire una disciplina uniforme ed omogenea per l'installazione di impianti fotovoltaici in ambito aeroportuale, che, tenendo conto degli aspetti demaniali, concessori ed economici coinvolti, costituisca univoco riferimento per i gestori e per le strutture dell'Ente.



2.1 Installazione sul demanio aeroportuale di impianti fotovoltaici destinati al fabbisogno aeroportuale

Il punto 3 della circolare APT-32 emanata da questo Ente in data 7 dicembre 2009 definisce il concetto di "strumentalità" delle infrastrutture e delle attività aeroportuali *"finalizzate necessariamente al soddisfacimento delle esigenze dei passeggeri e degli operatori o, comunque, strettamente connesse alla gestione dell'aeroporto il cui uso è finalizzato alla produzione del reddito necessario a sostenere lo sviluppo dell'aeroporto."*

L'installazione sul demanio aeroportuale di impianti fotovoltaici, dimensionati per soddisfare totalmente o parzialmente il fabbisogno energetico dello scalo, risponde sicuramente al concetto di "strumentalità" sopra delineato.

Va considerato tuttavia che un impianto idoneo a soddisfare l'intero fabbisogno energetico di un aeroporto di medie dimensioni, può, per la sua consistente estensione, penalizzare la pianificazione aeroportuale, anche in relazione alla vita utile dell'impianto stesso (circa 20 anni) e del relativo periodo medio di rientro dell'investimento (circa 10 anni).

Per tale motivo la progettazione degli impianti, integrati, parzialmente integrati o su terreno deve essere basata sulla reale estensione delle aree/strutture disponibili e a tal fine utilizzabili, nonché nel rispetto degli obiettivi di pianificazione e sviluppo dell'aeroporto.

Con riferimento ai regimi previsti dal Nuovo Conto Energia, gli impianti potranno essere collegati alla rete secondo le previste modalità:

- servizio di "Scambio sul posto" per impianti fino a 200 kW di potenza (il relativo dimensionamento dovrà tener conto della opportunità che l'energia non utilizzata e messa in rete compensi l'onere di energia associato ai quantitativi prelevati dalla rete);
- servizio di "autoconsumo e cessione in rete" per impianti di potenza superiore a 1kW (in questo servizio rientra anche l'autoproduzione).

In tale fattispecie, in analogia a quanto previsto dalle vigenti disposizioni per gli autoproduttori (come definiti dall'art.2, comma 2, del decreto legislativo 79/99), l'impianto potrà essere dimensionato al massimo per una potenza che non ecceda il 30% dell'intero fabbisogno energetico aeroportuale programmato a breve (massimo 10 anni). Fermo restando l'impostazione progettuale basata su impianti di potenza tale che almeno il 70% dell'energia annuale prodotta sia consumata per esigenze aeroportuali, la quota restante potrà essere ceduta in rete.

La suddetta disciplina, oltre a conformarsi pienamente alla normativa nazionale in materia di miglioramento dell'efficienza energetica, risponde sicuramente ai requisiti di "strumentalità", risultando peraltro in linea con gli orientamenti già espressi al riguardo dalle strutture dell'Ente.

Comporta peraltro un indubbio beneficio alla gestione dell'aeroporto in termini di riduzione dei costi sostenuti per soddisfare il fabbisogno energetico; prevede altresì per il gestore aeroportuale un introito aggiuntivo derivante dalla vendita fino al 30% dell'energia prodotta o, in caso di realizzazione e gestione di un impianto da parte di



terzi, dall'utilizzo gratuito di almeno il 70% dell'energia prodotta e dalla eventuale riscossione di canoni per la subconcessione delle aree interessate.

Qualora più aeroporti siano gestiti da un unico soggetto, dovranno essere prioritariamente progettati e realizzati gli impianti che utilizzino gli spazi e le fonti disponibili su ogni singolo scalo per soddisfare prioritariamente le esigenze (parziali o totali) dello scalo medesimo.

Laddove sia necessaria una ulteriore quantità di energia per il fabbisogno complessivo degli aeroporti gestiti dallo stesso soggetto ed esigenze di spazio e di pianificazione lo permettano, potrà valutarsi la opportunità di produrre la differenza delle quantità necessaria all'intero fabbisogno degli aeroporti gestiti dall'unico soggetto, sullo scalo che presenti ulteriore disponibilità di spazio.

In tale ipotesi dovrà essere stipulato apposito accordo tra la società di gestione aeroportuale ed il Gestore della rete, affinché a fronte della quantità di energia prodotta e ceduta, sia assicurata gratuitamente una quota pari ad almeno il 70% dell'energia totale prodotta sul complesso degli aeroporti da destinare all'esercizio degli stessi aeroporti (in analogia a quanto previsto per l'autoproduzione).

Resta ferma anche in tale ipotesi la possibilità per il gestore, in caso di subconcessione a terzi, di esigere un corrispettivo per l'uso delle aree interessate.

Tale modalità è comunque più complessa e meno vantaggiosa in quanto non compensa i costi di vettoriamento e distribuzione che la rete addebiterà al gestore aeroportuale.

2.2 Installazione sul demanio aeroportuale di impianti fotovoltaici destinati alla vendita totale di energia

L'installazione di impianti finalizzati alla vendita totale dell'energia prodotta non è disciplinata dalla presente disposizione.

Si tratterebbe infatti di attività commerciale non correlata direttamente al soddisfacimento delle esigenze energetiche aeroportuali e che, pertanto, sembra sfuggire al principio della strumentalità.

L'utilizzo di tale modalità, ove possibile, è rinviato ad apposita disciplina da emanarsi.

2.3 Finanziamento, proprietà e "responsabile" dell'impianto

Il finanziamento di un impianto fotovoltaico può avvenire in vari modi:

- finanziamento effettuato da soggetti terzi che realizzano e mantengono l'impianto, riscuotono le tariffe incentivate dal GSE e vendono l'energia prodotta in rete, a fronte del pagamento al gestore di un canone di subconcessione di aree aeroportuali o di diritto d'uso di coperture o parti di fabbricato, in genere i contratti durano almeno 20 anni.

Tale sistema di finanziamento potrà essere consentito solo nel caso in cui almeno il 70% dell'energia prodotta sia utilizzata gratuitamente in aeroporto, il gestore aeroportuale sia soggetto *responsabile dell'impianto* (nell'accezione

definita dalla normativa specifica come titolare della bolletta) e, verso i soggetti terzi che hanno realizzato l'impianto, effettui una cessione di credito di entità e per un tempo tale da remunerare l'investitore. Quest'ultimo può restare proprietario dell'impianto fino alla scadenza prevista dall'apposito accordo contrattuale (in base al ritorno dell'investimento e alle altre condizioni tale periodo potrà essere anche inferiore ai 20 anni), data in cui il finanziatore trasferisce la proprietà al gestore aeroportuale. Tale forma contrattuale è consentita dal GSE

- finanziamento diretto del gestore aeroportuale anche attraverso l'accensione di appositi mutui agevolati con istituti finanziari (il *responsabile dell'impianto* coincide con il proprietario);
- finanziamento tramite terzi (FTT), sancito anche dal D. Lg.vo 115/2008, tramite "accordo contrattuale" che prevede, oltre al fornitore di energia titolare della rete e al gestore aeroportuale, un soggetto terzo che fornisce i capitali per gli interventi e addebita al beneficiario (gestore aeroportuale) un canone pari ad una parte del risparmio energetico che esso ha conseguito per l'intervento effettuato.

Il soggetto terzo potrebbe opportunamente essere costituito da una delle organizzazioni ESCO "Energy Service Company".

Le ESCO sono definite dal suddetto D.Lgs. 115/08 come "persona fisica o giuridica che fornisce servizi energetici..." In relazione alle proprie competenze istitutive, possono dare il proprio supporto per affrontare in modo complessivo e coordinato l'intero tema energetico aeroportuale.

In particolare possono occuparsi di diagnosi energetica, progettazione, installazione, gestione, manutenzione e finanziamento di impianti tecnologici finalizzati al risparmio energetico e ai criteri di rendimento stabiliti, si ripagano il capitale investito e il costo dei servizi erogati con il risparmio energetico realmente conseguito a seguito dell'intervento. L'art. 9 del citato D Lgs 115/08 prevede tra l'altro finanziamenti alle ESCO per promuovere la realizzazione di servizi energetici.

Per quanto concerne più specificamente gli aspetti contrattuali è possibile attivare con le ESCO e con l'ausilio del GSE forme del tipo:

1. *Shared saving* (ripartizione dei risparmi): il compenso alla ESCO è costituito da una quota dei risparmi ottenuti a seguito degli interventi;
2. *First out* (cessione globale limitata): 100% dei risparmi alla ESCO per un certo numero di anni;
3. *Guaranteed saving* (garanzia dei risparmi): contratto di leasing con cui ESCO assicura il gestore che i risparmi ottenuti a fine contratto non saranno inferiori all'ammontare dell'investimento.

2.4 Autorizzazioni

In base al D.Lgs n. 387 del 29.12.2003 e al DM 19.02.2007 gli impianti di potenza non superiore a 20 kW e quelli parzialmente o totalmente integrati non sono considerati "industriali" e non sono quindi soggetti alla verifica ambientale regionale (screening VIA), purchè non ubicati in aree protette o vincolate.

Ferme restando le specifiche disposizioni regionali, qualora sia necessaria l'acquisizione di un unico provvedimento autorizzativo comunque denominato, l'acquisizione di un solo provvedimento autorizzativo sostituisce il procedimento unico di cui all'art. 12 del D.Lgs 387/2003.



Per gli impianti superiori a 20 kW ubicati sul terreno, la cui previsione non sia già contenuta nei piani di sviluppo aeroportuale approvati in via definitiva da tutti gli Enti, sarà necessario attivare le procedure previste (per le opere di cui al punto 6.1 e) al paragrafo 8.4 della circolare APT 21 e i progetti relativi saranno preventivamente valutati dalle strutture centrali dell'ENAC.

Per impianti fotovoltaici integrati o parzialmente integrati che ricadono nella tipologia degli interventi di cui al punti 6.1 b) – d) della suddetta circolare, in deroga alla procedura indicata al punto 7.3 dell'APT 21, i progetti relativi dovranno essere valutati anch'essi dalla struttura centrale dell'ENAC.

In entrambi i casi dovrà essere acquisito preventivamente dal gestore il parere favorevole della Direzione Operazioni territoriale.

In tutti i casi di installazione di impianti fotovoltaici comunque ubicati, una volta verificata la compatibilità degli interventi con i piani di sviluppo aeroportuale di orizzonte almeno ventennale, dovranno essere, in fase progettuale, valutati almeno i seguenti aspetti:

- geotecnici, sismici, idrogeologici, di bonifica dei terreni da ordigni bellici, manutentivi delle strutture e dei terreni interessati;
- eventuali interferenze elettromagnetiche in particolare con gli impianti di assistenza al volo;
- eventuali interferenze ottiche (abbagliamento da riflessi) in relazione alle procedure di circuitazione e atterraggio;
- eventuali interferenze con i piani ostacoli;
- ulteriori eventuali aspetti operativi;
- copertura assicurativa dell'impianto;
- regime di proprietà, oneri di rilocalizzazione o smantellamento dell'impianto per esigenze aeroportuali, oneri di smaltimento finale di tutti i componenti.

3. Conclusioni

Come già anticipato, la politica energetica aeroportuale va inserita in un contesto complessivo di pianificazione, il cui strumento di attuazione resta il contratto quadriennale di programma.

Tale strumento premia l'inserimento nel piano quadriennale presentato dal gestore di investimenti mirati a garantire uno sviluppo sostenibile dell'aeroporto in rapporto all'ambiente.

Gli indirizzi contenuti nella presente policy risultano coerenti con gli orientamenti già espressi dall'Ente negli accordi stipulati o in corso con il GSE, i Ministeri e gli Enti competenti, preliminari alla redazione delle linee guida per la certificazione ambientale degli aeroporti, le cui parti essenziali saranno completate entro l'anno 2010 e saranno finalizzate alla certificazione del sistema comunitario di ecogestione ed audit (EMAS) previsto dal Regolamento Europeo 1221/2009 del 25.11.2009.

