



Disposizioni per favorire la conversione ecologica degli automezzi e delle attrezzature azionati da motori endotermici negli aeroporti intercontinentali

A.C. 2116

Dossier n° 233 - Schede di lettura
12 novembre 2019

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	2116
Titolo:	Disposizioni per la sostituzione di automezzi e attrezzature azionati da motori endotermici con automezzi e attrezzature ad alimentazione elettrica, ibrida o ad idrogeno negli aeroporti individuati dall'articolo 1, comma 3, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 17 settembre 2015, n. 201
Iniziativa:	Parlamentare
Primo firmatario:	sen. Santillo
Iter al Senato:	Sì
Numero di articoli:	5
Date:	
trasmissione alla Camera:	25 settembre 2019
assegnazione:	4 ottobre 2019
Commissione competente :	IX Trasporti
Sede:	referente
Pareri previsti:	I Affari Costituzionali, V Bilancio e Tesoro, VIII Ambiente e X Attività produttive

Contenuto

La proposta di legge A.C. [2116](#) reca disposizioni per la sostituzione di automezzi e attrezzature azionati da motori endotermici con automezzi e attrezzature ad alimentazione elettrica, nonché ibrida o ad idrogeno, nei tre aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia.

La proposta di legge è stata approvata, in prima lettura, al Senato il 25 settembre 2019. Il provvedimento si compone di 5 articoli.

L'articolo 1 individua **l'ambito di applicazione** dell'intervento legislativo, precisando che le disposizioni trovano applicazione con riguardo agli aeroporti individuati ai sensi dell'articolo 1, comma 3 del [d.P.R. n. 201 del 2015](#) (Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del codice della navigazione). Tale disposizione riguarda gli aeroporti che, nell'ambito degli aeroporti di interesse nazionale, rivestono il ruolo di **gate intercontinentali**, per la loro capacità di rispondere alla domanda di ampi bacini di traffico ed il loro elevato grado di connettività con le destinazioni europee ed internazionali: si tratta degli aeroporti di **Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia**.

[Ambito di applicazione](#)

Il [decreto del Presidente della Repubblica 17 settembre 2015, n. 201](#) classifica come "aeroporti di interesse nazionale" 38 aeroporti, suddivisi in 10 bacini territoriali di traffico. Tra questi, 12 aeroporti sono qualificati aeroporti di particolare rilevanza strategica.

Le aree ed i corrispondenti aeroporti sono i seguenti:

- Area Nord Ovest: Milano Malpensa, Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo;
- Area Nord Est: Venezia, Verona, Treviso, Trieste;
- Area Centro Nord: Bologna, Pisa/Firenze (con gestione unica), Rimini, Parma, Ancona;
- Area Centro Italia: Roma Fiumicino, Roma Ciampino, Perugia, Pescara;
- Area Campania: Napoli, Salerno;
- Area Mediterraneo/Adriatico: Bari, Brindisi, Taranto;
- Area Calabria: Lamezia Terme, Reggio Calabria, Crotona;
- Area Sicilia orientale: Catania, Comiso;
- Area Sicilia occidentale: Palermo, Trapani, Pantelleria, Lampedusa;
- Area Sardegna: Cagliari, Olbia, Alghero.

Gli "aeroporti che rivestono particolare rilevanza strategica" sono: Milano Malpensa, Torino; Venezia; Bologna, Firenze/Pisa; Roma Fiumicino; Napoli; Bari; Lamezia Terme; Catania; Palermo; Cagliari.

Il piano individua poi **gli aeroporti che rivestono il ruolo di "gate intercontinentali": Roma Fiumicino, quale "primario hub internazionale", Milano Malpensa e Venezia.**

L'articolo 2 reca norme in materia di sostituzione o conversione di automezzi e attrezzature azionati da motori endotermici con automezzi e attrezzature ad alimentazione elettrica, nonché ibrida o ad idrogeno.

Il **comma 1** prevede che al fine di contribuire alla riduzione delle emissioni di gas serra e migliorare il livello di sostenibilità ambientale degli aeroporti in questione, prescrive a tutti i soggetti operanti nelle aree lato volo dell'aeroporto (il cosiddetto *air side*), esclusi gli enti pubblici, di procedere alla sostituzione o alla conversione di automezzi e attrezzature **azionati da motori endotermici** con automezzi e attrezzature delle seguenti tipologie:

Conversione ecologica dei mezzi e delle attrezzature con alimentazione endotermica

- ad **alimentazione elettrica**;
- ad **alimentazione ibrida** di cui all'articolo 17-bis, comma 2, lettera e), del [decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83](#);
- ad **idrogeno**, compresi i veicoli che utilizzano celle a combustibile, purché esistenti sul mercato.

In base all'articolo 17-bis, comma 2, lettera e), del decreto-legge n. 83 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n.134, per veicoli a trazione ibrida si intendono:

1. i veicoli dotati di almeno una motorizzazione elettrica finalizzata alla trazione con la presenza a bordo di un motore termico volto alla sola generazione di energia elettrica, che integra una fonte di energia elettrica disponibile a bordo (funzionamento ibrido);
2. i veicoli dotati di almeno una motorizzazione elettrica finalizzata alla trazione con la presenza a bordo di una motorizzazione di tipo termico volta direttamente alla trazione, con possibilità di garantire il normale esercizio del veicolo anche mediante il funzionamento autonomo di una sola delle motorizzazioni esistenti (funzionamento ibrido bimodale);
3. i veicoli dotati di almeno una motorizzazione elettrica finalizzata alla trazione con la presenza a bordo di una motorizzazione di tipo termico volta sia alla trazione sia alla produzione di energia elettrica, con possibilità di garantire il normale esercizio del veicolo sia mediante il funzionamento contemporaneo delle due motorizzazioni presenti sia mediante il funzionamento autonomo di una sola di queste (funzionamento ibrido multimodale).

Le celle a combustibile alimentate a idrogeno (H₂) consentono di produrre energia elettrica e acqua calda a partire da idrogeno e ossigeno. Una c.d. *fuel cell* è infatti un dispositivo che converte l'energia chimica di un combustibile in energia elettrica e calore senza l'utilizzo di cicli termici.

Il **comma 2** **reca talune esclusioni rispetto alla normativa proposta** prevedendo che le disposizioni di cui al comma 1 circa l'obbligo di sostituzione o conversione dei mezzi **non si applicano** agli automezzi e alle attrezzature azionati da motori endotermici il cui utilizzo, preventivamente autorizzato dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), possa rendersi necessario per garantire l'esecuzione di lavori finalizzati alla manutenzione e allo sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale. Inoltre, si stabilisce che sono in ogni caso **esclusi** dall'applicazione delle prescrizioni di cui al comma 1 gli automezzi e le attrezzature azionati da motori endotermici il cui utilizzo è necessario in caso di eventi straordinari o di tipo emergenziale.

Il **comma 3** pone in capo alle **società di gestione aeroportuale** l'obbligo di realizzazione dei necessari **impianti di ricarica o rifornimento** per gli automezzi e, **ove opportuno, di realizzazione di impianti di accumulo per l'alimentazione di automezzi e attrezzature.**

È opportuno rilevare che il disegno di legge non prevede alcun tipo di sanzione nel caso di mancata ottemperanza agli obblighi imposti.

Il traffico di collegamento da/per i terminal o le aree operative (ad esempio Cargo) e il traffico interno al sedime aeroportuale e nelle aree di parcheggio degli autoveicoli costituiscono alcune delle fonti di **inquinamento atmosferico** legate alla realtà **aeroportuale**. Peraltro gli effetti provenienti dal traffico veicolare e, in generale, dai mezzi utilizzati per gli spostamenti dei dipendenti da/per l'aeroporto, dei clienti e degli operatori sono strettamente correlati con il livello di intermodalità che caratterizza il contesto territoriale nel quale è collocato ogni aeroporto. Ulteriori fonti di inquinamento sono: le sorgenti fisse, ad esempio quelle legate ai processi di riscaldamento, raffrescamento, ventilazione, ecc; le emissioni derivanti dai mezzi utilizzati per le operazioni di carico/scarico e assistenza a terra (*handling*); le emissioni dovute al movimento al suolo degli aeromobili; le operazioni di atterraggio e decollo ed i rullaggi che ne sono collegati.

L'articolo 3 prevede che l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), entro **centottanta giorni** dall'entrata in vigore della legge, predisponga un **programma di sostituzione e**

Formulazione e

conversione degli automezzi e delle attrezzature sopra indicate e di realizzazione dei relativi impianti di ricarica, rifornimento e, **ove opportuno, accumulo**. A tal fine, la norma impone di tener conto:

approvazione
del programma
di conversione

- della classificazione degli aeroporti coinvolti;
- del traffico passeggeri medio registrato nell'ultimo triennio su ciascuno scalo, sulla base dei dati disponibili;
- della quantità, tipologia, vetustà, possibilità di sostituzione o conversione degli automezzi e attrezzature già in uso presso ciascuno scalo.

Il programma è approvato con **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**.

La **determinazione dei criteri e delle modalità di attuazione del programma** è rimessa altresì ad un successivo **decreto del Ministro** delle infrastrutture e dei trasporti (comma 2 dell'articolo 4).

È opportuno ricordare che le **procedure di affidamento della gestione degli aeroporti** vedono il coinvolgimento dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

In particolare spetta:

- all'ENAC il compito di effettuare l'istruttoria e predisporre le convenzioni per dare in gestione gli aeroporti;
- al Ministero il rilascio della concessione per gestione totale aeroportuale a società di capitali, dopo una selezione effettuata tramite procedura di gara ad evidenza pubblica, secondo la normativa comunitaria.

I rapporti con le società di gestione aeroportuale sono quindi regolati dai **contratti di programma**, nell'ambito di concessioni la cui durata massima è fissata dall'art. 704 del codice della navigazione in quaranta anni.

Con il contratto di programma vengono delineati gli impegni che la società di gestione assume al fine di assicurare lo sviluppo e il mantenimento delle infrastrutture dell'aeroporto e per mantenere adeguati livelli dei servizi aeroportuali in coerenza con le direttive ENAC. Con riguardo ai tre **gate intercontinentali**, essi sono stati affidati in **gestione totale** a tre società: AdR spa (Roma Fiumicino) ; SEA s.p.a (Milano Malpensa) e SAVE s.p.a (Venezia Tessera).

I **contratti di programma** dei tre aeroporti principali (Roma, Milano e Venezia) sono detti "**in deroga**" e hanno la durata di dieci anni (suddivisi in due sottoperiodi).

Con riferimento all'assetto della gestione dei citati aeroporti la società Atlantia s.p.a. costituisce con oltre il 99% l'azionista di maggioranza di ADR aeroporti di Roma. Ulteriori azionisti sono la Città metropolitana di Roma Capitale (0,251%); il Comune di Fiumicino (0,1%) e terzi (0,265%). Per quanto concerne l'assetto societario della società che gestisce l'aeroporto di Malpensa con il 54,81% del capitale sociale, il comune di Milano rappresenta l'azionista di maggioranza di SEA, seguito da 2i Aeroporti SpA con il 36,39% e F2i SGR con l'8,62%. Il restante 0,18% del capitale sociale si suddivide fra altri enti pubblici e investitori privati. Con riferimento all'aeroporto di Venezia, secondo le informazioni riportate nella [relazione finanziaria semestrale consolidata](#) del Gruppo SAVE al 31.12.2017, gli azionisti della società sono la Marco Polo Holding s.r.l (che detiene il 51,23); la Agorà investimenti s.p.a (47,48%) e Save s.p.a (1,19%).

Per i rispettivi contratti di programma e ulteriori atti si veda: <https://www.enac.gov.it/aeroporti/gestioni-aeroportuali/contratti-di-programma/contratti-di-programma-ai-sensi-della-l-3-agosto-2009-n-102-e-ss-mm/stipulati>.

Per quanto attiene la regolazione economica dei profili tariffari, essa è attualmente affidata, per la maggioranza dei gestori, all'Autorità dei Trasporti, con esclusione dei tre sistemi aeroportuali principali (Roma, Milano, Venezia) su cui l'ENAC è rimasta competente anche per la regolazione economica.

Oltre a quanto previsto in merito alla determinazione dei criteri e delle modalità di attuazione del programma di cui all'articolo 3 (si veda *supra*), **l'articolo 4** attribuisce all'**ENAC la vigilanza** sulla realizzazione del programma di sostituzione e l'adozione delle iniziative necessarie per agevolarne l'attuazione, riferendo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro il 31 marzo di ogni anno in merito ai risultati della realizzazione del programma di sostituzione e sull'attività di vigilanza.

Vigilanza sulla
realizzazione
del programma

Il comma 2 dell'articolo 4 disciplina le modalità attuative del programma di sostituzione e conversione i cui profili sostanziali sono tuttavia disciplinati all'articolo 3. Andrebbe pertanto valutata l'opportunità di ricollocare tale disposizione nell'ambito dell'articolo 3 valutando anche l'opportunità di indicare un termine per l'emanazione del citato decreto ministeriale.

L'articolo 5 reca la **clausola di invarianza finanziaria**, stabilendo che dall'attuazione della legge non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. L'ENAC e le amministrazioni preposte alla attuazione vi provvedono con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

Clausola di
invarianza
finanziaria

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

La proposta di legge è volta a introdurre nei più grandi *hub* nazionali l'obbligo di utilizzare mezzi di trasporto nell'area lato volo degli aeroporti non alimentati da motori endotermici.

Tale intervento può quindi essere ascritto alla materia "tutela dell'ambiente" di cui all'articolo 117, secondo comma, lettera s), della Costituzione di competenza esclusiva dello Stato.

Normativa dell'Unione europea e interventi italiani in materia di riduzione delle emissioni e realizzazione di infrastrutture a supporto della mobilità sostenibile

A **livello europeo** si sta accelerando la **transizione verso la mobilità a zero emissioni**, cercando di rendere il settore dei trasporti decarbonizzato ed efficiente dal punto di vista energetico. In tal senso andavano già le comunicazioni della Commissione "[Strategia europea per una mobilità a basse emissioni](#)", del luglio 2016, e "[L'Europa in movimento](#)", del maggio 2017. In questo quadro la Commissione UE ha quindi imposto normativamente limiti sempre più rigidi per le emissioni dei veicoli a motore ed ha introdotto dal 1° settembre 2017 nuove procedura di prova delle emissioni reali di guida (Real Driving Emissions, RDE).

La transizione verso una mobilità a emissioni zero

Gli **orientamenti della rete transeuropea di trasporto (TEN-T)** prescrivono, in relazione alle nuove tecnologie e innovazioni, che le TEN-T consentano la decarbonizzazione di tutti i modi di trasporto attraverso l'efficienza energetica e l'introduzione di sistemi di propulsione alternativi e la fornitura dell'infrastruttura corrispondente. Prescrivono inoltre che i porti interni e marittimi, gli **aeroporti** e le strade della rete centrale, stabiliti dal [regolamento \(UE\) n. 1315/2013](#) ("rete centrale TEN-T") prevedano la **disponibilità di combustibili alternativi**.

Il 28 novembre 2018 la Commissione ha poi presentato la comunicazione "Un pianeta pulito per tutti. Visione strategica europea a lungo termine per un'economia prospera, moderna, competitiva e climaticamente neutra" ([COM\(2018\)773](#)).

La comunicazione costituisce il contributo della Commissione alla strategia di sviluppo a lungo termine dell'UE a basse emissioni di gas a effetto serra, che dovrebbe essere adottata e comunicata entro il 2020 alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, conformemente all'Accordo di Parigi. In parallelo, ogni Stato membro dovrà elaborare una propria strategia nazionale a lungo termine.

La [Nuova Agenda strategica dell'UE 2019-2024](#), approvata dal Consiglio europeo del 20 e 21 giugno 2019 indica tra le quattro priorità dell'UE, quella di *Costruire un'Europa verde, equa, sociale e a impatto climatico zero*. In tale tematica rientrano gli obiettivi di accelerare la transizione verso le energie rinnovabili, potenziare l'efficienza energetica, ridurre la dipendenza dalle fonti esterne, diversificare le fonti di approvvigionamento e investire in soluzioni per la mobilità del futuro.

A **livello nazionale**, la legge di Bilancio 2017 (articolo 1, commi 613- 615, della L. 232/2016) ha previsto l'emanazione del **Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile**, da approvare con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (comma 615). Su tale norma è intervenuta la Corte Costituzionale, con la sentenza n. 78 del 2018, a dichiarare l'illegittimità di tale comma 615 nella parte in cui non ha previsto alcuna forma di coinvolgimento decisionale delle Regioni. A seguito di ciò, in data **20 dicembre 2018** è stata raggiunta l'[Intesa](#) in Conferenza Unificata sullo schema di DPCM di approvazione del Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile. Con [Dpcm 30 aprile 2019](#) è stato quindi approvato il **Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile**.

Il Piano strategico della mobilità sostenibile è destinato al rinnovo del parco autobus dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, alla promozione e al miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative (quindi mezzi meno inquinanti, elettrici, a metano o a idrogeno), in attuazione degli accordi internazionali e della normativa comunitaria, nonché al finanziamento delle infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici. In base ad una serie di disposizioni di finanziamento approvate dal 2015 al 2017 lo stanziamento statale complessivo ammonta a circa 3,7 miliardi di euro, su un arco temporale di quindici anni, dal 2019 al 2033.

Le risorse del Piano saranno erogate in 3 periodi quinquennali a partire dal 2019, in base a criteri

prefissati, su tre graduatorie distinte: una per i comuni capoluogo di città metropolitane e Comuni capoluogo di provincia ad alto inquinamento di PM10 e biossido di azoto (a cui verranno assegnati limitatamente al primo quinquennio di applicazione 398 milioni di euro); una per i comuni e le città metropolitane con più di 100.000 abitanti (a cui andrà 1,1 miliardi di euro); una per le Regioni (a cui verranno ripartiti 2,2 miliardi di euro). Le risorse assegnate nel primo triennio, sino al 50% del contributo concesso, potranno essere destinate alla realizzazione della rete infrastrutturale per l'alimentazione alternativa (es. metano, idrogeno, elettrica). I criteri di ripartizione terranno conto, tra l'altro, del numero dei residenti, del numero di passeggeri trasportati, del numero di mezzi circolanti, nonché del livello di inquinamento medio regionale, della quota dei mezzi più inquinanti sul totale del parco mezzi e del livello di investimenti di materiale rotabile sostenibile con fondi regionali.

La legge di Bilancio per il 2018 (art. 1, co. 71, legge n. 205 del 2017) ha anche previsto la possibilità di utilizzare fino a 100 milioni di euro del Fondo mezzi per il finanziamento di **progetti sperimentali e innovativi di mobilità sostenibile**, coerenti con i **Piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS)** ove previsti dalla normativa vigente, per l'introduzione di mezzi su gomma o imbarcazioni ad alimentazione alternativa e relative infrastrutture di supporto, presentati dai comuni e dalle città metropolitane. Un terzo delle risorse del Fondo è attribuito ai comuni capoluogo delle città metropolitane e ai comuni capoluogo delle province ad alto inquinamento di particolato PM10 e di biossido di azoto, chiamati ad adottare azioni strutturali per la riduzione dell'inquinamento atmosferico. Le linee guida per la redazione dei piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS), sono state emanate con decreto ministeriale 397/2017 e modificate con decreto ministeriale n. 396 del 28 agosto 2019.

A livello europeo inoltre, la [direttiva 2014/94/UE](#) (c.d. **DAFI**), ha inoltre stabilito i requisiti minimi per la **costruzione dell'infrastruttura per le modalità di alimentazione alternative**, inclusi i punti di ricarica per veicoli elettrici e i punti di rifornimento di gas naturale (GNL e GNC) e idrogeno, da attuarsi mediante i **quadri strategici nazionali degli Stati membri**, nonché le specifiche tecniche comuni per tali punti di ricarica e di rifornimento, nonché i requisiti concernenti le informazioni agli utenti. Vi si sottolinea che un numero adeguato di punti di ricarica accessibili al pubblico dovrebbe essere installato, in particolare, nelle stazioni di trasporto pubblico, come terminali portuali per passeggeri, aeroporti o stazioni ferroviarie e che la fornitura di energia elettrica destinata agli aerei in stazionamento negli aeroporti può ridurre il consumo di carburante e l'inquinamento acustico, migliorare la qualità dell'aria e ridurre l'impatto sul cambiamento climatico. Gli Stati membri dovrebbero pertanto garantire che sia presa in considerazione, nei rispettivi quadri strategici nazionali, la necessità di dotare gli aeroporti di collegamenti con la rete elettrica.

La realizzazione di infrastrutture per le modalità di alimentazione alternativa dei mezzi di trasporto.

La comunicazione della Commissione europea, dell'8 novembre 2017, dal titolo "Verso l'uso più ampio possibile di combustibili alternativi: un piano d'azione sulle infrastrutture per i combustibili alternativi a norma dell'articolo 10, paragrafo 6, della direttiva 2014/94/UE, compresa la valutazione di quadri strategici a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, della direttiva 2014/94/UE" ([COM\(2017\)652](#)) sottolineava la centralità di una "transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti", che permetta di realizzare nell'UE un sistema di mobilità più pulito, più competitivo e interconnesso.

Su quest'ultima si è anche espresso il **Parlamento europeo** con una risoluzione del 25 ottobre 2018, sottolineando fra l'altro la necessità di promuovere la fornitura di energia elettrica pulita negli aeroporti, da utilizzare per gli aerei in stazionamento e per le apparecchiature mobili negli aeroporti, al fine di ridurre il consumo di cherosene, migliorare la qualità dell'aria, ridurre l'impatto del cambiamento climatico e l'inquinamento acustico.

In tale quadro, **l'Italia** ha adottato il proprio **Quadro strategico nazionale** per lo sviluppo del mercato dei combustibili alternativi nel settore dei trasporti e la realizzazione della relativa infrastruttura con il [Decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257](#), di attuazione della direttiva 2014/94/UE. Il Quadro strategico nazionale è in particolare contenuto nell'**Allegato III** a tale Decreto legislativo.

Come previsto all'art. 3 del D.lgs. 257/2016, il Quadro Strategico Nazionale, di cui all'allegato III, alla "Sezione A: fornitura di elettricità per il trasporto" contiene una sottosezione sulla "**valutazione della necessità di installare sistemi di fornitura di elettricità negli aeroporti per l'utilizzo da parte degli aerei in stazionamento**".

L'Allegato III espressamente menziona il tema della fornitura di elettricità agli aeromobili in fase di stazionamento (punti 5, 6 e 7 dell'Allegato) analizzando lo stato tecnologico, lo scenario italiano e gli impatti sociali; si prevede, tra l'altro, che "l'installazione di un impianto di fornitura di energia elettrica negli aeroporti per l'uso da parte degli aerei in stazionamento è una opportunità cruciale per i terminal per ridurre al minimo il consumo di carburante, le emissioni acustiche e di CO2 derivanti".

In attuazione dell'articolo 10, paragrafo 1 della direttiva 2014/94/UE, l'art. 20 del D.Lgs.

prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico e con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, entro il 18 novembre 2019 e, successivamente con cadenza triennale, trasmetta alla Commissione europea una **relazione sull'attuazione del Quadro strategico nazionale**.

L'Italia ha anche inviato l'8 gennaio 2019 alla Commissione UE la propria [proposta di Piano nazionale integrato per l'energia e il clima](#) per il periodo 2021-2030, che sul fronte delle emissioni di gas serra prevede una riduzione del 33% per tutti i settori che non rientrano nell'ETS.

Dal punto di vista dei **finanziamenti**, il **Meccanismo per collegare l'Europa (Connecting Europe Facility-CEF)**, istituito con il [regolamento \(UE\) n. 1316/2013](#), si pone l'obiettivo di realizzare sinergie nel settore dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia, potenziando l'efficacia dell'intervento dell'Unione e rendendo possibile un'ottimizzazione dei costi di attuazione.

Il meccanismo si prefigge di accelerare gli investimenti nel campo delle reti transeuropee e di stimolare gli investimenti sia pubblici che privati, aumentando nel contempo la certezza del diritto, nel rispetto del principio della neutralità tecnologica. Lo strumento di finanziamento della rete TEN-T, rende ammissibile alle sovvenzioni per la realizzazione nella rete centrale TEN-T le nuove tecnologie e innovazioni, compresa l'infrastruttura per combustibili puliti alternativi. La realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili puliti alternativi nella rete globale è previsto che benefici dell'assistenza finanziaria del CEF in forma di appalti e strumenti finanziari, quali le obbligazioni per il finanziamento di progetti.