



Disposizioni per la sostituzione degli automezzi e delle attrezzature azionati da motori endotermici con automezzi e attrezzature ad alimentazione elettrica, ibrida o a idrogeno negli aeroporti di interesse nazionale

A.C. 926

Dossier n° 140 - Schede di lettura
5 settembre 2023

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	926
Titolo:	Disposizioni per la sostituzione degli automezzi e delle attrezzature azionati da motori endotermici con automezzi e attrezzature ad alimentazione elettrica, ibrida o a idrogeno negli aeroporti di interesse nazionale
Iniziativa:	Parlamentare
Primo firmatario:	Cantone
Numero di articoli:	6
Date:	
presentazione:	27 febbraio 2023
assegnazione:	28 marzo 2023
Commissione competente :	IX Trasporti
Sede:	referente
Pareri previsti:	I, V, VIII, X e XIV

Premessa

La proposta di legge A.C. [926](#) 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, in tutti gli aeroporti di interesse nazionale.**

La proposta di legge, che si compone di **6 articoli**, riproduce in parte il contenuto della proposta di legge A.C. 2116, che era stata approvata nella XVIII legislatura al Senato, in prima lettura, il 25 settembre 2019, ma ne estende l'ambito di applicazione a tutti gli aeroporti italiani. La proposta esaminata nella scorsa legislatura si riferiva infatti solo ad una parte degli aeroporti di interesse nazionale: i *gate* intercontinentali di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia. Viene inoltre introdotto un nuovo articolo (art. 5) che disciplina la possibilità di costituire comunità energetiche rinnovabili presso gli aeroporti di interesse nazionale.

Contenuto

L'articolo 1 individua l'**ambito di applicazione** dell'intervento legislativo, precisando che le disposizioni trovano applicazione con riguardo a **tutti gli aeroporti** individuati dal [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): si tratta degli **aeroporti di interesse nazionale.**

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: Milano Malpensa, Torino; Venezia; Bologna, Firenze/Pisa; Roma Fiumicino; Napoli; Bari; Lamezia Terme; Catania; Palermo; Cagliari. L'aeroporto di Torino è considerato di particolare rilevanza strategica a condizione che realizzi, in relazione alle interconnessioni ferroviarie AV/AC tra le città di Torino e Milano, un sistema di alleanze con l'aeroporto

Aeroporti di
interesse
nazionale

intercontinentale di Milano Malpensa, finalizzato a generare sinergie di sviluppo reciproco e dell'intero bacino del Nord Ovest.

Gli aeroporti di Pisa/Firenze sono considerati di particolare rilevanza strategica a condizione che realizzino la gestione unica.

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, Crotone;
- Area Sicilia orientale: Catania, Comiso;
- Area Sicilia occidentale: Palermo, Trapani, Pantelleria, Lampedusa;
- Area Sardegna: Cagliari, Olbia, Alghero.

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

In proposito si ricorda che il **Ministero delle infrastrutture e trasporti** ha posto in consultazione, dal 19 ottobre 2022 al 21 novembre 2022, la bozza del nuovo [Piano Nazionale Aeroporti \(PNA\)](#), elaborato dall'ENAC, un **documento di indirizzo per lo sviluppo del trasporto aereo e del sistema aeroportuale, che disegna il perimetro dell'aviazione civile fino al 2035**, in linea con le tematiche di sostenibilità ambientale, digitalizzazione e innovazione tecnologica previste dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

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.**

Conversione ecologica dei mezzi e delle attrezzature con alimentazione endotermica

Si ricorda che 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.

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, **tutti i soggetti operanti nelle aree lato volo dell'aeroporto** (il cosiddetto *air side*, cioè l'area dell'aeroporto il cui accesso è controllato per garantire la prevenzione di atti d'interferenza illecita nei confronti dell'aviazione civile), esclusi gli enti pubblici, debbano **procedere alla sostituzione o alla conversione di automezzi e attrezzature azionati da motori endotermici con automezzi e attrezzature a basso impatto ambientale.**

Il **comma 1** estende peraltro tale obbligo anche ai **soggetti operanti nelle aree portuali** (tale riferimento non era presente nella pdl esaminata nella scorsa legislatura).

Il riferimento alle aree portuali non appare peraltro chiaro, in quanto nella classificazione delle aree degli aeroporti non sono presenti aree definite "portuali".

La conversione di cui al **comma 1** è prevista in mezzi delle seguenti tipologie:

- 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.

Si ricorda che in base al richiamato 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 motogeneratore 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).

Per quanto riguarda le **celle a combustibile alimentate a idrogeno (H2)**, queste 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**.

Esclusioni

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 dell'articolo 2** 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**.

Impianti di ricarica

In proposito si rileva che non si prevedono sanzioni nel caso di mancata ottemperanza agli obblighi imposti.

L'**articolo 3, comma 1**, 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 conversione degli automezzi e delle attrezzature** sopra indicate e di **realizzazione dei relativi impianti di ricarica**, rifornimento e, ove opportuno, accumulo.

Programma di conversione predisposto dall'ENAC

A tal fine, la norma impone di tener conto:

- della classificazione degli aeroporti coinvolti;
- del traffico passeggeri medio registrato nell'ultimo triennio su ciascuno scalo, sulla base dei dati disponibili;

In proposito si rileva che il traffico dell'ultimo triennio risulta fortemente influenzato dagli eventi pandemici e pertanto potrebbe non costituire un parametro significativo.

- della quantità, tipologia, vetustà, possibilità di sostituzione o conversione degli automezzi e attrezzature già in uso presso ciascuno scalo.

In base al **comma 2**, il programma è approvato con **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**.

Decreti ministeriali

La **determinazione dei criteri e delle modalità di attuazione del programma** è rimessa poi ad un successivo **decreto del Ministro** delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare **entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge (comma 2 dell'articolo 4**, per il quale vedi *sub*).

É 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 la 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) e i contratti di programma dei tre aeroporti principali (Roma, Milano e Venezia) sono detti "in deroga" e hanno la durata di dieci anni. Per approfondimenti sui contratti di programma e ulteriori atti si veda il sito dell'ENAC.

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 dall'articolo 3 in merito alla determinazione dei criteri e delle modalità di attuazione del programma, **l'articolo 4, comma 1**, attribuisce all'**ENAC la vigilanza sulla realizzazione del programma di sostituzione** e l'adozione delle iniziative necessarie per agevolare l'attuazione, **referendo al Ministero** delle infrastrutture e dei trasporti, in base al **comma 3, 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** prevede, come già sopra accennato, l'adozione di un **decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, entro 60 giorni dall'entrata in vigore della legge**, per stabilire i criteri e le modalità di attuazione del programma di sostituzione e conversione dei mezzi.

Esso disciplina peranto 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.

L'articolo 5, che non era presente nel testo della proposta di legge della scorsa legislatura, reca **disposizioni per la costituzione di una o più comunità energetiche rinnovabili**.

Comunità
energetiche
rinnovabili

La norma dispone che il **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e i terzi concessionari presso gli aeroporti** di interesse nazionale **possano costituire comunità energetiche rinnovabili nazionali anche con altre pubbliche amministrazioni centrali e locali per impianti di potenza anche superiore a 1 MW**.

Si prevede che tale costituzione possa essere realizzata **in deroga ai requisiti di cui all'articolo 31, comma 2, lettere b) e c), del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199**, e con facoltà di accedere ai **regimi di sostegno** previsti dal medesimo decreto legislativo anche per la quota di energia condivisa da impianti e utenze di consumo non connesse sotto la stessa cabina primaria, previo pagamento degli oneri di rete riconosciuti per l'illuminazione pubblica. I requisiti di cui si prevede la deroga attengono all'**utilizzo dell'energia autoprodotta**, che di norma deve essere prioritariamente destinata all'autoconsumo istantaneo in sito ovvero per la condivisione con i membri della comunità e all'**utilizzo delle infrastrutture** per la condivisione dell'energia: di norma le comunità energetiche rinnovabili utilizzano la rete di distribuzione per condividere l'energia prodotta, che può essere condivisa nell'ambito della stessa zona di mercato.

Il [decreto legge 30 dicembre 2019, n. 162](#) (L. n. 8/2020) ha definito, all'**articolo 42-bis**, le modalità e le condizioni per la realizzazione di **comunità di energia rinnovabile**, avviando, di fatto - **nelle more** del recepimento della [Direttiva \(UE\) 2018/2001](#), cd. **RED II** e in sua parziale attuazione - un quadro regolatorio **sperimentale**, applicabile agli impianti a FER con potenza complessiva non superiore ai 200kW, entrati in esercizio a decorrere dal 1° marzo 2020 ed entro i 60 giorni successivi alla data di entrata in vigore della normativa di recepimento della citata Direttiva RED II.

Il **recepimento** della Direttiva è avvenuto con il [D.lgs. 199/2021](#), in vigore dal 15 dicembre 2021. Il D.lgs. n. 199/2021 ha fissato quindi la **disciplina "a regime" delle CER, che dovrebbe sostituire quella transitoria** dettata dal D.L. n. 162/2019, una volta adottati tutti i provvedimenti attuativi della stessa. L'adozione di tali provvedimenti attuativi, in capo al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, non si è ancora perfezionata, essendo stati inviati i relativi schemi di decreto

alla Commissione europea per una valutazione a fini della loro compatibilità con la disciplina sugli aiuti di Stato in materia di ambiente ed energia.

Ai sensi di quanto dispone l'**articolo 31**, comma 1, del D.lgs. n. 199/21, la **comunità energetica rinnovabile (o comunità di energia rinnovabile)** è un soggetto di diritto autonomo per il quale l'esercizio dei poteri di controllo fa capo esclusivamente a persone fisiche, PMI, associazioni con personalità giuridica di diritto privato, enti territoriali e autorità locali, enti di ricerca e formazione, enti religiosi, quelli del terzo settore e di protezione ambientale nonché le amministrazioni locali contenute nell'elenco delle amministrazioni pubbliche divulgato dall'ISTAT.

Il medesimo articolo 31, al **comma 2** dispone che i clienti finali, inclusi i clienti domestici, hanno il diritto di organizzarsi in **comunità energetiche rinnovabili**, nel rispetto delle seguenti condizioni:

- ai fini dell'energia condivisa rileva solo la produzione di energia rinnovabile degli impianti che risultano nella disponibilità e sotto il controllo della comunità (lettera a));
- l'energia autoprodotta è **utilizzata prioritariamente per l'autoconsumo istantaneo** in sito o per la condivisione con i membri della comunità secondo di seguito indicate, mentre l'energia eventualmente eccedentaria può essere accumulata e venduta anche tramite accordi di compravendita di energia elettrica rinnovabile, direttamente o mediante aggregazione (**lettera b)**);
- i membri della comunità utilizzano la rete di distribuzione per condividere l'energia prodotta, anche ricorrendo a impianti di stoccaggio, con le medesime modalità stabilite per le comunità energetiche dei cittadini. L'energia può essere condivisa nell'ambito della stessa zona di mercato, ferma restando la **sussistenza del requisito di connessione alla medesima cabina primaria** per l'accesso agli incentivi (**lettera c)**);
- gli impianti a FER per la produzione di energia elettrica realizzati dalla comunità devono entrare in esercizio dopo il 15 dicembre 2021, fermo restando la possibilità di adesione per impianti esistenti, sempre di produzione di energia elettrica rinnovabile, per una misura comunque non superiore al 30 per cento della potenza complessiva che fa capo alla comunità (lettera d));
- i membri delle comunità possono accedere agli incentivi alle condizioni e con le modalità stabilite (lettera e));
- la comunità può produrre altre forme di energia da fonti rinnovabili finalizzate all'utilizzo da parte dei membri, può promuovere interventi integrati di domotica, interventi di efficienza energetica, nonché offrire servizi di ricarica dei veicoli elettrici ai propri membri e assumere il ruolo di società di vendita al dettaglio e può offrire servizi ancillari e di flessibilità (lettera f)).

L'**articolo 8** del D.Lgs. n. 199/2021 introduce disposizioni in merito agli **incentivi per la condivisione dell'energia** elettrica, demandandone la specifica **definizione (non ancora avvenuta)** al Ministro della Transizione Ecologica, prevedendo che essi spettino **solo all'energia elettrica condivisa da utenze** connesse alla medesima cabina primaria e limitatamente alla quota derivante da nuovi impianti alimentati da fonti rinnovabili **di potenza fino a 1 MW**. Il PNRR prevede inoltre specifiche misure per lo sviluppo delle CER (M2C2 Investimento 1.2 "Promozione rinnovabili per le comunità energetiche e l'auto-consumo"); il [D.lgs. 199](#) ne tiene conto e, all'articolo 13 e 14, comma 1, lett. e), nel delineare i meccanismi di sostegno a valere su tale investimento, dispone che vi sia un coordinamento tra questi e gli strumenti ordinari di incentivazione per la condivisione dell'energia di cui all'articolo 8, rimettendo quindi ad un **apposto decreto ministeriale**, che avrebbe dovuto essere adottato dal Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica entro il 15 marzo 2022 (novanta giorni dalla data di entrata in vigore del [D.lgs. n. 199/2021](#)), la definizione delle **condizioni di cumulabilità**. Lo schema di provvedimento attuativo, come anzidetto, è stato **trasmesso all'analisi della Commissione europea**, la sua adozione non si è ancora perfezionata.

A seguito dell'adozione del [Decreto Legislativo n.199/21](#) e nelle more della sua attuazione, sono state comunque adottate ulteriori disposizioni riferite alle CER, finalizzate al conseguimento degli obiettivi di implementazione dell'utilizzo delle fonti rinnovabili elettriche previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR).

Si tratta di disposizioni, di carattere speciale, **analoghe a quella che la proposta di legge in esame intende introdurre**. In particolare:

- l'[articolo 20, comma 2, del decreto-legge n. 17/2022](#), come sostituito dall'articolo 9, comma 1 del [decreto-legge n. 50/2022](#), prevede che il **Ministero della Difesa** e i terzi concessionari dei beni del demanio militare o a qualunque titolo in uso al medesimo Ministero della Difesa possano costituire **CER nazionali anche con altre pubbliche amministrazioni** anche per impianti di produzione di **potenza superiore a 1 MW**, con facoltà di accedere ai regimi di sostegno del [decreto legislativo 199/2021](#) anche per la quota di energia elettrica condivisa da impianti di produzione e utenze di consumo non connesse alla stessa cabina primaria, previo pagamento degli oneri di rete riconosciuti per l'illuminazione pubblica;
- l'[articolo 10, comma 2, del decreto-legge 144/2022](#), prevede che il **Ministero dell'Interno**, il **Ministero della Giustizia**, gli **Uffici Giudiziari** e i terzi concessionari di beni demaniali o a qualunque titolo in uso ai medesimi Ministeri e Uffici Giudiziari possono costituire comunità energetiche rinnovabili nazionali anche con altre pubbliche amministrazioni anche per **impianti superiori a 1 MW, anche in deroga ai requisiti di cui al comma 2, lettere b) e c), dell'articolo 31 del decreto legislativo 199/21**, e con facoltà di accedere ai regimi di sostegno previsti dal medesimo decreto legislativo anche per la quota di energia elettrica condivisa da impianti e utenze di consumo non connesse alla stessa cabina primaria, previo pagamento degli oneri di rete riconosciuti per l'illuminazione pubblica;

- l'[articolo 16, comma 3-bis del decreto-legge n. 13/2023](#), che consente, anche in deroga ai requisiti di cui all'[articolo 31, co. 2, lett. b\) e c\), del D.lgs. n. 199/2021](#)), all'**Agenzia del demanio** dicostituire **comunità energetiche rinnovabili nazionali**, in via prioritaria, con le amministrazioni dello Stato, nonché con le altre pubbliche amministrazioni centrali e locali, **anche per impianti superiori a 1 MW**, con facoltà di accedere ai regimi di sostegno previsti dal medesimo decreto legislativo anche per la quota di energia condivisa da impianti e utenze di consumo non connesse sotto la stessa cabina primaria, disciplinando i relativi rapporti con i clienti finali nell'atto costitutivo della comunità, fatto salvo quanto previsto dalle disposizioni sopra indicate;

Le norme di cui ai punti sopra indicati perseguono le medesime finalità: l'utilizzo dei beni demaniali o a qualunque titolo in uso ai medesimi Ministeri/amministrazioni, per installare impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili, anche ricorrendo, per la copertura degli oneri, alle risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), Missione 2, previo accordo con il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, qualora ne ricorrano le condizioni in termini di coerenza con gli obiettivi specifici del PNRR e di conformità ai relativi principi di attuazione ([articolo 20, comma 1 del D.L. n. 17/2022](#), [articolo 10, comma 1 del D.L. n. 144/2022](#), [articolo 16, comma 1 del D.L. n. 13/2023](#));

- l'[articolo 9, comma 2, del decreto-legge n. 50/2022](#) prevede che le **Autorità di Sistema Portuale (AdSP)** possano, anche in deroga alle disposizioni previste dalla legislazione portuale, costituire una o più CER ai sensi dell'[articolo 31 del decreto legislativo 199/21](#), in coerenza con il documento di pianificazione energetica e ambientale previsto, per le AdSP, dall'[articolo 4-bis della medesima legge 84/94](#). Gli incentivi previsti dal [decreto legislativo 199/21](#) si applicano agli impianti di produzione alimentati da fonti rinnovabili inseriti in CER costituite dalle AdSP, anche se con impianti di produzione di potenza superiore a 1 MW.

Infine, il [D.L. n. 13/2023](#) (convertito, con modificazioni, in [L. n. 41/2023](#)) all'articolo 47, comma 10, ha introdotto **semplificazioni nell'operatività delle CER agrivoltaiche**, con l'estensione dell'accesso ai relativi incentivi per **impianti di potenza superiore a 1 MW** gestiti da **piccole e medie imprese agricole**, anche tramite le loro organizzazioni di categoria, **cooperative agricole** dedite alla coltivazione del fondo, alla selvicoltura, all'allevamento di animali o ad attività connesse, **cooperative di imprenditori agricoli o loro consorzi**. L'energia deve rimanere nella loro disponibilità e l'incentivo si applica anche alla quota di energia condivisa da **impianti e utenze di consumo non connesse sotto la stessa cabina primaria**.

L'**articolo 6** reca la **clausola di invarianza finanziaria**, stabilendo che dall'attuazione della legge non debbano derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Clausola di invarianza finanziaria

L'ENAC e le amministrazioni preposte alla attuazione vi provvedono con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

La proposta di legge è volta a introdurre negli aeroporti di interesse nazionale 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 da alcuni anni è oggetto di forte impulso la **transizione verso la mobilità a zero emissioni**, per cercare di rendere il settore dei **trasporti decarbonizzato** ed efficiente dal punto di vista energetico. L'**Unione europea** ha predisposto un quadro normativo per conseguire l'obiettivo fissato per il 2030 della riduzione delle emissioni di gas a effetto serra di almeno il 40 %, concordato dal Consiglio europeo nel 2014, prima dell'entrata in vigore dell'accordo di Parigi del 2015 nell'ambito della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici.

Il [regolamento \(UE\) n. 2019/631](#), entrato in vigore il 1° gennaio 2020, ha imposto normativamente **limiti sempre più rigidi per le emissioni delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi**, fornendo un percorso chiaro per la riduzione delle emissioni di CO2 generate dal settore dei trasporti. Sono state altresì disciplinate le nuove procedure di **prova delle emissioni reali di guida** (*Real Driving Emissions, RDE*, di cui al Regolamento UE 2018/1832), che si affiancano ai cicli per le omologazioni armonizzate a livello mondiale (*WLTP- Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure*) di cui al Regolamento UE 2017/1151.

Il successivo [Regolamento UE 2023/851](#) del 19 aprile 2023, ha modificato il regolamento (UE) 2019/631 al fine di rafforzare i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, per poter rispettare gli obiettivi in materia di clima posti dalla **strategia europea "Fit for 55"**, di **riduzione di almeno il 55% delle emissioni di gas serra entro il 2030** rispetto ai livelli del 1990.

Il regolamento, che è entrato in vigore il 15 maggio 2023, prevede che **dal 1° gennaio 2030** si applicheranno i seguenti **obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE**:

a) per le emissioni medie del **parco di autovetture nuove**, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una **riduzione del 55 %** (anziché del 37,5%) dell'obiettivo nel 2021;

b) per le emissioni medie del **parco di veicoli commerciali leggeri nuovi**, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una **riduzione del 50%** (anziché del 31%) dell'obiettivo nel 2021.

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**. La proposta di **revisione delle reti TEN-T**, attualmente in corso, si prefigge tra l'altro di **ridurre emissioni di gas a effetto serra, inquinamento e congestione** promuovendo, anche per le merci, un maggiore ricorso al trasporto su rotaia e marittimo a corto raggio o per vie navigabili interne. La proposta dedica sezioni specifiche alle differenti modalità di trasporto (**ferroviario, per vie navigabili interne, marittimo, stradale, aereo**), ai **nodi urbani, ai terminali merci multi modali**.

La Comunicazione della Commissione del **18 maggio 2022** dal titolo «**Piano REPowerEU**», per massimizzare il risparmio di energia e l'efficienza energetica dei trasporti e accelerare il passaggio a veicoli a emissioni zero, evidenzia l'importanza di **aumentare la quota di veicoli a zero emissioni nei parchi auto pubblici e aziendali** al di sopra di una determinata dimensione. A tal fine, il «**Programma di lavoro della Commissione per il 2023**» comprende un'iniziativa per rendere più ecologici i parchi veicoli aziendali.

La **Commissione europea** ha altresì presentato, nel 2021, una proposta di regolamento ([COM\(2021\)561 final](#)) per la **decarbonizzazione del settore del trasporto aereo**, affinché negli aeroporti dell'UE vengano utilizzate percentuali gradualmente crescenti di carburanti sostenibili per l'aviazione (*sustainable aviation fuels* – SAF: biocarburanti avanzati, carburanti sintetici prodotti con elettricità verde), partendo da un 5% entro il 2030 fino al 63% nel 2050.

A **livello nazionale**, in attuazione del **Regolamento (UE) 2018/1999**, il MISE, il MIT ed l'allora Ministero dell'Ambiente hanno redatto e pubblicato il testo del **Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima** ([PNIEC per gli anni 2021-2030](#), inviato alla Commissione europea a gennaio 2020. Il PNIEC stabilisce gli obiettivi nazionali al 2030 sull'efficienza energetica, sulle fonti rinnovabili e sulla riduzione delle emissioni di CO₂, nonché gli obiettivi in tema di sicurezza energetica, interconnessioni, mercato unico dell'energia e competitività, **sviluppo e mobilità sostenibile**, delineando per ciascuno di essi le misure che saranno attuate per assicurarne il raggiungimento.

Il Piano si struttura sulle seguenti **5 linee di intervento**, al cui interno sono previsti i seguenti interventi **nel settore dei trasporti**:

1. **Decarbonizzazione**, al quale si prevede che **dovrà dare un contributo significativo il settore dei trasporti** (non incluso nel sistema di scambio di quote EU ETS);

2. **Efficienza energetica**, nel cui ambito, per i **trasporti** si attribuisce rilievo prioritario alle politiche per il contenimento del fabbisogno di mobilità e all'incremento della mobilità collettiva, in particolare su rotaia, compreso lo spostamento del trasporto merci da gomma a ferro; per la mobilità privata e merci, si intende promuovere l'uso dei carburanti alternativi e in particolare il vettore elettrico, accrescendo la quota di rinnovabili attraverso strumenti economici e di natura regolatoria, coordinati con le autonomie locali.

Il Comitato Interministeriale per la Transizione Ecologica (CITE), istituito nel 2021, ha approvato, con Delibera n. 1 dell'**8 marzo 2022** (in G.U. 15 giugno 2022) il [Piano per la Transizione Ecologica \(PTE\)](#), che fornisce un inquadramento generale sulla strategia per

la transizione ecologica italiana e un quadro concettuale che accompagna gli interventi del piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR).

Il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile è stato **approvato** con il [DPCM 17 aprile 2019](#). Il Piano 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.

Per quanto riguarda i **finanziamenti europei all'innovazione nell'ecosistema della mobilità**, questi sono già disponibili attraverso vari strumenti, in particolare il programma quadro di ricerca e innovazione Orizzonte Europa, istituito dal regolamento (UE) 2021/695. Vi sono inoltre InvestEU, istituito dal regolamento (UE) 2021/523, il Fondo europeo di sviluppo regionale, il Fondo di coesione, il fondo per l'innovazione, istituito dalla direttiva 2003/87/CE e il dispositivo per la ripresa e la resilienza, istituito dal regolamento (UE) 2021/241.

In materia di **Aiuti di Stato**, il **9 marzo 2023** la **Commissione europea** ha approvato una **modifica** mirata del [regolamento generale di esenzione per categoria](#) per agevolare, semplificare e accelerare ulteriormente il **sostegno alle transizioni verde e digitale nell'UE**. Il regolamento dichiara compatibili con il Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea categorie specifiche di aiuti di Stato, purché soddisfino determinate condizioni. Il regolamento esenta pertanto le categorie in questione dall'obbligo di notifica preventiva alla Commissione e relativa approvazione, consentendo agli Stati membri di concedere direttamente gli aiuti e di informarne la Commissione solo *ex post*. Tra l'altro, le nuove norme aumentano e razionalizzano le possibilità di aiuti nel settore della tutela dell'ambiente e dell'energia per sostenere la diffusione delle energie rinnovabili, i progetti di decarbonizzazione, la **mobilità verde** e gli investimenti nell'idrogeno rinnovabile. Prevedono altresì un forte aumento delle soglie di notifica per gli aiuti ambientali e per gli aiuti a ricerca, sviluppo e innovazione.