

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

#### SEDE CONSULTIVA:

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2022. C. 1343 Governo, approvato dal Senato.	
Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2023. C. 1344 Governo, approvato dal Senato.	
Tabella n. 2: Stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (limitatamente alle parti di competenza).	
Tabella n. 3: Stato di previsione del Ministero delle imprese e del <i>made in Italy</i> (limitatamente alle parti di competenza).	
Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (limitata- mente alle parti di competenza) (Relazioni alla V Commissione) ( <i>Seguito dell'esame con- giunto e conclusione – Relazioni favorevoli</i> ) .....	152
ALLEGATO 1 ( <i>Relazione approvata</i> ) .....	160
ALLEGATO 2 ( <i>Relazione approvata</i> ) .....	161

#### SEDE REFERENTE:

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. C. 926 Cantone ( <i>Esame e rinvio</i> ) .....	153
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	159
AVVERTENZA .....	159

#### SEDE CONSULTIVA

*Mercoledì 6 settembre 2023. — Presi-  
denza del presidente Salvatore DEIDDA. —  
Interviene il sottosegretario di Stato per le  
infrastrutture e i trasporti, Tullio Ferrante.*

**La seduta comincia alle 15.15.**

**Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato  
per l'esercizio finanziario 2022.**

**C. 1343 Governo, approvato dal Senato.**

**Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello  
Stato per l'anno finanziario 2023.**

**C. 1344 Governo, approvato dal Senato.**

**Tabella n. 2: Stato di previsione del Ministero del-  
l'economia e delle finanze (limitatamente alle parti di  
competenza).**

**Tabella n. 3: Stato di previsione del Ministero delle  
imprese e del *made in Italy* (limitatamente alle parti  
di competenza).**

**Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle  
infrastrutture e dei trasporti (limitatamente alle parti  
di competenza).**

(Relazioni alla V Commissione).

(*Seguito dell'esame congiunto e conclusione  
– Relazioni favorevoli*).

La Commissione prosegue l'esame con-  
giunto dei provvedimenti, rinviato nella se-  
duta del 5 settembre 2023.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che il gruppo PD-IDP ha chiesto che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche attraverso il sistema di ripresa audiovisivo a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Avverte inoltre che non sono stati presentati emendamenti.

Domenico FURGIUELE (LEGA), *relatore*, presenta una proposta di relazione favorevole sul disegno di legge recante il Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2022 (*vedi allegato 1*), ed una proposta di relazione favorevole sul disegno di legge di assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2023 (*vedi allegato 2*).

Il sottosegretario Tullio FERRANTE condivide le proposte di relazione del relatore.

Antonino IARIA (M5S) preannuncia l'astensione dal voto della propria forza politica. Sottolinea poi che da tutte le analisi appare evidente come l'anno 2022, sia in termini di conti dello Stato che di crescita, si apra con una tendenza positiva che però si inverte nella seconda metà dell'anno. Gli indicatori economici provano dunque che il Governo Meloni non ha saputo cogliere le possibilità offerte dalla mutata situazione economica nazionale e internazionale. I precedenti Governi, al contrario, hanno lavorato in modo da lasciare un capitale al Paese che l'attuale maggioranza sta dissipando; tutto ciò gli appare assai preoccupante.

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP) preannuncia l'astensione dal voto del gruppo del Partito Democratico.

Francesca GHIRRA (AVS) preannuncia l'astensione dal voto del gruppo Alleanza Verdi Sinistra.

La Commissione, con distinte votazioni, approva le proposte del relatore di riferire favorevolmente sul disegno di legge recante il rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario

2022 (*vedi allegato 1*), e di riferire favorevolmente sul disegno di legge di assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2023 (*vedi allegato 2*).

Nomina quindi il deputato Furgiuele quale relatore per riferire presso la V Commissione sui provvedimenti in esame.

**La seduta termina alle 15.25.**

#### SEDE REFERENTE

*Mercoledì 6 settembre 2023. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.*

**La seduta comincia alle 15.25.**

**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.**

**C. 926 Cantone.**

*(Esame e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che il gruppo PD-IDP ha chiesto che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche attraverso il sistema di ripresa audiovisivo a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Francesca GHIRRA (AVS), *relatrice*, riferisce sulla proposta di legge C. 926, la quale reca disposizioni per la sostituzione di automezzi e attrezzature azionati da motori endotermici con automezzi e attrezzature ad alimentazione elettrica, nonché ibrida o a idrogeno, in tutti gli aeroporti di interesse nazionale.

La proposta di legge si compone di 6 articoli e riproduce in parte il contenuto della proposta di legge C. 2116, che era stata approvata nella XVIII legislatura al Senato in prima lettura il 25 settembre 2019, senza però completare poi il suo *iter*.

In questa nuova versione ne è esteso l'ambito di applicazione a tutti gli aeroporti

italiani. La proposta esaminata nella scorsa legislatura si riferiva infatti solo a una parte degli aeroporti di interesse nazionale: i *gate* intercontinentali di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia. Viene inoltre introdotto un nuovo articolo (articolo 5) che disciplina la possibilità di costituire comunità energetiche rinnovabili presso gli aeroporti di interesse nazionale.

L'articolo 1 precisa che le disposizioni trovano applicazione con riguardo a tutti gli aeroporti individuati dal decreto del Presidente della Repubblica n. 201 del 2015: si tratta degli aeroporti di interesse nazionale.

Ricorda che sono 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 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.

In proposito, ricorda anche 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 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 ali-

mentazione elettrica, nonché ibrida o ad idrogeno.

È noto in proposito che il traffico di collegamento da e 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 e 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 proposta di legge 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.

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 (H<sub>2</sub>), queste consentono di produrre energia elettrica e acqua calda a partire da idrogeno e ossigeno. Una cosiddetta *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 au-

torizzato 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 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.

In proposito, osserva 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 indicati e di realizzazione dei relativi impianti di ricarica, rifornimento e, ove opportuno, accumulo.

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, deve osservare 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.

La determinazione dei criteri e delle modalità di attuazione del programma è rimessa poi a un successivo decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro sessanta giorni dalla data

di entrata in vigore della legge (articolo 4, comma 2).

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 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'articolo 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 spa (Milano Malpensa) e SAVE spa (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. Per approfondimenti sui contratti di programma e ulteriori atti si veda il sito dell'ENAC.

Per quanto attiene alla 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 agevolarne l'attuazione,

riferendo 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.

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 pertanto 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.

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.

Rammenta che il decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162 (legge n. 8 del 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, cosiddetto RED II e in sua parziale attuazione – un quadro regolatorio sperimentale, applicabile agli impianti a FER con potenza complessiva non superiore ai 200 kW, 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 decreto legislativo n. 199 del 2021, in vigore dal 15 dicembre 2021. Tale decreto legislativo ha fissato quindi la disciplina « a regime » delle CER, che dovrebbe sostituire quella transitoria dettata dal decreto-legge n. 162 del 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 decreto legislativo n. 199 del 2021, 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, 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, ferma 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 decreto legislativo n. 199 del 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 elet-

trica 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 decreto legislativo n. 199 del 2021 ne tiene conto e, all'articolo 13 e 14, comma 1, lettera 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 a un apposito 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 decreto legislativo n. 199 del 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 del 2021 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 e per le quali rinvia alla documentazione predisposta dagli uffici.

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

Manifesta il suo particolare compiacimento per la proposta in oggetto, che rimane nel solco delle politiche di transizione energetica che il nostro Paese dovrà

portare avanti, anche per rispettare i vincoli europei. Suggestisce infine l'attivazione di un ciclo di audizioni per verificare alcune delle questioni non ancora chiarite: l'assenza di sanzioni per gli obblighi di cui all'articolo 2, comma 3, o l'errata quantificazione del traffico passeggeri per quanto previsto all'articolo 3, comma 1, falsata dalle riduzioni dovute all'emergenza pandemica degli ultimi anni.

Luciano CANTONE (M5S) ringrazia la collega Ghirra per la relazione; dichiara poi di voler sottolineare gli aspetti più importanti della proposta di legge, derivante da altra proposta già approvata al Senato nel corso della XVIII legislatura.

Ricorda in primo luogo che agli articoli 1 e 2 sono previste delle eccezioni nella sostituzione degli automezzi; ciò appare inevitabile vista l'attuale situazione dei nostri aeroporti. Tutto questo potrà comunque essere approfondito nel corso delle audizioni.

L'articolo 5 invece, che non era presente nella precedente versione della proposta di legge, introduce una misura già prevista per altri Ministeri dal decreto-legge n. 17 del 2022, quali quello della difesa, in relazione al demanio marittimo, dell'interno e della giustizia, per i quali già si prevede in via sperimentale la possibilità di operare quali comunità energetiche rinnovabili anche in deroga al vincolo di 1 MW. Alcune autorità di sistema portuale, continua, stanno valutando di istituire tali comunità. Gli aeroporti sono strutture complesse dove appare naturale crearne di simili, in quanto funzionali agli obiettivi del PNRR ed europei in termini di abbattimento delle emissioni. Conclude che sarà dunque necessario avviare un confronto con gli *stakeholder* e gli attori coinvolti (ENAC, gestori aeroportuali) al fine di sviluppare tale formula innovativa anche appunto negli aeroporti.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 15.30.**

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO  
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

*Mercoledì 6 settembre 2023.*

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle  
15.30 alle 15.40.

**AVVERTENZA**

Il seguente punto all'ordine del giorno  
non è stato trattato:

*RISOLUZIONI*

*7-00038 Frijia: Misure per la valorizzazione  
del sistema portuale nazionale.*



ALLEGATO 1

**Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2022. C. 1343 Governo, approvato dal Senato.**

**RELAZIONE APPROVATA**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il disegno di legge C. 1343, di iniziativa governativa, recante il Rendiconto generale dell'Amministrazione dello

Stato per l'esercizio finanziario 2022, relativamente alle parti di propria competenza,

**DELIBERA DI RIFERIRE  
FAVOREVOLMENTE.**

## ALLEGATO 2

**Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2023. C. 1344 Governo, approvato dal Senato.****Tabella n. 2: Stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (limitatamente alle parti di competenza)****Tabella n. 3: Stato di previsione del Ministero delle imprese e del *made in Italy* (limitatamente alle parti di competenza)****Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (limitatamente alle parti di competenza)****RELAZIONE APPROVATA**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il disegno di legge C. 1344, di iniziativa governativa, recante « Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2023 », con riferimento, limitatamente alla parti di competenza, alla Tabella n. 2, recante lo stato di previsione del Ministero dell'economia e

delle finanze per l'anno finanziario 2023, alla Tabella n. 3, recante lo stato di previsione del Ministero delle imprese e del *made in Italy* per l'anno finanziario 2023, e alla Tabella n. 10, recante lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2023,

**DELIBERA DI RIFERIRE  
FAVOREVOLMENTE.**