

La mobilità sostenibile

16 luglio 2022

Nel corso della XVIII legislatura diversi interventi normativi, coerenti con gli orientamenti europei, sono stati predisposti per favorire un diverso approccio alla mobilità. Si è in particolare rilevato come i trasporti (nelle loro diverse articolazioni modali) contribuiscono in modo significativo alle emissioni climalteranti. Nei paragrafi seguenti sono descritte le misure assunte in questa legislatura per assicurare una mobilità sostenibile nel trasporto stradale (con particolare riferimento al rinnovo del parco automobilistico con mezzi meno inquinanti), dell'autotrasporto, del trasporto urbano, con particolare riferimento al rinnovo dei mezzi per il trasporto pubblico locale e agli interventi diretti a favorire l'utilizzo di modalità di trasporto ad impatto zero come la mobilità ciclistica e la micromobilità elettrica, ma anche con riferimento al trasporto marittimo.

Quadro di sintesi e interventi recenti

Il **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)**, definitivamente approvato in sede europea il 13 luglio 2021 con Decisione di esecuzione del Consiglio, nell'ambito della "*Missione 2: Rivoluzione verde e transizione ecologica*", prevede la componente (**M2C2**), "**Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile**" con risorse pari a **23,78 miliardi di euro**.

Tale componente si divide a sua volta in cinque ambiti di intervento, tra cui:

- l'**ambito 4**, relativo allo sviluppo di un **trasporto locale più sostenibile**, che reca complessivamente una previsione di spesa di **8.580 milioni di euro**;
- l'**ambito 3**, relativo alla **sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale e nel trasporto ferroviario** ed all'investimento nei **bus elettrici**, con una previsione di spesa di **830 mln €**.

E' stato definitivamente **approvato**, con Delibera n. 1 dell'8 marzo 2022 del CITE (G.U. 15 giugno 2022), il **[Piano per la Transizione Ecologica \(PTE\)](#)**, dopo che lo stesso era stato presentato al Parlamento ed esaminato dalla Commissione VIII Ambiente (AG 297), che aveva espresso il proprio parere il 15 dicembre 2021 sulla **[proposta di Piano](#)**.

Nel Piano sono indicati gli **obiettivi principali delle politiche ambientali dell'Italia**, anche al fine di fornire un quadro concettuale che accompagni gli interventi del PNRR. Tra le otto aree di intervento del PTE è compresa la **mobilità sostenibile**, in quanto una parte significativa delle azioni volte alla decarbonizzazione riguarda il settore dei trasporti: si prevede un maggior ricorso al traffico su **rotaia**, l'uso di carburanti a minor impatto e, a **partire dal 2030**, per centrare l'obiettivo di decarbonizzazione completa, che **almeno il 50% delle motorizzazioni sia elettrico**.

E' stata inoltre esaminata dalle Commissioni riunite IX e VIII, che hanno approvato un documento finale il 30 maggio 2022, la **proposta di Regolamento UE** per il rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di **emissioni di CO2 delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi**, in linea con la maggiore ambizione dell'Unione in materia di clima nell'ambito della **strategia europea "Fit for 55"**, (**[COM\(2021\)556](#)**).

La **legge di Bilancio 2022** (legge n. 234 del 2021, art. 1, co. 392) ha istituito un **fondo per la strategia di mobilità sostenibile** per la lotta al cambiamento climatico e la riduzione delle emissioni per l'attuazione della **strategia europea "Fit for 55"**, con una dotazione complessiva di **2 miliardi di €**. Il successivo **D.L. n. 4 del 2022** ha inserito le province autonome di Trento e di Bolzano tra i beneficiari del Fondo.

Il **decreto legge n. 17 del 2022**, per favorire la **riconversione**, ricerca e sviluppo del **settore automotive** istituisce un **fondo** presso il MISE con una dotazione di 700 milioni di euro per l'anno 2022 e 1.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2030.

Con il **decreto-legge n. 50/2022** sono stati concessi aiuti per un milione di euro a favore delle imprese esercenti il trasporto passeggeri con autobus di classe ambientale euro V e euro VI e per la conversione ad alimentazione elettrica dei mezzi pesanti per trasporto merci.

E' stato emanato, a seguito del parere espresso dalle Commissioni IX e VIII della Camera il 6 ottobre 2021, il **decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 187, di attuazione della direttiva (UE) 2019/1161 sulla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada (AG 278)**, che stabilisce misure per promuovere e stimolare il mercato dei veicoli a ridotto impatto ambientale e a basso consumo energetico, nonché a potenziare il contributo del settore dei trasporti alle politiche dell'Unione europea in materia di ambiente, di clima e di energia.

Tra gli interventi normativi per favorire lo **sviluppo della mobilità stradale pulita, elettrica ed ibrida**, vi sono i **contributi c.d ecobonus**, adottati a partire dalla legge di bilancio per il 2019 (legge n. 145 del 2018, comma 1031): si tratta di contributi per **l'acquisto di autoveicoli elettrici o ibridi**, con o senza rottamazione di un veicolo inquinante, negli **anni 2019, 2020 e 2021**.

E' stato pubblicato il 16 maggio 2022, il **Dpcm 6 aprile 2022** che concede **nuovi incentivi per l'acquisto di veicoli, auto e moto, elettrici, ibridi e a basse emissioni**, con fondi di 650 milioni di euro per ciascuno degli **anni 2022-2023-2024**. Gli incentivi sono previsti per gli acquisti dalla data di entrata in vigore del dpcm e fino al 31 dicembre 2022, nonché per le annualità 2023 e 2024. Dal 25 maggio 2022 è stata riaperta la **piattaforma ecobonus.mise.gov.it** dove i concessionari possono prenotare i contributi.

Con il **decreto legge n. 73 del 2022**, il termine perentorio entro il quale i venditori devono confermare le operazioni per l'acquisto dei veicoli a basse emissioni è stato portato da 180 a **270 giorni**.

La stessa legge di bilancio per il 2019 e il successivo decreto-legge n. 34/2019 prevedono un incentivo per l'acquisto di **veicoli a due e tre ruote ibridi o elettrici**, nonché per i **quadricicli a motore**, nel 2019, poi esteso al 2020 decreto-legge 162 del 2019 ed agli anni **dal 2021 al 2026 dalla legge di Bilancio 2021**. L'incentivo è calcolato sulla percentuale del prezzo di acquisto: 30% per gli acquisti senza rottamazione e 40% per gli acquisti con rottamazione.

In materia di **mobilità ciclistica e di micromobilità elettrica**, il **decreto legge n. 121 del 2021** (art. 1-ter) ha riordinato la **disciplina della circolazione dei monopattini elettrici**. Il successivo **D.L. n. 228 del 2021** è intervenuto differendo al 30 settembre 2022 l'applicazione di alcune disposizioni sulle caratteristiche dei monopattini e chiarendo talune regole di circolazione nei centri abitati e al di fuori di essi.

Il decreto-legge n.111 del 2019 ha previsto un **"Programma sperimentale buono mobilità"** volto a favorire l'acquisto di velocipedi, **biciclette a pedalata assistita** e abbonamenti al trasporto collettivo per i residenti nelle aree sottoposte a procedure di infrazione europee per violazione dei limiti di inquinamento dell'aria, a cui il **decreto-legge n. 34/2020** ha aggiunto i mezzi di **micromobilità elettrica**.

Il **decreto legge n. 73 del 2021** ha istituito un **fondo** con una dotazione di **50 milioni di euro per il 2021** l'erogazione di **contributi destinati** al finanziamento di **iniziative di mobilità sostenibile** da parte di **imprese, pubbliche amministrazioni e istituti scolastici** che predispongano, previa nomina del *mobility manager*, il piano degli spostamenti casa-lavoro o casa-scuola del personale e degli alunni.

Per lo **sviluppo della mobilità ciclistica**, dopo l'approvazione della **legge n. 2 dell'11 gennaio 2018** "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica", la legge di Bilancio 2019 ha istituito un **Fondo per la progettazione delle ciclovie interurbane**, mentre la **legge di bilancio 2020** ha istituito un **Fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane**, per finanziare il 50% degli interventi di realizzazione di nuove piste ciclabili urbane da parte di **comuni** e di **unioni di comuni** che abbiano approvato strumenti di pianificazione che prevedono lo sviluppo strategico della rete ciclabile urbana.

Anche il **PNRR** prevede fondi per **600 mln €** il **rafforzamento della mobilità ciclistica**.

Specifiche misure sono state adottate per promuovere la **sostenibilità dell'autotrasporto** e la riduzione dell'impatto derivante **dall'alimentazione delle navi in porto** attraverso la promozione del **cold ironing**.

Risorse significative (derivanti da stanziamenti definiti anche nel corso della precedente legislatura) riguardano il **programma di rinnovamento dei mezzi del trasporto pubblico locale**.

il **decreto-legge n. 59 del 2021**, relativo al Fondo complementare al PNRR, prevede risorse sia per il rinnovo dei mezzi di trasporto pubblico locale che per promuovere il **cold ironing**.

Sono inoltre state adottate **alcune misure trasversali** sia di carattere istituzionale che in termini di incentivi volte a favorire una trasformazione modale verso il ricorso a forme di trasporto urbano sostenibile.

Dossier

[Disposizioni in materia di circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica](https://temi.camera.it/dossier/OCD18-14908/disposizioni-materia-circolazione-monopattini-propulsione-prevalentemente-elettrica.html)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-14908/disposizioni-materia-circolazione-monopattini-propulsione-prevalentemente-elettrica.html>

[Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza](https://temi.camera.it/dossier/OCD18-15160/il-piano-nazionale-ripresa-e-resilienza.html)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-15160/il-piano-nazionale-ripresa-e-resilienza.html>

[Promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada](https://temi.camera.it/dossier/OCD18-15510/promozione-veicoli-puliti-e-basso-consumo-energetico-nel-trasporto-strada.html)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-15510/promozione-veicoli-puliti-e-basso-consumo-energetico-nel-trasporto-strada.html>

[Proposta di piano per la transizione ecologica](https://temi.camera.it/dossier/OCD18-15586/proposta-piano-transizione-ecologica.html)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-15586/proposta-piano-transizione-ecologica.html>

[PNRR - I TRAGUARDI E GLI OBIETTIVI DA CONSEGUIRE ENTRO IL 31 DICEMBRE 2021](https://temi.camera.it/dossier/OCD18-16138/pnrr-i-traguardi-e-obiettivi-conseguire-entro-31-dicembre-2021.html)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-16138/pnrr-i-traguardi-e-obiettivi-conseguire-entro-31-dicembre-2021.html>

[Pacchetto "Pronti per il 55%": la revisione dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 dei veicoli](https://temi.camera.it/dossier/OCD18-16234/pacchetto-pronti-55-revisione-livelli-prestazione-materia-emissioni-co2-veicoli-3.html)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-16234/pacchetto-pronti-55-revisione-livelli-prestazione-materia-emissioni-co2-veicoli-3.html>

Le misure in Italia per la mobilità stradale sostenibile: l'ecobonus

Tra le misure introdotte per diffondere la mobilità sostenibile vi sono i **contributi c.d. ecobonus**, che sono stati concessi **per l'acquisto di veicoli ecologici** e la rottamazione dei veicoli più inquinanti, a partire dalla legge di bilancio 2019. I contributi per gli **autoveicoli** hanno esaurito le risorse previste fino al 2021, ma è stato emanato il **nuovo Dpcm 6 aprile 2022** che stanZIA ulteriori **risorse per gli anni dal 2022 al 2024**.

Per approfondimenti sulle risorse disponibili e la **prenotazione dei contributi a partire dal 25 maggio 2022**, si veda il sito: ecobonus.mise.gov.it.

I **nuovi contributi per l'acquisto dei veicoli** sono i seguenti:

1) **autovetture** (categoria M1):

fascia di emissione (gr/Km CO₂)	contributo senza rottamazione	contributo con rottamazione	limite prezzo	risorse stanziare (2022)
0-20 (elettriche)	3.000 €	5.000 €	35.000 € + IVA	220 mln€
21-60 (ibride)	2.000 €	4.000 €	45.000 € + IVA	225 mln€
61-135 (endotermiche tradizionali)	non previsto	2.000 €	35.000 € + IVA	170 mln€

Tali contributi sono riconosciuti alle **persone fisiche**, mentre alle **persone giuridiche** solo per le fasce di emissione da 0 a 60 gr/Km se i veicoli sono impiegati in car sharing con finalità commerciali (a queste ultime è riservato il 5% delle risorse stanziato per la categoria M1).

2) **motocicli e ciclomotori** (categorie L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e, L7e acquistate da **persone fisiche**)

tipologia	contributo senza rottamazione	contributo con rottamazione	limite prezzo	risorse stanziato (2022)
elettrici	30% del prezzo (max 3.000 €)	40% del prezzo (max 4.000 €)	non previsto	15 milioni €
non elettrici (almeno Euro 5)	non previsto	40% del prezzo (max 2.500 €)	non previsto	10 milioni €

3) **veicoli commerciali** (categorie N1 e N2, acquistati da PMI, comprese le persone giuridiche):

tipologia	contributo con rottamazione	limite prezzo
elettrici N1 fino a 1,5 t	4.000 €	non previsto
elettrici N1 da 1,5 a 3,5 t	6.000 €	non previsto
elettrici N2 da 3,5 a 7 t	12.000 €	non previsto
elettrici N2 da 7 a 12 t	14.000 €	non previsto

Le risorse stanziato sono 10 milioni € complessivi per tutte le categorie N1 e N2

Ai fini dell'attuazione si applicano, in quanto compatibili, il [decreto del Ministro dello sviluppo economico 20 marzo 2019](#), contenente la disciplina applicativa dell' *ecobonus* per gli anni 2019-2021, nonché i commi da 1033 a 1038 e da 1058 a 1062 dell'articolo 1 della legge di bilancio 2019 e al comma 656, secondo periodo, dell'articolo 1 della legge di bilancio 2021.

Con l'art. 40 del **decreto legge n. 73 del 2022**, il termine perentorio entro il quale i venditori devono confermare le operazioni per l'acquisto dei veicoli a basse emissioni è stato portato da 180 a **270 giorni**.

I contributi ecobonus concessi dal 2019 al 2021

Il **decreto-legge n. 34 del 2020** ha incrementato le risorse destinate agli incentivi dalla legge di bilancio 2019 ed ha introdotto per il 2020 un contributo aggiuntivo, c.d. **extrabonus**, cumulabile con l' *ecobonus*, per l'acquisto di veicoli elettrici o ibridi, a condizione che il concessionario concedesse un analogo sconto. La **legge di bilancio 2021** (articolo 1, comma 652), ha confermato l'*extrabonus* per il **2021**.

Il **decreto legge n. 73 del 2021** (articolo 73-*quinquies*) ha rifinanziato complessivamente di 350 milioni di € per il 2021 la dotazione del fondo per la copertura degli ecoincentivi per l'acquisto di nuovi veicoli, disciplinando la ripartizione delle risorse tra le varie categorie di mezzi a ridotte emissioni rispetto alle quali è possibile fruire del bonus, nonché introducendo anche la nuova ipotesi di acquisto di autoveicoli usati.

Il **decreto legge n. 121 del 2021** (art. 8) ha stabilito una differente destinazione delle risorse aggiuntive stanziato dal DL 73/2021 per l'*extrabonus*: tali risorse sono state destinate alla concessione dell'*ecobonus*, le quali nel frattempo risultavano esaurite. Il **DL n. 146 del 2021** (art. 7) ha quindi rifinanziato il fondo *automotive* per la concessione dei **contributi ecobonus**.

I contributi concessi **fino al 2021** sono i seguito riportati.

a) l'ecobonus per l'acquisto di autoveicoli a basse emissioni (elettrici e ibridi)

La **legge di Bilancio per il 2019** (legge n. 145 del 2018 -commi 1031-1041, come successivamente modificati), ha introdotto il c.d **ecobonus**, un contributo, sotto forma di **sconto sul prezzo, per l'acquisto di autovetture nuove elettriche o ibride**: in via sperimentale per gli anni **2019, 2020 e 2021**, il contributo è concesso a chi acquisti, anche in locazione finanziaria e immatricoli in Italia un **autoveicolo nuovo**, di categoria M1 (si tratta degli autoveicoli per trasporto di persone fino ad un massimo otto posti oltre al conducente), con prezzo inferiore a 50.000 euro, IVA esclusa, risultante dal listino prezzi ufficiale della casa automobilistica produttrice e caratterizzato da **basse emissioni inquinanti, inferiori a 60 gr/Km**.

Il successivo decreto-legge n.162 del 2019 ha esteso la gamma di veicoli rottamabili anche alla categoria Euro 0, precedentemente non contemplata ed abbassato, da 70 a 60 gr/Km di Co2, la soglia massima di emissioni prevista per poter accedere al contributo per l'acquisto di veicoli ibridi.

L'ammontare del contributo *ecobonus* è differenziato sulla base di **due fasce di emissioni: i veicoli elettrici** (0-20 gr/Km) e quelli **ibridi** (21-60 gr/Km) e della circostanza per cui l'acquisto avvenga o meno contestualmente alla **rottamazione o meno** di un veicolo della medesima categoria omologato alle classi Euro 0,1, 2, 3, 4 (si prevede espressamente che il veicolo rottamato non possa essere rimesso in circolazione):

- è pari a **2.500 euro** per l'acquisto di un veicolo ibrido (emissioni tra 21 e 60 gr/KM) e di **6.000 euro** per l'acquisto di veicoli elettrici (emissioni tra 0 e 20 gr/Km), nel caso di **rottamazione**;
- è pari a **1.500 euro** per l'acquisto di un veicolo ibrido e di **4.000 euro** per l'acquisto di veicoli elettrici, **senza rottamazione**.

Specifiche disposizioni concernono gli aspetti relativi alla rottamazione dei veicoli, alla corresponsione dei contributi ai venditori e ai requisiti per l'accesso all'incentivo, in particolare si richiede che il veicolo consegnato per la rottamazione sia intestato da almeno dodici mesi allo stesso soggetto intestatario del nuovo veicolo o ad uno dei familiari conviventi. I [decreto del Ministro dello sviluppo economico 20 marzo 2019](#), contiene la disciplina applicativa dell' *ecobonus*.

L'articolo 7 del decreto legge n. 146 del 2021, ha rifinanziato con complessivi 100 milioni di euro, la dotazione del **Fondo per la concessione sia dei contributi c.d. *ecobonus***, per l'acquisto di autoveicoli elettrici e ibridi, che dei contributi per l'acquisto di autoveicoli con fasce di emissioni superiori, nonché per gli autoveicoli commerciali, speciali ed usati. Le nuove risorse sono di 65 milioni di euro per la concessione dell' *ecobonus* per l'acquisto di autoveicoli elettrici e ibridi

b) il contributo statale - c.d. *extrabonus*- per l'acquisto di veicoli a basse emissioni (elettrici e ibridi)

Un **ulteriore incentivo, cumulabile** con l'*ecobonus* della legge di bilancio 2018, è stato introdotto per l'anno **2020** dal **decreto-legge n. 34 del 2020** e per l'anno **2021** dalla **legge di bilancio 2021** (comma 652): si tratta di un **contributo statale per l'acquisto di autoveicoli nuovi** (cat. M1) **con emissioni fino a 60 g/Km di Co2**, sia con che senza rottamazione di un altro veicolo, previsto **a condizione che il venditore concedesse uno sconto analogo** al contributo statale .

L'importo del contributo è pari a 2.000 euro nel caso di rottamazione di un veicolo omologato in una classe inferiore ad euro 6 e che sia stato immatricolato prima del 1° gennaio 2011, ed in 1.000 euro in mancanza di rottamazione. E' stata prevista la possibilità di acquisto in locazione finanziaria ed è stato fissato anche un limite di prezzo massimo del veicolo pari a 50.000 euro (comma 656).

L'art. 73-quinquies del **decreto legge n. 73 del 2021** ha **rifinanziato** complessivamente di 350 milioni di € per il **2021** la dotazione del fondo per la copertura dei vari incentivi previsti per l'acquisto di nuovi veicoli, di cui **60 milioni** destinati alla copertura di tale contributo. Su tale destinazione è intervenuto l'art. 8 del **D.L. n. 121/2021**, che ha destinato tali 60 milioni all' *ecobonus* anziché all' *extrabonus*, il quale ultimo pertanto vede **esaurite le risorse**.

La legge di bilancio 2021 (comma 651, lett. e) ha previsto che per la determinazione delle emissioni di CO₂ ai fini della concessione dell'*ecobonus* per i veicoli elettrici ed ibridi, dal 1° gennaio 2021 **si dovrà applicare il nuovo ciclo** di omologazione WLTP, previsto dal Regolamento (UE) 2017/1151 (riportato nel secondo riquadro al punto V.7 della carta di circolazione), che sostituisce l'attuale ciclo NEDC. Tale nuovo sistema, più rigoroso, sarà il riferimento per la verifica delle emissioni ai fini dell'erogazione dell'*ecobonus*. Si prevede tuttavia un periodo transitorio di calcolo delle emissioni ancora in base al vecchio ciclo NEDC, per gli acquisti effettuati fino al 30 giugno 2021.

c) il contributo statale per la sostituzione di veicoli precedenti al 2011 con autoveicoli nuovi non inferiori ad Euro 6

Per gli acquisti di **autoveicoli con emissioni di CO₂ superiori a 61 g/Km e fino a 135 g/KM** la legge di bilancio 2021 (co. 654) ha previsto un **contributo statale di 1500 euro per gli autoveicoli nuovi** acquistati **nel 2021**, di **classe non inferiore ad Euro 6 di ultima generazione** (gli acquisti vanno effettuati dal 1° gennaio al 30 giugno 2021, termine poi prorogato a tutto il **2021** dall'art. 73-quinquies del D.L. n. 73 del 2021). E' sempre richiesta la **rottamazione** di un **veicolo immatricolato prima del 1° gennaio 2011** ed il contributo statale è stato concesso a **condizione che il venditore riconoscesse uno sconto** di 2.000 euro e che il veicolo nuovo avesse un **prezzo ufficiale inferiore a 40.000 euro** al netto dell'IVA. Il **DL 146 del 2021** ha rifinanziato con 10 milioni di euro il fondo per la concessione di tali contributi.

I contributi previsti per l'anno 2020 (di cui all'articolo 44, comma 1- *bis*) si presentavano sostanzialmente analoghi a quelli previsti per il 2021, salvo che per una maggiore articolazione dell'incentivo.

Gli incentivi si configuravano secondo due modalità, con o senza rottamazione di un analogo veicolo ed erano riconosciuti alle persone fisiche e giuridiche che avessero acquistato in Italia dal 1° agosto 2020 al 31 dicembre 2020, anche in locazione finanziaria, un autoveicolo nuovo di categoria M1 (autovetture). Il bonus, a seguito delle modifiche introdotte dal decreto-legge n.104 del 2020 (art. 76), aveva le seguenti caratteristiche: a) con rottamazione di un analogo veicolo immatricolato in data anteriore al 1° gennaio 2010 o che nel periodo di vigenza dell'agevolazione superi i dieci anni di anzianità dalla data di immatricolazione, il contributo statale era pari a 2000 euro nel caso di acquisto di veicoli con emissioni da 0 a 60 g/KM di CO₂, a 1750 euro per l'acquisto di veicoli con emissioni da 61 fino a 90 g/KM di CO₂ e a 1500 euro per l'acquisto di veicoli con emissioni da 91 a 110 g/KM di CO₂ (precedentemente per tutti i veicoli con emissioni da 61 a 110 g/KM di CO₂ l'incentivo era pari a 1500 euro); in tutti i casi il contributo era condizionato ad uno sconto da parte del venditore pari ad almeno 2.000 euro; b) senza rottamazione di un analogo veicolo. In tal caso il contributo era pari a 1000 euro nel caso di acquisto di veicoli elettrici o ibridi (con emissioni da 0 a 90 g/KM di CO₂) ed a 750 euro nel caso di acquisto di veicoli con qualsiasi alimentazione, con emissioni da 91 fino a 110 g/KM di CO₂ (precedentemente l'incentivo di 750 euro si riferiva anche ai veicoli da 61 a 90 g/KM di CO₂) anche in questi casi a condizione che sia praticato dal venditore uno sconto pari ad almeno 1.000 euro. Sia nell'ipotesi di rottamazione, che in sua assenza possono fruire del nuovo bonus anche veicoli diversi da quelli elettrici ed ibridi, con qualsiasi alimentazione di carburante, ma entro la soglia di emissioni inquinanti di 110 g/Km CO₂, che siano omologati in una classe non inferiore ad Euro 6 di ultima generazione e abbiano un prezzo inferiore a 40.000 euro, risultante dal listino prezzi ufficiale della casa automobilistica produttrice, al netto dell'imposta sul valore aggiunto. Per i veicoli elettrici ed ibridi invece, con emissioni di CO₂ comprese tra 0 e 60 g/km, il contributo è riconosciuto per gli autoveicoli che abbiano un prezzo inferiore a quello previsto dal comma 1031 della legge di bilancio 2019, quindi inferiore a 50.000 euro, sempre al netto dell'IVA.

d) il contributo per l'acquisto di autoveicoli usati non inferiori ad Euro 6 e la sostituzione di veicoli precedenti al 2011

L'art. 73-*quinquies*, comma 2, del **D.L. n. 73 del 2021** ha introdotto un **contributo statale tra i 750 ed i 2000 Euro**, a seconda delle fasce di emissione, per l'acquisto da parte di persone fisiche, di **autoveicoli (M1) usati**, con **prezzo risultante dalle quotazioni medie non superiore a 25.000 euro**, con contestuale **rottamazione** di un veicolo immatricolato prima del 1° gennaio 2011, di cui si sia intestatari da almeno 12 mesi ovvero che nel periodo di vigenza dell'agevolazione superi i dieci anni dalla data di immatricolazione. Il contributo è riconosciuto se non si è fruito già degli altri incentivi previsti. A tale contributo sono destinati 40 milioni di euro per il 2021. Il **DL 146 del 2021** ha rifinanziato con 5 milioni di euro il fondo per la concessione di tali contributi.

e) l'incentivo all'acquisto di mezzi elettrici per le persone fisiche meno abbienti

La **legge di bilancio 2021** ha destinato **20 milioni di euro** per l'anno 2021 per un **ulteriore incentivo non cumulabile coi precedenti** consistente in un contributo pari al **40% delle spese sostenute** e rimaste a carico dell'acquirente, destinato alle **persone fisiche con ISEE inferiore a 30 mila euro**, che acquistino, anche in locazione finanziaria, autoveicoli (categoria M1) nuovi di fabbrica alimentati **esclusivamente ad energia elettrica** di potenza inferiore a 150 kW con un prezzo di listino inferiore a 30.000 euro, al netto dell'IVA. Il termine per l'acquisto dei veicoli è il 31 dicembre 2021.

Le modalità e i termini dell'erogazione del contributo, anche con riferimento al rispetto dei limiti di spesa, saranno definiti con un decreto del Ministro dello sviluppo economico.

Un ulteriore incentivo, previsto sempre dal **decreto-legge n. 34 del 2020**, consiste in un' **agevolazione fiscale sul trasferimento di proprietà dei veicoli**, nel caso di acquisto di un **veicolo usato di classe almeno Euro 6** con rottamazione di un veicolo usato più inquinante. In dettaglio si prevede il pagamento del **60 per cento degli oneri fiscali sul trasferimento di proprietà del veicolo acquistato** per le **persone fisiche che tra il 1° luglio 2020 e il 31 dicembre 2020 rottamino un veicolo usato** omologato nelle **classi da Euro 0 a Euro 3**, acquistando un veicolo usato omologato in una classe non inferiore a Euro 6 o con emissioni di CO₂ inferiori o uguali a 60 g/km. Il decreto-legge n. 104 del 2020 ha precisato che le modalità attuative della disposizione saranno definite con un decreto del Ministro dell'economia e delle finanze individuando un limite complessivo di spesa di 5 milioni di euro per l'anno 2020.

f) gli incentivi per i motoveicoli elettrici e ibridi, previsti fino al 2026

La **legge di bilancio 2019** (articolo 1, comma 1057, legge 30 dicembre 2018, n. 145), come modificata dal **decreto-legge n. 34 del 2019** (articolo 10-bis) ha previsto un **contributo per il 2020, pari al 30% del prezzo**, sino ad un **massimo di 3.000 euro, per l'acquisto di veicoli elettrici o ibridi nuovi** rientranti nelle **categorie L** a prescindere dalla potenza (quindi **ciclomotori, motocicli, motocarrozze e quadricicli a motore**).

La **legge di bilancio 2021** ha stabilito che il **contributo** sia riconosciuto, nel limite di **20 milioni di euro annui** per gli anni **dal 2021 al 2023** e nel limite di **30 milioni di euro annui** per gli **anni dal 2024 al 2026**, alle medesime condizioni, anche per gli **acquisti effettuati negli anni dal 2021 al 2026** (comma 691).

Il 13 gennaio 2022 sono state riaperte sul sito del MISE, le prenotazioni per i contributi per l'acquisto di cicli e motocicli.

Qualora sia consegnato per la **rottamazione** un qualsiasi veicolo (quindi anche un autoveicolo o un veicolo destinato al trasporto delle merci) di categoria **euro 0, 1, 2 o 3**, ovvero ciclomotori che siano stati dotati di targa obbligatoria come previsto dalla apposita normativa del 2011, il contributo riconosciuto è pari al **40% del prezzo** di acquisto, con un **massimo di 4.000 euro**.

Tali contributi sono riconosciuti, oltre che alle persone fisiche anche alle persone giuridiche, fino a un massimo di cinquecento veicoli acquistati nel corso dell'anno, intestati al medesimo soggetto, anche se appartenenti a società controllate.

Il venditore ha l'obbligo di consegnare quello usato ricevuto dall'acquirente a un demolitore e di provvedere direttamente alla richiesta di cancellazione per demolizione allo sportello telematico dell'automobilista.

Condizioni e modalità di erogazione dei contributi per gli autoveicoli e motoveicoli

Le modalità di erogazione dei contributi previsti dalla legge di bilancio del 2018 e dal decreto-legge n. 34 del 2020 e dalla legge di bilancio 2021 per gli autoveicoli sono le stesse: il veicolo consegnato per la rottamazione deve essere intestato da almeno dodici mesi allo stesso soggetto intestatario del nuovo veicolo o ad uno dei familiari conviventi alla data di acquisto del medesimo veicolo, ovvero, in caso di locazione finanziaria del veicolo nuovo, deve essere intestato, da almeno dodici mesi, al soggetto utilizzatore del suddetto veicolo o a uno dei predetti familiari; nell'atto di acquisto deve essere espressamente dichiarato che il veicolo consegnato è destinato alla rottamazione e sono indicate le misure dello sconto praticato e del contributo statale. Entro **trenta giorni**, come risulta dalla modifica introdotta dalla **legge di bilancio 2021** (fino all'anno 2020 il termine era di 15 giorni), dalla data di consegna del veicolo nuovo, il venditore ha l'obbligo, pena il non riconoscimento del contributo, di avviare il veicolo usato per la demolizione e di provvedere direttamente alla richiesta di cancellazione per demolizione allo sportello telematico dell'automobilista e, a questo scopo, il venditore consegna i veicoli usati ai centri di raccolta appositamente autorizzati, anche per il tramite delle case costruttrici al fine della messa in sicurezza, della demolizione, del recupero di materiali e della rottamazione. I veicoli suddetti non possono essere rimessi in circolazione. Le imprese costruttrici o importatrici del veicolo nuovo rimborsano al venditore l'importo del contributo e recuperano tale importo quale credito d'imposta, utilizzabile esclusivamente in compensazione presentando il modello F24 esclusivamente tramite i servizi telematici messi a disposizione dall'Agenzia delle entrate. Si prevede infine che fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello in cui è stata emessa la fattura di vendita, le imprese costruttrici o importatrici conservino copia della fattura di vendita e dell'atto di acquisto, che deve essere ad esse trasmessa dal venditore.

Con riferimento alle procedure relative ai **motoveicoli** si prevede che entro quindici giorni dalla data di consegna del veicolo nuovo, il venditore abbia l'obbligo, pena il non riconoscimento del contributo, di consegnare il veicolo usato a un demolitore (il veicolo non deve essere rimesso in circolazione). Il contributo è corrisposto dal venditore mediante compensazione con il prezzo di acquisto e le imprese costruttrici o importatrici del veicolo nuovo rimborsano al venditore l'importo del contributo e recuperano tale importo quale credito di imposta e sono tenute a conservare la documentazione giustificativa richiesta. Il decreto-legge n. 41 del 2021, ha previsto il credito d'imposta, da utilizzare esclusivamente in compensazione, senza applicazione dei limiti previsti dalla normativa fiscale vigente (art. 5 commi 15- bis e 15- ter).

I fondi stanziati per la sostituzione dei veicoli e dei motoveicoli

La disciplina applicativa dei contributi della legge di bilancio 2018 è stata rimessa ad un decreto interministeriale, mentre gli importi disponibili per l'ecobonus sono pari a **60 milioni di euro per il 2019 e a 62 milioni di euro per il 2020** (a seguito della destinazione di 8 milioni di euro al finanziamento delle misure per la sostituzione dei motoveicoli) e **70 milioni di euro 2021** (articolo 1, comma 1039-1041). Con il **decreto-legge n. 34 del 2020** tali stanziamenti sono **stati aumentati di 100 milioni di euro per il 2020 e di 200 milioni di euro per il 2021**. Il medesimo decreto-legge, come **modificato dal decreto-legge n.104 del 2020, ha inoltre destinato ulteriori 50 milioni di euro** a copertura degli incentivi per l'acquisto con e senza rottamazione di veicoli introdotti dal medesimo decreto-legge.

Tale fondo è stato rifinanziato ulteriormente dal decreto-legge n. 104 del 2020 (art. 44, comma 2) per **400 milioni di euro per il 2020**. Di questi 300 milioni di euro vengono individuati come limite di spesa per l'esclusiva attuazione dell'incentivo di cui al decreto-legge n. 34 del 2020, mentre 100 milioni di euro sono destinati all'ecobonus previsto dalla legge di bilancio per il 2019. I 300 milioni destinati a finanziare gli incentivi di cui al decreto-legge n. 34 del 2020 sono stati così ripartiti: **50 milioni** riservati per i contributi aggiuntivi all'acquisto di **autoveicoli elettrici e ibridi** (quelli compresi nelle fasce 0-20 g/km CO₂ e 21-60 g/km Co₂); **150 milioni** riservati per i contributi all'acquisto di **autoveicoli compresi nella fascia 61-90 g/km CO₂**, acquistati a decorrere dall'entrata in vigore del decreto-legge n.104 del 2020; c) **100 milioni** riservati per i contributi all'acquisto di **autoveicoli con maggiori emissioni**, compresi nella fascia 91-110 g/km CO₂, acquistati a decorrere dall'entrata in vigore del decreto-legge n.104 del 2020.

La **legge di bilancio 2021** ha rifinanziato il medesimo Fondo per il **2021 con 420 milioni di euro** così ripartiti: a) **120 milioni di euro** per i contributi statali aggiuntivi per l'acquisto di **autoveicoli elettrici e ibridi** (fascia da 0 a 60 gr/KM Co₂);

b) **250 milioni** per i contributi all'acquisto di **autoveicoli compresi nella fascia 61-135 g/km Co₂**; c) **50 milioni** per i contributi all'acquisto **veicoli commerciali** di categoria N1 nuovi di fabbrica o autoveicoli speciali di categoria M1 nuovi di fabbrica, di cui **10 milioni riservati ai veicoli esclusivamente elettrici**.

Per gli incentivi per la riconversione elettrica, le risorse previste sono **pari 3 milioni di euro per l'anno 2020 e di 12 milioni di euro per l'anno 2021**, tutte a valere sul fondo di cui alla legge di bilancio per il 2019.

Con riferimento al **contributo per la sostituzione dei motoveicoli** è stata autorizzata la spesa di euro 10 milioni per l'anno 2019 (articolo 1, commi 1057-1063). Il **decreto-legge n. 162 del 2019** ha poi previsto che tale beneficio sia riconosciuto anche per l'anno 2020, assegnando 8 milioni di euro di finanziamento a copertura di tale intervento a valere sulle risorse per il 2020 destinate alla sostituzione dei veicoli inquinanti.

Con il [decreto interministeriale 20 marzo 2019](#) (G.U. 6 aprile 2019) sono state dettate le **modalità applicative per le agevolazioni ed i contributi per l'acquisto dei veicoli e motocicli elettrici ed ibridi**.

I disincentivi fiscali per l'acquisto dei veicoli maggiormente inquinanti

A fronte dei suddetti ecoincentivi, la **legge di bilancio 2019** (comma 1042, poi modificato dalla legge di bilancio 2021) ha previsto un **disincentivo**, sotto forma di **imposta**, applicabile **per l'acquisto di autovetture nuove, dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2020, con alte emissioni di CO₂**, superiori a 160 CO₂ g/km. Per tali acquisti l'imposta è parametrata ai grammi di biossido di carbonio (CO₂) emessi per chilometro, per l'acquisto, anche in locazione finanziaria, e l'immatricolazione o re-immatricolazione in Italia un veicolo nuovo di categoria M1. L'importo da versare, calcolato in base a 4 fasce di emissioni, varia tra i 1.100 ed i 2.500 euro. Nei commi successivi (commi 1042-1047) è stata disciplinata anche la modalità di applicazione della disciplina introdotta.

La **legge di bilancio 2021** (legge n. 178 del 2020, comma 651, lett. b) e c) che ha introdotto il nuovo comma 1042-bis) ha modificato per l'anno 2021 la disciplina dell'imposta, limitandone il campo di applicazione: **dal 1° gennaio 2021 e fino al 31 dicembre 2021 l'imposta si applica solo agli acquisti di veicoli con emissioni superiori a 191 gr/Km** (anziché 161 gr/Km). L'imposta varia sempre tra i 1.100 ed i 2.500 euro ma sono state rimodulate le singole fasce di emissione per l'applicazione dell'imposta, cosicché la sua misura risulta inferiore per molte delle fasce di emissioni inquinanti rispetto a quella previgente. Tale modifica va anche ricollegata a quanto previsto dalla medesima legge di bilancio 2021 (comma 651, lett. e), che introduce un nuovo comma 1046-bis), in base alla quale, come detto, a partire **dal 1° gennaio 2021 per il calcolo delle emissioni di Co2 dei veicoli** si dovrà applicare il **nuovo ciclo di omologazione WLTP** che sostituisce l'attuale ciclo NEDC ed è il **riferimento** anche per il **calcolo dell'imposta**.

Tali imposte sono dovute anche da chi immatricula in Italia un veicolo di categoria M1 già immatricolato in un altro Stato, ma non si applicano ai veicoli per uso speciale.

Gli interventi per la riqualificazione elettrica dei veicoli

Con il [decreto 1° dicembre 2015, n. 219](#) (pubblicato nella G.U. n. 7 dell'11 gennaio 2016), il Ministero delle infrastrutture e trasporti ha approvato il **Regolamento** relativo al sistema di **riqualificazione elettrica dei veicoli**, su veicoli delle categorie internazionali M1, M1G, M2, M2G, M3, M3G, N1 e N1G, immatricolati originariamente con motore termico, come previsto dall'articolo 17-*terdecies*, comma 1, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, che ha disposto che per la trasformazione dei veicoli a motore termico in veicoli il cui motore sia ad esclusiva trazione elettrica, sia il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti a stabilire con propri decreti norme specifiche per l'approvazione nazionale di sistemi, componenti ed entità tecniche, nonché le idonee procedure per la loro installazione, quali elementi di sostituzione o di integrazione di parti dei veicoli, su tipi di autovetture e motocicli nuovi o in circolazione (articolo 75, comma 3-bis, del Codice della strada).

Il decreto-legge n. 76 del 2020 ha esteso tale possibilità anche alla trasformazione di mezzi ad alimentazione tradizionale in veicoli a **trazione ibrida** attraverso l'installazione di motori elettrici.

L'art. 74-bis del **DL n. 104 del 2020** ha introdotto, **in via sperimentale, un incentivo economico**, pari al **60 per cento del costo sostenuto per la riqualificazione del veicolo** fino ad un **massimo di 3500 euro**, per coloro che entro il 31 dicembre 2021 (termine poi prorogato al **31 dicembre 2022** dalla **legge di bilancio 2022**), **installino un sistema di riqualificazione elettrica su alcune categorie di veicoli** e procedano alla relativa omologazione. Si prevede inoltre un **contributo**, sempre pari al 60 per cento, delle **spese relative all'imposta di bollo per l'iscrizione al pubblico registro automobilistico (PRA)**, all'imposta di bollo e all'imposta provinciale di trascrizione. I veicoli che potranno usufruire di tali contributi sono alcune tipologie di **veicoli a quattro o più ruote** delle categorie internazionali M1, M1G, M2, M2G, M3, M3G, N1 e N1G (la sottocategoria G indica i veicoli fuoristrada), immatricolati originariamente con motore termico.

Al fine di favorire ulteriormente le **flotte pubbliche e private** di veicoli a basse emissioni complessive, nonché la loro riqualificazione elettrica, l'articolo 29-bis del **decreto-legge n. 41 del 2021** ha **esteso** la possibilità di effettuare la **riconversione elettrica (o ibrida)** ai veicoli **appartenenti alle categorie N2 e N3**: si tratta in particolare degli autoveicoli anche fuoristrada, **veicoli per il trasporto collettivo di persone**, anche pesanti e fuoristrada e **veicoli per il trasporto di merci**, anche fuoristrada sotto le 3,5 tonnellate di massa. Il successivo **D.L. n. 228 del 2021** (art. 10, co. 3-quater) ha prorogato tali misure **al 31 dicembre 2022**.

L'articolo 74 dello stesso DL n. 104/2020 ha agevolato (comma 4), l'acquisto o il **noleggio da parte di pubbliche amministrazioni** di veicoli ad alimentazione elettrica, ibrida o a idrogeno, eliminando i previgenti limiti di cilindrata .

Il **decreto legge n. 146 del 2021** (art. 7, co. 2-bis) ha stabilito l'avvio della concessione dei contributi per riqualificazione elettrica veicoli, con le modalità stabilite da un decreto del MIMS e trasferimento delle risorse al MIMS.

Il rinnovo dei veicoli delle pubbliche amministrazioni

La legge di bilancio 2020 ha previsto inoltre che il rinnovo dei mezzi della pubblica amministrazione (salvo alcune eccezioni) debba assicurare in misura non inferiore al 50 per cento, l'acquisto o il noleggio di veicoli adibiti al trasporto su strada alimentati ad energia elettrica, ibrida o a idrogeno (articolo 1, comma 107).

Il Piano strategico della mobilità sostenibile e il Piano nazionale integrato per l'energia e il clima

I piani europei per la transizione verso la mobilità a zero emissioni e la decarbonizzazione

A **livello europeo** da alcuni anni 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 già andavano le **comunicazioni della Commissione** "[Strategia europea per una mobilità a basse emissioni](#)", del luglio 2016, e "[L'Europa in movimento](#)", del maggio 2017.

Il [regolamento \(UE\) n. 2019/631](#), oltre ad introdurre dal 1° settembre 2017 nuove procedure di prova delle emissioni reali di guida (*Real Driving Emissions*, RDE), ha imposto normativamente **limiti sempre più rigidi per le emissioni dei veicoli a motore che vengono prodotti**, fornendo un percorso chiaro per la riduzione delle emissioni di CO2 generate dal settore dei trasporti. Il regolamento, che è entrato **in vigore il 1° gennaio 2020**, fissa un **obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE di 95 g CO2/km per le emissioni medie delle autovetture nuove** e un obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE di 147 g CO2/km per le emissioni medie dei veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione. Altre misure saranno adottate fino al 31 dicembre 2024 per realizzare una riduzione di ulteriori 10 g CO2/km e dal 1° gennaio 2025 si prevede per le emissioni medie del parco di autovetture nuove una ulteriore riduzione del 15 % dell'obiettivo nel 2021. In sostanza vengono **fissati, per ciascun anno a partire dal 2020**, e definiti in Allegato A al regolamento con una specifica formula di calcolo, **i limiti che i costruttori devono rispettare**, in termini di **media delle emissioni specifiche di CO2 di tutte le autovetture nuove** o di tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi che essi producono; al fine di rispettare i limiti previsti è consentito anche la costituzione di raggruppamenti dei produttori. Per ogni anno per il quale le emissioni specifiche medie di CO2 di ciascun costruttore superano l'obiettivo, la Commissione impone al costruttore o al responsabile del raggruppamento, **il versamento di un importo per le emissioni in eccesso**, calcolato secondo la seguente formula:

Importo da versare = (emissioni in eccesso × 95 EUR) × numero di veicoli di nuova immatricolazione

Per "emissioni in eccesso" si intende il numero positivo di grammi per chilometro corrispondente allo scarto tra le emissioni specifiche medie di CO2 del costruttore e l'obiettivo specifico per le emissioni per l'anno in questione.

L'11 dicembre 2019 la Commissione europea ha pubblicato la comunicazione "**Il Green Deal Europeo**" ([COM\(2019\) 640 final](#)). Successivamente, il Parlamento europeo con la [risoluzione 15 gennaio 2020](#) ha chiesto una normativa ambiziosa in materia di clima e di portare al **55%**, rispetto ai livelli del 1990, l'obiettivo dell'UE **per il 2030** in materia di **riduzione delle emissioni di gas serra** e del 90 %

entro il 2050. Il meccanismo di *governance* delineato in sede UE prevede che ciascuno Stato membro sia chiamato a contribuire al raggiungimento degli obiettivi comuni attraverso la fissazione di propri obiettivi 2030, predisponendo i **Piani nazionali integrati per l'energia e il clima (PNIEC)**. Il **14 luglio 2021**, la Commissione europea ha quindi adottato un [pacchetto di proposte legislative](#) che definiscono come si intende raggiungere la neutralità climatica nell'UE entro il 2050, compreso l'obiettivo intermedio di riduzione netta di almeno il 55% delle emissioni di gas serra entro il 2030.

La Commissione europea ha inoltre adottato, il **9 dicembre 2020**, la Comunicazione COM(2020)789 final: "[Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro](#)" che propone una nuova strategia per il conseguimento degli obiettivi concordati nel Green Deal europeo, individuando 10 ambiti prioritari (iniziative faro) e 14 tappe fondamentali concrete. La tappa fondamentale 1 punta all'obiettivo di avere in circolazione, **entro il 2030, 30 milioni di automobili e 80.000 autocarri a emissioni zero**, partendo dai dati attuali che indicano circa un milione di automobili e 30.000 autocarri. Le tappe fondamentali da 4 a 8 definiscono gli obiettivi per il 2030 e il 2050 di un drastico aumento dei servizi di trasporto dei passeggeri su rotaia (raddoppio delle linee ad alta velocità entro il 2030 e triplicazione entro il 2050) e del trasporto ferroviario di merci (aumento del 50 % entro il 2030 e raddoppio entro il 2050). Sono definiti inoltre obiettivi per i viaggi collettivi, le vie navigabili interne e il trasporto marittimo a corto raggio.

La Strategia stabilisce altresì una tabella di marcia per la digitalizzazione e lo sviluppo dell'automazione e dell'intelligenza artificiale (IA) nel settore dei trasporti.

Il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC), il Piano per la Transizione Ecologica (PTE), il Piano strategico per la mobilità sostenibile e i Piani Urbani (PUMS).

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)**, inviato alla Commissione europea a gennaio 2020. Sul testo definitivo del PNIEC italiano, la Commissione europea si è pronunciata il 14 ottobre 2020. Qui il [PNIEC per gli anni 2021-2030](#).

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.

Per approfondimenti sulla "**Governance europea e nazionale su energia e clima e gli obiettivi 2030**", si rinvia al relativo [Tema](#) di documentazione.

Il **Comitato Interministeriale per la Transizione Ecologica (CITE)**, istituito nell'ambito del nuovo Ministero della transizione Ecologica (MiTE) nato nel 2021, ha definitivamente **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).

Una delle otto aree di intervento del PTE è la **mobilità sostenibile**, in quanto una parte significativa delle azioni volte alla **decarbonizzazione** riguarda il settore dei **trasporti**, il quale è responsabile in Italia, complessivamente, di circa il 26% delle emissioni (in linea con la media EU27). Il trasporto privato (macchine e motocicli) è responsabile per circa il 56% delle emissioni del settore trasporti (con un peso relativo aumentato di 3,4 punti percentuali dal 1990 al 2019) mentre il 22% è attribuibile agli autobus e ai trasporti pesanti (-9,6 punti percentuali di calo nel peso relativo). Le ferrovie contribuiscono in maniera marginale (0,1%), con un peso relativo che dal 1990 si è anche ridotto di circa 0,5 punti

percentuali. L'obiettivo di un loro azzeramento è possibile attraverso la progressiva conversione a veicoli elettrici, a idrogeno e a biocarburanti.

Il Piano italiano si allinea pertanto ai principali obiettivi indicati dalla **Strategia europea sulla mobilità** (2020), che prevedono 30 milioni di auto elettriche entro il 2030 (6 milioni in Italia), navi e aerei a emissioni zero fra il 2030 e il 2035; il raddoppio del traffico ferroviario ad alta velocità per il 2030 e la triplicazione entro il 2050; l'aumento del 50% del traffico merci su rotaia entro il 2030 e il suo raddoppio per il 2050.

Il Piano sottolinea come nei trasporti non sia solo in gioco la decarbonizzazione: da un lato gli **incidenti stradali**, con più di 20 mila morti all'anno in Europa (oltre 3.000 in Italia nel 2019), dall'altro **inquinamento e congestione urbana**, rappresentano nodi altrettanto importanti da sciogliere nei prossimi anni. L'Italia, così come altri paesi europei, è ancora caratterizzata da una forte prevalenza della mobilità privata pari all'90% (6,3% ferrovia) rispetto ad una media EU27 del 82,9% (7,9%) che da oggi al 2050 andrà profondamente modificato a favore della mobilità condivisa e collettiva.

Il Piano riporta come il **potenziamento del sistema ferroviario** sia già previsto con la **Missione 3 del PNRR**, che prevede l'investimento di circa 25 miliardi di euro, oltre a 10,35 miliardi finanziati con fondi nazionali, nel completamento dell'infrastruttura ferroviaria da Salerno a Reggio Calabria, in Sicilia, nelle diagonali che connettono la costa jonica-adriatica alla tirrenica, e nel Nord verso i valichi, nonché con l'impulso al miglioramento delle reti ferroviarie regionali a servizio dell'utenza pendolare, con finanziamenti da Fondo complementare al PNRR finalizzati all'aumento di capacità delle linee esistenti, allo svecchiamento del materiale rotabile, al miglioramento delle prestazioni di servizio.

Nella **Missione 2 del PNRR** sono previsti 9 miliardi di euro per la **conversione ecologica della mobilità locale**, con la realizzazione di 570 km di piste ciclabili urbane e 1200 km di ciclovie turistiche; 240 km di nuove linee di trasporto pubblico, tra cui filovie e nuove linee metropolitane, lo sviluppo di una rete infrastrutturale di ricarica elettrica pubblica con 7.500 punti nelle superstrade e altri 13.750 punti nelle città, oltre a 100 stazioni di ricarica sperimentali a idrogeno per automobili e autocarri, nonché con la sostituzione di circa 3.000 autobus diesel con autobus elettrici o ibridi nel trasporto pubblico locale.

Altre azioni del PNRR riguardano il **trasporto merci**, che dovrà essere progressivamente portato su ferro e lo svecchiamento del parco dei rotabili dedicato al trasporti merci (locomotori, carri merce) e alle movimentazioni presso le piattaforme e i terminali di interscambio. E' previsto inoltre il raggiungimento di **emissioni zero nei trasporti marittimi**, per i quali si renderanno disponibili motori alimentati a idrogeno e carburanti alternativi, mentre già nel PNRR si prevede una importante opera di elettrificazione dei porti (attuazione del piano nazionale del "cold ironing" e *Green Ports*).

Tra gli indicatori di monitoraggio il Piano prevede **6 milioni di auto elettriche al 2030** (pari al 25% del mercato), rispetto all'attuale parco circolante di 75.000 veicoli elettrici (6% del mercato).

Si ricorda che con la Delibera CIPE 108/2017 era stata approvata la **Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile** (SNSvS), strutturata in cinque aree: Persone, Pianeta, Prosperità, Pace e Partnership, che prevedeva una relazione annuale circa lo stato della sua attuazione. La Strategia è nata come strumento di coordinamento dell'attuazione dell'Agenda 2030 in Italia per essere il quadro di riferimento per la programmazione, la valutazione e il monitoraggio di politiche e investimenti pubblici ed è in fase di aggiornamento. Si ricorda altresì che il DL n. 111/2019 (c.d. [Decreto legge Clima](#)) aveva adottato misure urgenti per la definizione di una politica strategica nazionale per il contrasto ai cambiamenti climatici e il miglioramento della qualità dell'aria.

Il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile è stato approvato con il [DPCM 30 aprile 2019](#). Il Piano è **destinato anche 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, in attuazione degli accordi internazionali sulla riduzione delle emissioni, nonché degli orientamenti e della normativa europea.

L'emanazione del **Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile** era prevista dalla legge di Bilancio 2017 (articolo 1, commi 613- 615, della L. 232/2016) , 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). L'approvazione era prevista entro il 30 giugno 2017, ma 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, il 20 dicembre 2018 è stata raggiunta l' [Intesa](#) in Conferenza Unificata sullo schema di DPCM di approvazione del Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile

I Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), elaborati da **ciascun Comune**, sono lo **strumento di pianificazione**, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo, nell'ambito del quale i nuovi interventi di mobilità in area urbana devono trovare una giustificazione e una coerenza strategica. La predisposizione dei PUMS non è obbligatoria, ma è fortemente consigliata, per le aree urbane del Paese sotto i 100.000 abitanti.

Il D.lgs.194/16 ha previsto l'adozione di criteri uniformi a livello nazionale per la predisposizione e l'applicazione dei PUMS e con il Decreto del MIT n. 397 del 2017 sono state emanate le Linee guida per la redazione dei PUMS ed è stato costituito un Tavolo Tecnico di monitoraggio dei PUMS. Con i decreti ministeriali n. 171 del 2019 e n. 594 del 2019 sono state messe a disposizione le risorse statali per la predisposizione dei PUMS da parte di chi fosse ancora inadempiente.

La legge di Bilancio per il 2018 (art. 1, co. 71, legge n. 205 del 2017) ha 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.

Per quanto riguarda gli **interventi normativi**, la **legge di bilancio n.160/2019** (comma 107) prevede **dal 1° gennaio 2020** che il **rinnovo delle dotazioni degli autoveicoli delle pubbliche amministrazioni** avvenga per almeno la metà tramite acquisto o noleggio di veicoli ad energia elettrica o ibrida, o alimentati ad idrogeno .

E' stato emanato il [decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 187](#), di attuazione della direttiva (UE) 2019/1161 sulla **promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada (AG 278)**, che prevede che le **amministrazioni aggiudicatrici** e gli enti aggiudicatori debbano **tener conto, negli appalti pubblici di veicoli adibiti al trasporto su strada** (si tratta di talune categorie dei veicoli di categoria M ed N), **dell'impatto energetico e dell'impatto ambientale**, tra cui il consumo energetico e le emissioni di diossido di carbonio e di talune sostanze inquinanti, nell'intero arco di tutta la loro vita.

Dal 1° agosto 2019 è infatti entrata in vigore la **direttiva 2019/1161/UE** relativa alla **promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada** che impone agli Stati membri di assicurare attraverso **le amministrazioni aggiudicatrici**, per taluni veicoli adibiti al trasporto su strada, la promozione di un mercato di veicoli puliti e a basso consumo energetico. La direttiva fissa per ciascuno Stato Membro degli **obiettivi minimi per gli acquisti verdi pubblici di veicoli puliti**, e per l'Italia sono i seguenti:

- 38,5 % al 2025 e 2030 per i veicoli leggeri
- 10% al 2025 e 15% al 2030 per gli autocarri
- 45% al 2025 e 65% al 2030 per i bus

Con [decreto del MITE 17 giugno 2021](#) (GU 2/7/2021) sono stati definiti i **criteri ambientali minimi per le stazioni appaltanti per l'acquisto, leasing, locazione, noleggio di veicoli adibiti al trasporto su strada** (autovetture e veicoli commerciali leggeri di categoria M1 ed N1).

Il trasporto pubblico locale sostenibile: il rinnovo dei mezzi del TPL

I Fondi per la mobilità sostenibile: rinnovo dei mezzi del TPL e Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile

a) le risorse del PNRR e del decreto-legge n. 59 del 2021 (Fondo complementare)

Il **PNRR** (misura M2C2 – 4.4.1) destina **2.415 milioni di euro** per il **rinnovo dei mezzi del trasporto pubblico locale con veicoli a combustibile pulito**, per il periodo 2021–2026, di cui 500 milioni imputati a progetti già in essere (per approfondimenti si veda la Sezione del Portale dedicata al PNRR).

Tra gli interventi previsti dal **decreto legge n. 59 del 2021** relativo al **Fondo complementare** al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), l'articolo 1, comma 2, lettera c), assegna inoltre al MIMS per il **rinnovo dei bus, assegna ulteriori 600 milioni di euro** (62,12 milioni di euro per l'anno 2022, 80,74 milioni di euro per l'anno 2023, 159,01 milioni di euro per l'anno 2024, 173,91 milioni di euro per l'anno 2025 e 124,22 milioni di euro per l'anno 2026). L'obiettivo fattivo di questa misura è accelerare il rinnovamento del parco autobus con veicoli alimentati a GNL e GNC, quindi a metano, destinati al trasporto extraurbano ed interurbano (1533 bus a metano).

Ulteriori fondi del **programma europeo React-Eu**, per 175 milioni di euro, sono stati assegnati ad aprile 2022 al MIMS per il rinnovo degli autobus del trasporto pubblico locale in Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia, da ultimarsi entro il 31 dicembre 2023, in sinergia con i progetti del Pnrr e del Piano Nazionale Complementare (Pnc).

Per un quadro delle risorse ordinarie destinate al trasporto pubblico locale tramite il c.d. Fondo nazionale TPL, si rinvia al paragrafo del relativo [Tema](#) di documentazione.

b) Il Fondo mezzi

La questione del **rinnovo dei mezzi destinati ai servizi di trasporto pubblico locale** è stata oggetto di diversi interventi normativi sin dalle passate legislature.

Per finanziare il **rinnovo del parco mezzi del trasporto pubblico locale e regionale** è stato **istituito**, dall'**art. 1, comma 866 della legge n. 208 del 2015**, poi modificato dal D.L. n. 50 del 2017, art. 27, comma 12-ter, un apposito **Fondo**, il c.d. "**Fondo mezzi**". Il Fondo è **finalizzato all'acquisto diretto**, anche per il tramite di società specializzate, **nonché alla riqualificazione elettrica ed energetica** o al **noleggio dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale**, con l'intento di allineare il parco mezzi destinato al trasporto pubblico locale e regionale agli standard europei. La legge di bilancio 2021 (comma 661) ha esteso alla **riconversione a gas naturale dei mezzi a gasolio** euro 4 ed euro 5, **nei limiti del 15 per cento delle dotazioni del Fondo, gli interventi finanziabili dal Fondo.**

Il [decreto interministeriale MIT-MEF n. 19 del 26/01/2022](#) modifica i termini contenuti nel precedente decreto interministeriale [n. 345 del 28/10/2016](#) che ha disciplinato l'erogazione delle risorse a valere sul Fondo mezzi ed equipara, differendoli, i termini per l'emissione degli ordinativi delle forniture di materiale rotabile su gomma, ai termini previsti dal PNRR per l'aggiudicazione dei contratti, in modo da favorire il raggiungimento degli obiettivi fissati dal PNRR per quanto riguarda il numero complessivo del materiale rotabile acquistato entro le scadenze temporali stabilite, con particolare riferimento alla quota dei mezzi da acquistare con le risorse a valere sui finanziamenti già in essere.

Il **DL n. 34/2020** (art. 200), **ha peraltro sospeso fino al 2024, l'obbligo per regioni, enti locali e gestori dei servizi di trasporto pubblico passeggeri, di cofinanziare il rinnovo del parco mezzi.** La norma consente inoltre l'acquisto di **autobus** fino **30 giugno 2021** utilizzando la **convenzione Consip Autobus 3.**

Il Fondo, a seguito della proroga disposta dal decreto-legge n. 210 del 2015, è **diventato operativo dal 1° gennaio 2017** ed in esso sono confluite le risorse disponibili (di cui all'art. 1, comma 83, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, e successivi rifinanziamenti - in Tabella E della legge 190/2014), pari a **50 milioni € per ciascuno degli anni 2017, 2018 e 2019.** Al Fondo sono inoltre stati assegnati, sempre dal citato comma 866, **210 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019 e 2020, 130 milioni di euro per l'anno 2021 e 90 milioni di euro per l'anno 2022.**

Tali risorse sono state ripartite tra le regioni, per quanto riguarda le precedenti annualità 2015-2016, con due decreti ministeriali (a valere sul cap. 7251/MIT): il D.M. 10 giugno 2016, n. 209, poi annullato (ne sono stati fatti salvi gli effetti) in seguito a sentenza della Corte Costituzionale per il mancato rispetto dell'obbligo di conseguire l'Intesa con le regioni sul medesimo e quindi il [D.M. 28 ottobre 2016, n. 345](#). Per la **ripartizione alle regioni del Fondo**, è stato emanato il [decreto](#) del Ministro delle infrastrutture e trasporti n. 25 del 23 gennaio 2017, che ha ripartito tra le regioni una quota di risorse del Fondo pari a **50 milioni € per ciascuno degli anni 2017, 2018 e 2019** (cui si deve aggiungere un cofinanziamento regionale per 35,5 mln € complessivi annui), per l'acquisto di **autobus urbani ed extraurbani.** Il decreto prevede l'utilizzo, in via sperimentale, di una **centrale unica di committenza (Consip s.p.a.)**, che individuerà con procedure ad evidenza pubblica il soggetto fornitore per ciascuno dei lotti previsti, con cui stipulare apposite convenzioni. La [gara Consip](#) si è svolta e ha avuto ad oggetto 9 lotti, per la fornitura di 1.600 bus, dei quali 8 sono stati aggiudicati (tra il 22 e il 26 giugno 2018), mentre il lotto 1 è andato deserto. Il fondo nazionale

finanzia direttamente il 60% dell'acquisto, mentre per il restante 40% è previsto il cofinanziamento delle Regioni (pari a ulteriori 100 milioni di euro) nonché di soggetti terzi, pubblici o privati, che esercitano servizi di trasporto pubblico locale e regionale sul territorio di propria competenza. I nove lotti sono stati aggiudicati con ribassi da un minimo del 7,48% ad un massimo del 36,51%. Era previsto che gli enti interessati si avvalessero della convenzione Consip per l'acquisto dei mezzi dal 2 agosto 2018.

b) Il Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile

Con la **legge di bilancio 2017** (articolo 1, commi 613- 615, della **L. 232/2016**) è stata prevista l'emanazione del **Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile ed il rinnovo del parco autobus dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale**, la promozione ed al miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative, in attuazione degli accordi internazionali sulla riduzione delle emissioni, nonché degli orientamenti e della normativa europea. Il **Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile** (comma 615), è stato approvato con [Dpcm 30 aprile 2019](#).

L'approvazione era prevista entro il 30 giugno 2017, ma 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.

Per quanto riguarda le **risorse per la mobilità sostenibile**, il comma 613 della stessa legge di Bilancio 2017 ha disposto l'**incremento delle risorse** attribuite al **Fondo mezzi**, di cui all'articolo 1, comma 866, della legge n. 208 del 2015 di altri **200 milioni di euro per il 2019 e di 250 milioni per ciascuno degli anni dal 2020 al 2033**, per un **totale di 3,7 miliardi €**, e ne ha esteso le finalità al finanziamento delle **infrastrutture tecnologiche di supporto**, segnatamente le **infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici**, finalizzando tali risorse anche alla realizzazione del **Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile**.

Nella tabella seguente si riepilogano **gli stanziamenti confluiti sul Fondo per il rinnovo parco mezzi** previsti dalle leggi n.147 del 2013, n. 208 del 2015 e n. 232 del 2016:

(in milioni di €)

Norma	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	annui dal 2023 al 2033
Co. 83 (l. 147/13)	50	50	50	50	50	-	-	-	-
Co. 866 (l. 208/15)	-	-	-	-	210	210	130	90	-
Co. 613 (l. 232/16)	-	-	-	-	200	250	250	250	250
Totale	50	50	50	50	460	460	380	340	2750

In sede di prima applicazione (per il **periodo 2019-2023**) un terzo delle risorse del Fondo di cui si tratta 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. Tali risorse (pari a 398 milioni di euro) sono state ripartite da un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti tra i comuni destinatari secondo la [tabella qui riportata](#).

Secondo le previsioni di bilancio 2021-2023 al Fondo in questione sono attribuiti 503.723.380 euro per il 2021, 496.000.000 euro per il 2022 e 405.986.182 euro per il 2023.

La legge di bilancio per il 2018 (art. 1, co. 71, legge n. 205 del 2017) ha poi previsto la possibilità di **utilizzare fino a 100 milioni di euro del Fondo mezzi** (finalizzato alla realizzazione del Piano) 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.

c) le risorse per le imprese produttrici di beni e servizi nella filiera dei mezzi di trasporto pubblico su gomma e dei sistemi intelligenti per il trasporto

Il comma 613 dell'articolo 1 della legge di bilancio 2018 ha previsto che nell'ambito del Piano Strategico si definisca un programma di **interventi** finalizzati ad aumentare la **competitività delle imprese produttrici di beni e servizi nella filiera dei mezzi di trasporto pubblico su gomma e dei sistemi intelligenti** per il

trasporto, attraverso il **sostegno agli investimenti produttivi** finalizzati alla transizione verso forme produttive più moderne e sostenibili, con particolare riferimento alla **ricerca e allo sviluppo di modalità di alimentazione alternativa**, per il quale è stata autorizzata la spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2017 e 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2018 e 2019. A valere su tali risorse, il comma 614 ha autorizzato il Ministero dello Sviluppo economico, d'intesa con il MIT, a stipulare **convenzioni con INVITALIA** (Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa ([Qui](#) il testo della Convenzione stipulata nel 2018), e con dipartimenti universitari specializzati nella mobilità sostenibile, per studi ed analisi sui costi benefici degli interventi previsti e dei fabbisogni territoriali, al fine di predisporre sia il Piano strategico nazionale, che il **programma di interventi a sostegno delle imprese**, da disciplinare questi ultimi, secondo il comma 615, con decreto del MISE. In attuazione di tale ultima previsione è stato emanato il decreto del MISE 5 ottobre 2017 (prima della citata pronuncia della Corte Costituzionale sul comma 615) e successivamente il Decreto MISE 17 gennaio 2020 che ha previsto lo strumento dei contratti di sviluppo. Con la [Direttiva del MISE 19 novembre 2020](#) (GU 16.12.2020) sono state quindi fornite all'Agenzia le opportune direttive per definire gli indirizzi e le modalità attuative di finanziamento, tramite lo strumento dei **contratti di sviluppo**, dei programmi di sviluppo finalizzati ad aumentare la competitività delle imprese produttrici di beni e servizi nella filiera dei mezzi di trasporto pubblico su gomma e dei sistemi intelligenti per il trasporto.

Le risorse, secondo la citata direttiva, sono destinate al finanziamento di nuove istanze di Contratti di sviluppo presentate successivamente alla data della direttiva stessa, concernenti programmi finalizzati: allo sviluppo e alla produzione di nuove architetture di autobus, nell'ottica della migrazione verso sistemi di alimentazione alternativa, dell'alleggerimento dei veicoli, della digitalizzazione dei veicoli e dei loro componenti; all'ottimizzazione e produzione di sistemi di trazione a minore impatto ambientale; alla creazione e/o all'ottimizzazione di filiere industriali per la produzione di componentistica per autoveicoli per il trasporto pubblico e lo sviluppo di nuove tecnologie IoT applicate al trasporto pubblico; allo sviluppo, alla standardizzazione ed all'industrializzazione di sistemi di rifornimento e di ricarica, nonché allo sviluppo di tecnologie finalizzate alla produzione di sistemi per la «smart charging» di autobus elettrici.

Le limitazioni alla circolazione dei mezzi più inquinanti

Con l'obiettivo di favorire il rinnovo del parco autobus, sono intervenute norme che hanno **limitato** progressivamente la possibilità di acquistare e mettere in **circolazione** i **mezzi più vetusti ed inquinanti**.

In particolare, a decorrere **dal 1° gennaio 2019, su tutto il territorio nazionale è vietata la circolazione di veicoli a motore destinati al trasporto di persone delle categorie M2 ed M3** (veicoli destinati al trasporto di persone, aventi più di otto posti a sedere) alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento **Euro 0** (art. 1, comma 232, legge n. 190 del 2014), salvo casi specifici di esclusione da definire con decreto ministeriale per particolari categorie di veicoli di carattere storico o destinati ad usi particolari. Il DM 3 novembre 2016 ha previsto i casi di esclusione dal divieto per i veicoli di interesse storico e collezionistico.

Con riguardo a tale limitazione una **deroga** è stata poi **introdotta dal decreto-legge n. 124 del 2019** (art. 47, co. 1-bis), che ha previsto la possibilità di circolazione per i veicoli aventi particolari specifiche dimensionali già adibiti al **trasporto pubblico locale nelle isole minori, fino al 31 dicembre 2020**. Tale disposizione è stata attuata con il [DM 5 febbraio 2020](#), che **consente la circolazione nelle isole minori, fino al 31 dicembre 2020, ai veicoli di categoria M2 ed M3 già adibiti al trasporto pubblico di linea**, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche di antinquinamento **Euro 0**, con dimensioni fino a 2,20 metri di larghezza ed inferiori a 6,50 metri di lunghezza.

Il comma 11-bis dell'articolo 27 del **decreto-legge n. 50 del 2017** ha stabilito che i **contratti di servizio** relativi all'esercizio dei servizi di **trasporto pubblico stipulati successivamente al 31 dicembre 2017 non possano prevedere la circolazione di veicoli a motore adibiti al trasporto pubblico regionale e locale** appartenenti alle **categorie M2 o M3**, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento **Euro 0 o Euro 1**. In tal senso anche l'articolo 27, comma 9, del decreto-legge n. 50 del 2017, che prevede, al fine di favorire il **rinnovo del materiale rotabile, la possibilità di acquisire mezzi anche ricorrendo alla locazione** per quanto riguarda materiale rotabile per il trasporto ferroviario e alla locazione senza conducente **per veicoli di anzianità massima di dodici anni** adibiti al trasporto su gomma e per un periodo non inferiore all'anno.

Il **DL n. 34/2020** (art. 200, comma 7), **ha sospeso fino al 30 giugno 2021 l'obbligo di utilizzare mezzi ad alimentazione alternativa, qualora non sia presente idonea infrastruttura per l'utilizzo di tali**

mezzi, ferma restando la facoltà di impiegare tali mezzi qualora disponibili entro il 30 giugno 2021. Il comma 8 dell'art. 200 consente, inoltre, **fino al 30 giugno 2021**, di **utilizzare una quota delle risorse statali** (massimo del 5%) destinate al rinnovo del materiale rotabile automobilistico e ferroviario del trasporto pubblico locale e regionale, per **l'attrezzaggio dei relativi parchi finalizzato a contenere i rischi epidemiologici per i passeggeri ed il personale viaggiante, ovvero per l'acquisto, da parte delle medesime società** di biciclette elettriche a pedalata assistita e progettate per la mobilità condivisa e all'utilizzo di detti mezzi per l'integrazione dei servizi flessibili e di mobilità condivisa con i programmi di esercizio esistenti (comma 8).

Il trasporto scolastico sostenibile e le misure per il rinnovo dei mezzi di trasporto passeggeri non soggetto ad obblighi di servizio pubblico

Nei **comuni con più di 50.000 abitanti** sottoposti a procedura d'infrazione per la **violazione dei limiti d'emissione degli inquinanti atmosferici**, il **decreto-legge n. 111 del 2019** ha autorizzato la spesa di **euro 10 milioni per ciascuno degli anni 2020 e 2021 per il finanziamento di progetti** sperimentali per la realizzazione o l'implementazione del **servizio di trasporto scolastico con mezzi di trasporto ibridi o elettrici** per i bambini per della scuola dell'infanzia statale e comunale e per gli alunni delle scuole statali del primo ciclo di istruzione. Con [decreto del Ministero dell'ambiente del 28 ottobre 2020](#) (GU 16 dicembre 2020), sono state definite le misure di attuazione di tale norma.

La **legge di bilancio per il 2020** (comma 113) aveva stanziato **3 milioni di euro per l'anno 2020** per il rinnovo del parco veicolare delle imprese di autotrasporto anche nel caso di veicoli adibiti al trasporto passeggeri. Il decreto-legge n. 76 del 2020 ha invece **destinato tali risorse**, aggiungendovi ulteriori 50 milioni di euro (**per un totale quindi di 53 milioni di euro**), **alle imprese di autotrasporto esercenti l'attività di trasporto di passeggeri su strada e non soggetti ad obbligo di servizio pubblico. La medesima disposizione ha previsto che una quota pari a 30 milioni di euro** (poi portati a **50 milioni di euro dalla legge di bilancio per il 2021**) delle risorse autorizzate sia destinata al ristoro delle rate di **finanziamento o dei canoni di leasing**, con scadenza compresa anche per effetto di dilazione tra il 23 febbraio 2020 e il 31 dicembre 2020 ed afferenti gli acquisti effettuati, a partire dal 1° gennaio 2018, anche mediante contratti di locazione finanziaria, da parte delle imprese sopra citate **di veicoli nuovi di fabbrica di categoria M2 ed M3** ed adibiti allo svolgimento del servizio di trasporto di passeggeri su strada.

Le risorse sopra indicate sono finalizzate alla radiazione, per rottamazione, dei veicoli a motorizzazione termica fino a euro IV e di categoria M2 o M3, con contestuale acquisizione, anche mediante locazione finanziaria, di autoveicoli, nuovi di fabbrica, adibiti ai predetti servizi di trasporto passeggeri e di categoria M2 o M3, a trazione alternativa a metano (CNG), gas naturale liquefatto (GNL), ibrida (diesel/elettrico) ed elettrica (full electric) ovvero a motorizzazione termica e conformi alla normativa euro VI. L'entità dei contributi per i veicoli destinati al trasporto passeggeri, compresa tra un minimo di euro 4.000 e un massimo di euro 40.000 per ciascun veicolo (art. 1, commi 115-117).

Gli interventi per il sostegno del trasporto pubblico locale sostenibile nella città di Genova e di Taranto

Con il **decreto-legge n. 109 del 2018** sono stati finanziati alcuni specifici interventi di sostegno per il trasporto pubblico locale a Genova in considerazione delle problematiche derivanti dal crollo del cosiddetto "ponte Morandi".

In primo luogo vengono assegnati alla regione Liguria 20.000.000 di euro per l'anno 2019 per il **rinnovo del parco mezzi utilizzati nella città metropolitana di Genova** con priorità per l'acquisizione di mezzi a propulsione elettrica, ibrida e a idrogeno. Tali risorse sono da destinare al rinnovo del materiale rotabile, "mediante acquisto di nuovi autobus e/o sostituzione di quelli particolarmente vetusti" (articolo 5, comma 2). Con il **decreto-legge n. 162 del 2019** (art. 33, comma 1, lettera a) sono assegnati **ulteriori 20 milioni di €** per l'anno 2020.

Inoltre sono stati attribuiti 500.000 euro per l'anno 2018 e 23 milioni di euro per il 2019 per il finanziamento dei servizi di trasporto aggiuntivi necessari per fronteggiare le criticità trasportistiche conseguenti al crollo del ponte Morandi, per l'efficientamento dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale già attivati, nonché per garantire l'integrazione tariffaria tra le diverse modalità di trasporto nel territorio della città metropolitana di Genova. Con il **decreto-legge n. 162 del 2019** sono stati assegnati ulteriori **9 milioni di euro** per il 2020 alle medesime finalità, prorogando tale sostegno fino al 30 giugno 2020.

Tali disposizioni sono indipendenti dall'assegnazione delle risorse del Fondo per il rinnovo dei mezzi per il trasporto pubblico locale (su cui si veda l'apposito paragrafo).

Il **decreto-legge n. 34 del 2020** ha introdotto poi specifici interventi di sostegno **per il trasporto pubblico locale nella città di Taranto**. In primo luogo sono state anticipate le risorse relative al rinnovo del parco mezzi destinato ai servizi di trasporto pubblico urbano, pari a 10 milioni di euro per l'anno 2020 e 10 milioni per l'anno 2021 a valere sulle

risorse attribuite al Piano Nazionale Strategico della Mobilità Sostenibile. Inoltre il medesimo decreto-legge autorizza la spesa di **130 milioni** di euro per la realizzazione di un sistema innovativo di **bus rapidtransit**, ivi comprese le attività di progettazione e altri oneri tecnici, modulando le relative risorse negli anni dal 2020 al 2024.

La micromobilità elettrica (Monopattini, Segway, Hoverboard)

Nel **2019**, la legge di bilancio (legge n. 145 del 2018) ha autorizzato per la prima volta la sperimentazione nelle città della circolazione su strada di **veicoli di mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica** come **Segway, hoverboard e monopattini** (articolo 1, comma 102). Le modalità di svolgimento della sperimentazione sono state definite con il [decreto ministeriale n. 229 del 4 giugno 2019](#).

Il **decreto-legge n.162 del 2019** ha modificato tali norme prevedendo una disciplina assai più articolata in materia di circolazione dei monopattini elettrici, rispetto alla quale sono definiti condizioni e limiti introducendo anche specifiche sanzioni. E' stata disposta inoltre la proroga di un anno della sperimentazione riguardante la circolazione di *segway, hoverboard e monowheel* e introdotte le sanzioni amministrative per l'utilizzo non conforme alle disposizioni vigenti dei dispositivi di micromobilità oggetto di sperimentazione, diversi dai monopattini elettrici. Sono altresì disciplinate le attività di noleggio di monopattini, anche in modalità *free floating* rimettendo ai comuni le determinazioni in merito allo svolgimento di tale attività economica.

Con la **legge di bilancio 2020** (articolo 1, commi da 75 a 75-septies della legge 27 dicembre 2019, n. 160) è stata disposta l'equiparazione dei monopattini elettrici che rientrassero nei limiti di potenza e velocità definiti in tale decreto ministeriale ai velocipedi.

Sulla materia la IX Commissione ha poi iniziato l'esame della Pdl A.C.[2675](#) "Disposizioni in materia di circolazione di **monopattini** a propulsione prevalentemente elettrica".

Il **decreto legge n. 121 del 2021** (art. 1-ter) è successivamente intervenuto riordinando interamente la **disciplina della circolazione dei monopattini elettrici** contenuta nella legge di bilancio 2020. La disciplina è in sintesi la seguente:

- i **requisiti che i monopattini** a propulsione prevalentemente elettrica devono possedere prevedono la conformità alle **caratteristiche costruttive di cui all'allegato 1 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019**, l'assenza di posti a sedere, il motore elettrico di potenza nominale continua non superiore a 0,50 kW e la presenza di un segnalatore acustico; è stata introdotta la presenza di un regolatore di velocità configurabile in funzione dei **limiti di velocità**, che sono di 6 km/h quando circolano nelle aree pedonali e in **20 km/h** in tutti gli altri casi;
- vi è l'obbligo che a partire dal 1° luglio 2022 (termine poi differito al **30 settembre 2022 dal D.L. n. 228/2021**), che i monopattini elettrici commercializzati in Italia siano dotati di **indicatori luminosi di svolta e di freno su entrambe le ruote**; per i monopattini già in circolazione prima di tale termine, è fatto obbligo di adeguarsi entro il 1° gennaio 2024;
- i servizi di **noleggio dei monopattini elettrici**, anche in modalità *free-floating*, possono essere attivati esclusivamente con apposita **delibera della Giunta comunale** nella quale devono essere previsti, oltre al numero delle licenze attivabili e al numero massimo dei dispositivi in circolazione, anche: a) l'obbligo di copertura assicurativa per lo svolgimento del servizio stesso; b) le modalità di sosta consentite per i dispositivi interessati; c) le eventuali limitazioni alla circolazione in determinate aree della città; per gli operatori di noleggio di monopattini elettrici vi è l'obbligo di richiedere l'acquisizione della foto al termine di ogni noleggio dalla quale si desuma chiaramente la posizione dello stesso nella pubblica via;
- i monopattini elettrici possono essere condotti solo da **utilizzatori che abbiano compiuto quattordici anni di età**, con l'obbligo di indossare un idoneo **casco** protettivo conforme alle norme tecniche armonizzate **per i soli conducenti di età inferiore ai diciotto anni**;
- sui **marciapiedi è vietata la circolazione dei monopattini elettrici** ed è vietata altresì **la sosta** (salvo nelle aree individuate dai comuni) ;
- è **vietato circolare contromano** salvo nelle strade con doppio senso ciclabile;
- è consentita la sosta negli stalli riservati a velocipedi, ciclomotori e motoveicoli.

Il successivo **D.L. n. 228 del 2021 (c.d. decreto legge proroga termini)**, convertito dalla legge n. 15 del 2022, ha chiarito inoltre che ai monopattini elettrici è consentito circolare:

- nei **centri abitati**, solo sulle **strade** il cui limite di velocità sia **entro i 50 chilometri orari**, nelle aree **pedonali**, sui percorsi pedonali e ciclabili, su corsie ciclabili, su strade a priorità ciclabile, su piste ciclabili in sede propria e su corsia riservata ovvero dovunque sia consentita la circolazione delle biciclette;
- **fuori dai centri abitati**, solo sulle **piste ciclabili** e su altri percorsi **riservati alla circolazione delle biciclette**.

Il buono per la micro mobilità elettrica e le altre misure di incentivazione

Il decreto-legge n. 111 del 2019 (articolo 2), come modificato dal **decreto-legge n. 34 del 2020** (art. 229), ha istituito un **Fondo** denominato «**Programma sperimentale buono mobilità**», con **risorse** pari a 5 milioni per l'anno 2019, 70 milioni per l'anno 2020, 70 milioni per l'anno 2021, 55 milioni per l'anno 2022, 45 milioni per l'anno 2023 e 10 milioni per l'anno 2024. Tali risorse sono destinate alla concessione di **due tipologie di contributi**:

1) per il **2020**, un **buono** da utilizzare **dal 4 maggio 2020 e fino al 31 dicembre 2020**, per l'**acquisto di biciclette, anche a pedalata assistita, di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica (monopattini, hoverboard, segway** etc come definiti dall'art. 33-bis del D.L. n. 162 del 2019), ovvero per l'utilizzo di forme di **mobilità condivisa** (c.d. *sharing mobility*, escluse le autovetture). Il buono è pari al **60 per cento della spesa sostenuta** per un ammontare non superiore a **500 euro** e può essere richiesto **una sola volta**, da parte di **maggioresni** residenti di città **capoluogo** (di regione o di provincia), di comuni con più di **50.000 abitanti** o di **città metropolitane**.

Con il [decreto del Ministero dell'ambiente 14 agosto 2020](#), sono state dettate le disposizioni di **attuazione** per l'anno 2020 del **"buono mobilità"**.

Il decreto prevede che il buono sia riconosciuto a partire dal 4 maggio 2020 e fino al 31 dicembre 2020, nella misura del **60 per cento della spesa** sostenuta con un **massimo di 500 euro**, per chi abbia acquistato nel suddetto periodo:

a) **biciclette**, sia tradizionali che a pedalata assistita;

b) **veicoli** per la mobilità personale a **propulsione** prevalentemente **elettrica** (**monopattini, hoverboard, segway** etc..di cui all'art. 33-bis del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162).

Il buono è anche riconosciuto per **l'utilizzo dei servizi di mobilità condivisa a uso individuale** (i servizi di c.d. "**sharing mobility**", es. scooter sharing, bike sharing), esclusi quelli mediante autovetture.

I buoni mobilità sono emessi secondo l'ordine temporale di arrivo delle istanze fino ad esaurimento delle risorse disponibili per l'anno 2020.

Per usufruire del buono occorre ottenere registrarsi sull'applicazione web: <https://www.minambiente.it/bonus-mobilita>

La legge di bilancio 2021 (comma 692), in ragione del numero di richieste di fruizione del buono pervenute, ha **incrementato di 100 milioni di euro per l'anno 2021, il fondo** per consentire il **rimborso degli acquisti** dei beni e servizi **effettuati dal 4 maggio 2020 al 2 novembre 2020**, e, in particolare, di **biciclette, anche a pedalata assistita; veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica e servizi di mobilità condivisa a uso individuale** esclusi quelli mediante autovetture.

Alla **medesima finalità** di riconoscere l'erogazione del buono mobilità, sono destinate anche le **risorse derivanti dal mancato o parziale utilizzo**, che sarà registrato alla data del **5 dicembre 2020** degli stessi **buoni mobilità erogati**, in quanto il 4 dicembre 2020 scade il termine per effettuare gli acquisti, sempre ai sensi dell'articolo 2, comma 1, terzo periodo, del decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111. In base al **comma 694 della medesima legge di bilancio**, alla **conclusione delle procedure di assegnazione** delle risorse di cui ai commi 692 e 693, le **eventuali disponibilità** saranno **destinate, per l'anno 2021, all'erogazione del buono mobilità previsto in caso di rottamazione di un'autovettura o motociclo inquinanti** nei comuni oggetto di procedure di infrazione europea per la qualità dell'aria.

2) le risorse relative agli anni **dal 2021 al 2024** sono destinate alla concessione di un **"buono mobilità" per la rottamazione**, **dal 1° gennaio 2021 al 31 dicembre 2021**, di **autovetture** (omologate fino alla classe Euro 3) o di **motocicli inquinanti** (omologati fino alla classe Euro 2 ed Euro 3 a due tempi), ai **cittadini residenti nei comuni italiani oggetto di procedure di infrazione per violazione dei limiti di emissioni inquinanti**.

L'art. 5-bis, comma 2, lett. d) del **D.L. n. 73 del 2021** ha peraltro **ridotto di 40 milioni di euro la dotazione del fondo "Programma sperimentale del buono mobilità"** per la copertura finanziaria di disposizioni per il settore elettrico relative al 2021.

Il buono è pari a **1.500 euro per ogni autovettura e a 500 euro per ogni motociclo** rottamato e si prevede che possa essere **utilizzato, entro i successivi tre anni**, per l'acquisto, anche a favore di persone conviventi, di **abbonamenti al trasporto pubblico** locale e regionale, nonché di **biciclette anche a pedalata assistita** o per l'**utilizzo dei servizi di mobilità condivisa**. Il decreto-legge n. 34 del 2020 ne ha esteso l'utilizzo all'acquisto di **mezzi di micromobilità elettrica**.

I due buoni sopra descritti sono cumulabili.

Per le **disposizioni attuative** di tale buono era prevista l'emanazione, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto, di un **decreto** del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dello sviluppo economico, sentita la Conferenza unificata. Tale decreto non risulta emanato.

Secondo il regime risultante dalle modifiche introdotte con il decreto-legge n. 104 del 2020, la legge di bilancio 2019 prevede inoltre per le **persone fisiche che rottamano un secondo veicolo di categoria M1** rientrante tra quelli previsti dal comma 1032 della legge di bilancio, per la fruizione del cosiddetto ecobonus (si veda l'apposito paragrafo), un incentivo in forma di **credito di imposta** entro tre annualità **per l'acquisto di monopattini elettrici, biciclette** elettriche o muscolari, abbonamenti al trasporto pubblico, servizi di mobilità elettrica in condivisione o sostenibile (nel testo precedentemente vigente era prevista la possibilità di ottenere un ulteriore sconto di 750 euro, da sommare a quelli già attribuiti al primo veicolo, contestualmente all'acquisto di un veicolo con emissioni di CO₂ comprese tra 0 e 110 g/km).

Per quanto riguarda il **miglioramento dell'efficienza dei mezzi di trasporto collettivo** il **decreto-legge n. 111 del 2019** ha previsto il finanziamento di progetti per la creazione, il prolungamento, l'ammodernamento e la messa a norma di **corsie preferenziali per il trasporto pubblico locale** autorizzando la spesa di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020 e 2021. Anche tali progetti si riferiscono alle aree del Paese oggetto di procedure di infrazione per violazione dei limiti di emissioni inquinanti. Il **decreto-legge n.34 del 2020** ha esteso le finalità dell'intervento anche alle **piste ciclabili** (art. 229).

La figura del Mobility Manager

Il **decreto-legge n. 34 del 2020** (art. 229, co. 4) per favorire la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale, al fine di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane ha previsto l'**adozione, entro il 31 dicembre di ogni anno**, di un **piano degli spostamenti casa-lavoro** del personale da parte delle **imprese** e le **pubbliche amministrazioni aventi singole unità locali con più di 100 dipendenti** e ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un **Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti**, nominando, a tal fine, un **Mobility Manager** con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile.

Il **Mobility Manager** promuove, anche collaborando all'adozione del piano di mobilità sostenibile, la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone, al fine di consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare nelle aree urbane e metropolitane, tramite l'attuazione di interventi di mobilità sostenibile. Per le pubbliche amministrazioni tale figura è scelta tra il personale in ruolo.

Si demanda a **uno o più decreti di natura non regolamentare** del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, la disciplina delle modalità attuative della previsione. Il **decreto 12 maggio 2021** del Ministero della transizione ecologica, di concerto con il MIMS (G.U. 26.05.2021), ha dettato le **"Modalità attuative delle disposizioni relative alla figura del mobility manager"**.

Il successivo **decreto legge n. 73 del 2021** ha disposto (art. 51, commi 7 e 8), l'**istituzione**, presso il Ministero delle infrastrutture e la mobilità sostenibili, di un **fondo con una dotazione di euro 50 milioni per l'anno 2021**, finalizzato a consentire una più efficace distribuzione degli utenti del trasporto pubblico di linea, nonché di realizzare un più idoneo **raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività economiche, lavorative e didattiche e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale**, urbano ed extraurbano, tenuto conto delle misure di contenimento individuate con i provvedimenti anti Covid. Il fondo è destinato all'erogazione:

a) di **contributi destinati** al finanziamento di iniziative di mobilità sostenibile, incluse iniziative di **car-pooling**, di **car-sharing**, di **bike-pooling** e di **bike-sharing**, in favore delle **imprese** e delle **pubbliche amministrazioni** che provvedano, previa **nomina del mobility manager**, a predisporre, entro il 31 agosto 2021, un **piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale**;

b) di **contributi** per finanziare iniziative di mobilità sostenibile, incluse iniziative di **pedibus**, di **car-pooling**, di **car-sharing**, di **bike-pooling** e di **bike-sharing**, in favore degli **istituti scolastici** di ogni ordine e grado che provvedano, previa nomina del **mobility manager scolastico** (di cui è prevista l'istituzione dall'art. 5, comma 6 della legge 28 dicembre 2015, n. 221), a predisporre, entro il 31 agosto 2021, un piano degli spostamenti casa-scuola-casa del personale scolastico e degli alunni.

Il **comma 8** rinvia ad un **decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro sessanta giorni** dalla data di entrata in vigore del decreto, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, della transizione ecologica e dell'istruzione e previa intesa in sede di Conferenza unificata, la definizione dei **criteri** e delle modalità **per il riconoscimento dei contributi per il tramite degli enti locali**.

La mobilità ciclistica

Nel corso della XVIII legislatura è proseguita l'attività di **promozione della mobilità ciclistica** che aveva caratterizzato l'azione politica nel corso della legislatura precedente.

La **legge di bilancio per il 2019** aveva previsto l'istituzione di un **Fondo**, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, finalizzato alla progettazione delle "autostrade ciclabili" con una dotazione di **2 milioni** di euro per l'anno 2019. Successivamente la finalizzazione del Fondo è stata riferita alla **progettazione di "ciclovie interurbane"** (dall'art. 5-bis del decreto-legge n. 32 del 2019), come definite nella legge n. 2 del 2018. Infine il decreto-legge n. 76 del 2020 ha ulteriormente modificato la finalizzazione delle risorse destinandole **all'installazione della segnaletica lungo l'itinerario ciclo-turistico appenninico tra il Comune di Altare, in Liguria, fino al Comune di Alia, in Sicilia**, aggiornando anche il termine per l'emanazione del decreto ministeriale che individui la modalità di ripartizione delle risorse al 30 novembre 2020.

La **legge di bilancio 2020** ha previsto poi l'istituzione di un **Fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane** con una dotazione finanziaria di **50 milioni € per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024**, per finanziare il 50% degli interventi di realizzazione di nuove piste ciclabili urbane da parte di **comuni** e di **unioni di comuni** che abbiano approvato strumenti di pianificazione che prevedono lo sviluppo strategico della rete ciclabile urbana.

Contribuiscono inoltre alla **promozione della mobilità ciclistica** le disposizioni introdotte dal **decreto-legge n. 34 del 2020** che hanno introdotto nel **Codice della strada** la definizione della cosiddetta "casa avanzata" (individuando per quest'ultima caratteristiche e modalità di realizzazione) e quella di "corsia ciclabile" nonché le disposizioni che estendono alla realizzazione, risistemazione, prolungamento o messa a norma di piste ciclabili le risorse originariamente destinate dal decreto-legge n. 111 del 2019 alle corsie riservate al trasporto collettivo (si vedano per il dettaglio di questi interventi i paragrafi concernenti le Modifiche al Codice della strada e La mobilità sostenibile). Diverse modifiche al Codice della strada introdotte **dal decreto-legge n.76 del 2020** sono dirette a rafforzare la sicurezza dei ciclisti nella circolazione.

Il sistema nazionale di ciclovie turistiche e gli interventi per la sicurezza della ciclabilità cittadina: la fase realizzativa e i finanziamenti attribuiti

I primi stanziamenti per un **sistema nazionale di ciclovie turistiche**, sono stati previsti dalla La legge di stabilità 2016 ([L. 208/2015](#), art. 1, comma 640), che ha destinato **17 milioni di euro per l'anno 2016, e 37 milioni di euro per gli anni 2017 e 2018** per la sua progettazione e realizzazione, nonché per la **progettazione e realizzazione di ciclostazioni ed interventi per la sicurezza della ciclabilità cittadina**.

Sono stati individuati in particolare i seguenti tre interventi prioritari:

- **la ciclovie del Sole: Verona-Firenze;**
- **la ciclovie VenTo: Venezia Torino;**
- **il Grab Roma.**

E' poi stata inserita la **Ciclovia dell'acquedotto pugliese**, da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE), attraverso la Campania, la Basilicata e la Puglia , così come individuato dalla delibera CIPE, 1° febbraio 2001, nel progetto Basilicata. Il comma 644 ha definito la copertura finanziaria per tali interventi. La legge n. 221 del 2015 aveva in precedenza assegnato alla regione Emilia Romagna un contributo di 5 milioni di euro per l'anno 2016 per il recupero a scopi ciclopedonali del tracciato dismesso della tratta ferroviaria Bologna Verona nell'ambito del corridoio europeo Eurovelo 7.

La **legge di bilancio per il 2017** (art. 1, commi 144 e 145) ha **incrementato le risorse assegnate** alla realizzazione **del sistema nazionale di ciclovie turistiche**, autorizzando l'ulteriore spesa di 13 milioni di euro per l'anno 2017, di 30 milioni di euro per l'anno 2018 e **di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2024**. Le risorse sono destinate alla realizzazione di progetti individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Su tali risorse ha inciso la **legge di bilancio 2020** che ha disposto, in seconda sezione, una **rimodulazione di 25 milioni di euro per la mobilità ciclabile (ciclovie turistiche e sicurezza piste ciclabili cittadine**, capitolo MIT/7582), spostando le risorse **dal 2020 al 2021**.

Oltre a tale rimodulazione si ricorda anche un definanziamento di 0,5 mln e per il 2020 e di 10 mln € circa per il 2021, sul cap 7582/3 relativo al fondo per la progettazione e la realizzazione di ciclovie turistiche (nell'ambito del Programma 14.11 del MIT).

Il **18 giugno 2020** è stata raggiunta in Conferenza Unificata l'intesa sullo schema di decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di **ripartizione delle risorse**, pari complessivamente a **137,2 milioni di euro** (51,4 milioni per il 2020 e 85,8 milioni per il 2021), per la **progettazione e realizzazione di ciclostazioni e di interventi per la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina** . Le risorse spettano, in base alla popolazione, ai Comuni e alle Città Metropolitane, ai Comuni capoluogo di Città Metropolitana, Provincia o Regione e ai Comuni con popolazione residente superiore a 50mila abitanti, nonchè in base al fatto di avere già adottato o approvato un PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile). Qui le [tabelle](#) di ripartizione dei finanziamenti per i singoli comuni ed il totale per ciascuna regione.

Per quanto riguarda le **ciclovie turistiche**, il 4 maggio 2016 il Ministro delle infrastrutture e trasporti ha presentato il **masterplan** per dare vita ad una rete infrastrutturale italiana delle ciclovie turistiche.

Il 27 luglio **2016** sono stati siglati i primi tre **protocolli d'intesa tra il MIT e le otto regioni** per la progettazione e la realizzazione delle prime ciclovie turistiche nazionali previste dalla legge di Stabilità 2016. I protocolli sono stati concordati con le regioni Lombardia, Veneto, Emilia Romagna, Piemonte, Toscana, Campania, Puglia e Basilicata. I tre protocolli d'intesa riguardano la progettazione e la realizzazione della **Ciclovia Ven-To**, da Venezia (VE) a Torino (TO) (siglato tra Mit, Mibact e Regioni Veneto, Lombardia, Emilia Romagna e Piemonte); **Ciclovia del Sole**, da Verona (VR) a Firenze (FI) (siglato tra Mit, Mibact e Regioni Veneto, Lombardia, Emilia Romagna e Toscana); **Ciclovia dell'Acquedotto Pugliese**, da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE) (siglato tra Mit, Mibact e Regioni Campania, Basilicata e Puglia). Il 21 settembre 2016 è stato poi sottoscritto il protocollo d'intesa per il "GRAB", il Grande Raccordo Anulare delle Bici, tra il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Sindaco di Roma Capitale, che dà il via al percorso amministrativo per la progettazione e la realizzazione delle opere relative alla ciclovia della Capitale. Con la [direttiva ministeriale n. 133/2017](#) sono stati finanziati con **4,78 milioni di euro** i progetti di fattibilità tecnica ed economica di queste quattro ciclovie turistiche. Il finanziamento è stato disposto per procedere rapidamente alla realizzazione dei percorsi ritenuti prioritari, in attesa della proposta del gruppo di lavoro istituito con decreto n. 85 del 14/3/2017, riguardante gli standard ed i requisiti omogenei che dovranno avere le ciclovie turistiche. Si è previsto il finanziamento degli interventi con gli stanziamenti delle leggi di bilancio 2016 e 2017, pari a circa **370 milioni di euro** complessivi con **l'apertura dei cantieri prevista nel 2018**. La direttiva assegna a ciascun ente capofila le risorse, tenendo conto del costo stimato dei progetti, secondo la complessità dei percorsi. Le risorse assegnate sono le seguenti:

- Ciclovia del Sole, Bologna-Firenze, costo stimato 61,65 milioni di euro, assegnati per il progetto di fattibilità tecnica ed economica 1,06 milioni di euro;
- Ciclovia Vento, Venezia-Torino, costo stimato 129,70 milioni di euro, assegnati 2,75 milioni di euro;
- Ciclovia dell'Acquedotto Pugliese, costo stimato 106,51 milioni di euro, assegnati per il progetto di fattibilità tecnica ed economica 814 mila euro;
- Grab, Grande raccordo anulare delle bici, di Roma, costo stimato di 14,88 milioni di euro, assegnate risorse per 146 mila euro per il progetto di fattibilità tecnica ed economica.

Con il successivo decreto direttoriale 16 maggio 2017, n. 23, in attuazione della direttiva, sono state messe a disposizione di ciascuna delle quattro ciclovie turistiche la quota di risorse, allocate sul capitolo 7582/1 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'articolo 52 del **decreto-legge n. 50 del 2017** ha integrato la norma del comma 640 della legge di Stabilità 2016, con la previsione di ulteriori interventi sul territorio nazionale da attuare nell'ambito delle risorse già previste a legislazione vigente. Sono state quindi aggiunte all'elenco delle ciclovie finanziabili le seguenti:

- ciclovie del Garda;
- ciclovie Trieste - Lignano Sabbiadoro – Venezia;
- ciclovie Sardegna;
- ciclovie Magna Grecia (Basilicata, Calabria, Sicilia);
- ciclovie Tirrenica;
- ciclovie Adriatica.

Il 9 agosto 2017 sono stati sottoscritti i protocolli di intesa con: la Regione Veneto, la Regione Lombardia e la Provincia autonoma di Trento (Capofila) (Ciclovie del Garda); la Regione autonoma della Sardegna (Ciclovie Sardegna, e 11 settembre 2017 la Regione ha trasmesso la stima del costo del progetto di fattibilità tecnica ed economica); la Regione Calabria (Capofila), la Regione Basilicata e la Regione Sicilia (Ciclovie della Magna Grecia). Il 18 ottobre 2018 e la Regione Calabria ha trasmesso la stima del costo del progetto di fattibilità tecnica ed economica della ciclovie turistica Magna Grecia; il 17 ottobre 2018 la Regione Marche ha trasmesso la stima del costo del progetto di fattibilità tecnica ed economica della ciclovie turistica Adriatica; il 17 ottobre 2018 la Regione Toscana ha trasmesso la stima del costo del progetto di fattibilità tecnica ed economica della ciclovie turistica Tirrenica; il 19 ottobre 2018 la Provincia autonoma di Trento ha trasmesso la stima del costo del progetto di fattibilità tecnica ed economica della ciclovie turistica del Garda; il 18 ottobre 2018 la Regione autonoma Friuli Venezia Giulia ha trasmesso la stima del costo del progetto di fattibilità tecnica ed economica della ciclovie turistica Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia. Con la [direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 20 luglio 2017, n. 375](#), sono stati definiti i «Requisiti di pianificazione e standard tecnici per la progettazione e la realizzazione del sistema nazionale delle ciclovie turistiche».

Con il [decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 27 dicembre 2017, n. 468](#), sono state ripartite, tra regioni e province autonome, le risorse destinate alla progettazione ed alla realizzazione di interventi per la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina, per l'importo complessivo di **euro 14.787.683,69**, di cui 10.219.320,40 euro a valere sulle risorse 2016 (di cui all'art. 1, comma 640, della legge di Stabilità 2016).

Il **29 novembre 2018** è stato emanato il [decreto ministeriale n. 517 sulla " Progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche"](#) (G.U. 22 gennaio 2019, n. 18), come previsto dalla legge di Stabilità 2016, che quantifica le risorse stanziare dalla legge di stabilità 2016 e successive modificazioni in **361.780.679,60 euro** (al netto di quanto già ripartito con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 27 dicembre 2017, n. 468) iscritte sul capitolo 7582/MIT e di cui vengono anche definiti il piano di riparto e le modalità di erogazione (art. 3 e 4), che sono così articolate:

a) annualità 2016: 4,78 milioni € circa; b) annualità 2017: 50 milioni €; c) annualità 2018: 67 milioni €; d) annualità 2019: 40 milioni €; e) per ciascuna delle annualità dal 2020 al 2024: 40 milioni €.

Il decreto prevede inoltre che la progettazione e la realizzazione del sistema nazionale di ciclovie turistiche sia effettuata previa **stipula di un Protocollo di intesa** con il quale **le regioni e le province autonome** interessate dall'itinerario si dovranno impegnano a individuare un soggetto capofila che abbia la funzione di coordinamento e di unico referente con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il decreto prevede altresì che nei tempi e con le modalità stabilite nel Protocollo di intesa, sia redatto, **entro il 31 dicembre 2020, il progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'intera ciclovie turistica**, che sarà oggetto di valutazione da parte dei singoli Tavoli tecnici appositamente istituiti presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini della valutazione dell'ammissibilità dei progetti al finanziamento. Il progetto di fattibilità tecnica ed economica individuerà, altresì, almeno un lotto funzionale immediatamente realizzabile per ciascuna regione della singola ciclovie, sulla base dei criteri della direttiva ministeriale 11 aprile 2017, n. 133. Per monitorare sia in itinere che *ex post* l'attuazione del sistema nazionale delle ciclovie turistiche, viene inoltre costituito un **Tavolo permanente di monitoraggio**.

Il 18 giugno 2020 è stata raggiunta in Conferenza Unificata Stato Regioni l'intesa sullo schema di decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali e per il turismo di modifica del decreto interministeriale 29 novembre 2018, n. 517 in materia di **risorse destinate al sistema nazionale di ciclovie turistiche**. Il decreto ministeriale 517 è stato quindi modificato con il [decreto ministeriale n. 283 del 20/07/2020](#), adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali e per il turismo, **rimodulando le risorse** in relazione allo stato effettivo di avanzamento degli interventi previsti, nei seguenti termini: **annualità 2020: 10 milioni**

di €; annualità 2021: 40 milioni di €; annualità 2022: 60 milioni di €; annualità 2023: 60 milioni di euro; annualità 2024: 70 milioni di euro.

Con [decreto del Ministero delle infrastrutture e trasporti 12 agosto 2020](#) (G.U. 10 ottobre 2020) sono state definite le **risorse destinate alle ciclovie urbane ed il loro riparto tra gli enti locali**, in coerenza con i criteri dell'art. 229 del D.L. n. 34/2020 e considerando che sul capitolo 7582/MIT (PG1, PG2, PG3 e PG4) risultano disponibili per gli esercizi 2020-2021 complessivamente 144.538.004,57 euro, oltre le risorse, pari a 2.706.453,43 euro, già assegnate alla ciclovia GRAB di Roma. Il decreto ministeriale assegna **risorse complessive pari a 137.244.458 euro**, di cui **51.444.458 euro per l'anno 2020 e 85.800.000 euro per l'anno 2021**, alle città metropolitane (30%), ai comuni capoluogo delle città metropolitane (40%), ai comuni con popolazione superiore a 50 mila abitanti (27%) ed a quelli con popolazione inferiore (3%). E' prevista una premialità ai comuni e alle città metropolitane che abbiano già adottato il Piano urbano per la mobilità sostenibile (PUMS) e si prevede in via sperimentale l'assegnazione di risorse destinate all'immediata realizzazione di piste ciclabili di collegamento tra le università e le principali stazioni ferroviarie (complessivi 4.244.458 euro, di cui 1.590.984,77 euro per l'anno 2020 ed 2.653.473,23 euro per l'anno 2021). Gli enti locali beneficiari delle risorse dovranno provvedere alla **realizzazione degli interventi entro ventidue mesi** dalla pubblicazione del decreto nella Gazzetta Ufficiale. [Qui](#) la Tabella di assegnazione delle risorse.

Focus

[La legge sulla mobilità ciclistica della XVII legislatura](#)

<https://temi.camera.it/leg18/post/la-legge-sulla-mobilit-ciclistica-della-xvii-legislatura.html>

Le infrastrutture a servizio della mobilità elettrica

Il quadro europeo ed il recepimento in Italia

La Direttiva DAFI

La [Direttiva 2014/94/UE](#) sulla realizzazione di un'**infrastruttura per i combustibili alternativi (DAFI)**, recepita nella normativa nazionale con il [D.Lgs. 16 dicembre 2016, n. 257](#), ha come obiettivo lo sviluppo di un mercato ampio di combustibili alternativi per il trasporto, che sono individuati in: elettricità, gas naturale e idrogeno. Ciascun tipo di propellente è oggetto di una previsione normativa relativa alla sua distribuzione. La direttiva, con il fine di ridurre al minimo la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti, fissa:

- i requisiti minimi per la costruzione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, 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;
- le specifiche tecniche comuni per tali punti di ricarica e di rifornimento, e requisiti concernenti le informazioni agli utenti.

La direttiva prevede la realizzazione di un **Quadro Strategico nazionale** per l'attuazione degli obiettivi della direttiva, allegato allo stesso [D.Lgs. n. 257/2016](#) (Allegato III).

Il [decreto legislativo n. 257/2016](#) prevede anche (art. 3) l'**aggiornamento triennale** del Quadro Strategico Nazionale, ovvero di sue singole sezioni e sottosezioni, 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, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa della Conferenza unificata. Lo stesso aggiornamento è previsto anche in caso di significativi sviluppi tecnologici, di mutate condizioni di mercato anche con riferimento al contesto internazionale, o di sopravvenute esigenze di ordine economico, sociale e ambientale.

A sostegno della realizzazione degli obiettivi del Quadro Strategico Nazionale, il medesimo D.Lgs. prevede altresì che - con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere della Conferenza unificata, siano adottate le

linee guida per la redazione dei **Piani urbani per la mobilità sostenibile-PUMS** (art. 3, comma 7, lettera c). L'adozione di tali linee guida è avvenuta con D.M. 4 agosto 2017 (pubblicato nella G.U. del 5 ottobre 2017).

Nel 2014 è stato approvato il [Piano infrastrutturale per i veicoli alimentati ad energia elettrica \(PNire\)](#) (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 2 dicembre 2014), ai sensi dell' [articolo 17-septies del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83](#), e per la sua attuazione si è prevista la stipula di **accordi di programma**, approvati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previa delibera del CIPE, a seguito di intesa con la Conferenza unificata. Il CIPE nella seduta del 23 dicembre 2015 ha definito l' **aggiornamento** annuale del Piano, poi approvato con [DPCM 18 aprile 2016](#) (GU 30 giugno 2016) il cui art. 2 individua nella stipulazione di appositi accordi di programma l'attuazione dell'aggiornamento del Piano. Con il [D.Lgs. n. 257/2016](#), di recepimento della c.d. direttiva DAFI n. 2014/94, il Piano (**PNire**) è confluito nel **Quadro strategico nazionale** previsto dalla direttiva stessa.

Con [DPCM 1 febbraio 2018](#) è stato approvato l'**Accordo di programma per la realizzazione della rete infrastrutturale** per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, finalizzato alla individuazione dei programmi di intervento predisposti dalle Regioni e dalle Province autonome (elencati nell'Allegato 1) per la realizzazione di reti di ricarica e per la cui attuazione è prevista la stipula di apposite convenzioni tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la singola Regione/Provincia Autonoma.

Il [D.L. n. 32 del 2019](#) (art. 4, comma 7-bis), rinvia ad un **decreto interministeriale** (decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro dello sviluppo economico) da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto , l'individuazione degli interventi diretti a realizzare la **Piattaforma Unica Nazionale (PUN) dei punti di ricarica** o di rifornimento di combustibili alternativi e degli investimenti del Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli elettrici prevedendo che gli investimenti del Pnire saranno a favore di progetti di realizzazione di reti di infrastrutture di ricarica elettrica, immediatamente realizzabili, valutati e selezionati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Per quanto riguarda in particolare le **strutture di ricarica elettrica**, l'[articolo 4 del D.Lgs. n. 257/2016](#) prevede che gli Stati membri garantiscono la **creazione**, attraverso i rispettivi quadri strategici nazionali **entro il 31 dicembre 2020**, di un **numero adeguato di punti di ricarica accessibili al pubblico**: ciò in modo da assicurare che i veicoli elettrici circolino almeno negli agglomerati urbani/suburbani e in zone densamente popolate o nelle reti stabilite tra Stati membri.

Il numero di tali punti di ricarica è stabilito tenendo conto - tra l'altro - del numero stimato di veicoli elettrici che saranno immatricolati entro la fine del 2020 (indicato nei rispettivi quadri strategici nazionali) nonché delle migliori prassi e raccomandazioni formulate dalla Commissione.

La creazione di punti di rifornimento di idrogeno è invece prevista non prima del 2025 (articolo 5).

In dettaglio si dispone che sia realizzato un numero adeguato di punti di ricarica elettrica accessibili al pubblico per garantire l'interoperabilità tra punti già presenti e da installare, e, a seconda delle esigenze del mercato, che i veicoli elettrici circolino almeno negli agglomerati urbani e suburbani, in altre zone densamente popolate e nelle altre reti e secondo i seguenti ambiti individuati progressivamente:

- a) città metropolitane - poli e cintura - e altre aree urbane che hanno registrato nell'ultimo triennio lo sfioramento dei limiti delle concentrazioni inquinanti;
- b) aree urbane non rientranti nella lettera a);
- c) strade extraurbane, statali e autostrade.

Misure per agevolare la realizzazione delle infrastrutture di ricarica sono previste dagli articoli 15 e 17 del decreto legislativo.

L'articolo 18 stabilisce che le regioni, nel caso di autorizzazione alla realizzazione di nuovi impianti di distribuzione carburanti e di ristrutturazione totale degli impianti di distribuzione carburanti esistenti, prevedono l'obbligo di dotarsi di infrastrutture di ricarica elettrica di potenza elevata nonché di rifornimento di GNC o GNL anche in esclusiva modalità self service.

In ambito autostradale, gli obblighi sopra detti sono assolti dai concessionari autostradali, i quali entro il 31 dicembre 2018 presentano al concedente un piano di diffusione dei servizi di ricarica elettrica, di GNC e GNL garantendo un numero adeguato di punti di ricarica e di rifornimento lungo la rete autostradale e la tutela del principio di neutralità tecnologica degli impianti.

Per quanto riguarda la fornitura di gas naturale per il trasporto, il decreto prevede che entro il 31 dicembre 2025, dovrà essere realizzata nei **porti marittimi**, un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL per consentire la navigazione di navi adibite alla navigazione interna o navi adibite alla navigazione marittima alimentate a GNL nella rete centrale della TENT (entro il 2030 per la navigazione in acque interne) (articolo 6).

La Direttiva EPBD

[Direttiva 2018/844/UE](#) sulla **prestazione energetica degli edifici** pubblici e privati (*Energy Performance Building Directive - EPBD*) fa parte, assieme alla più generale [Direttiva 2018/2002/UE](#) sull'efficienza energetica, del quadro regolatorio della [governance europea dell'energia e clima](#), costituendone uno dei punti centrali.

La *governance* europea dell'energia e il clima sancisce il principio dell'**"energy efficiency first"**, ai sensi del quale gli Stati membri dovranno considerare, prima di adottare decisioni di pianificazione politica e di investimento in ambito energetico, se esistono misure di efficienza energetica alternative solide dal punto di vista tecnico, economico, ambientale e dell'efficienza in termini di costi che consentano comunque di conseguire gli obiettivi delle decisioni politiche (*cf.* considerando n. 64 del [Regolamento 2018/1999/UE](#)).

L'Unione si è impegnata ad elaborare un sistema energetico decarbonizzato e ad alta efficienza entro il 2050. Al parco immobiliare è riconducibile circa il 36% di tutte le emissioni di CO₂ nell'UE. Il conseguimento degli obiettivi energetici e climatici europei è dunque fortemente legato al rinnovamento e adeguamento del parco immobiliare. In proposito, il [Green deal](#) europeo evidenzia come, il tasso annuo di ristrutturazione del parco immobiliare negli Stati membri debba essere almeno raddoppiato. Per far fronte alla duplice sfida dell'efficienza energetica e dell'accessibilità economica dell'energia, anche per contrastare la povertà energetica, l'UE e gli Stati membri dovrebbero avviare un'"**ondata di ristrutturazioni**" di edifici pubblici e privati.

Le ristrutturazioni gli edifici possono fare da **leva per lo sviluppo delle infrastrutture** necessarie alla **ricarica intelligente dei veicoli elettrici** e possono fornire agli Stati membri, qualora lo ritengano opportuno, una base per usare le **batterie delle auto come fonte di energia** (*cf.* considerando n. 22 della [Direttiva EPDB](#)).

Sulla base di tali considerazioni, la Direttiva EPBD impone agli Stati membri di:

- prevedere **semplificazioni** anche **amministrativo-autorizzatorie** per l'**installazione di punti di ricarica** negli **edifici** residenziali e non residenziali nuovi ed esistenti;
- negli **edifici di nuova costruzione o sottoposti a ristrutturazioni importanti**, il cui parcheggio, con più di dieci posti auto, sia oggetto di costruzione o ristrutturazione e sia all'interno dell'edificio o vi sia adiacente, gli Stati membri devono provvedere affinché:
 - se si tratta di **edifici non residenziali**, sia installato, per almeno un posto auto su cinque, almeno un punto di ricarica e di infrastrutture di canalizzazione, per cavi elettrici, per consentire, in una fase successiva, di installare punti di ricarica. Possono essere esclusi gli edifici di proprietà di piccole e medie imprese, dalle esse occupati. Gli SM devono inoltre stabilire i requisiti per l'installazione di un **numero minimo di punti di ricarica per tutti gli edifici non residenziali** con più di venti posti auto **entro il 1° gennaio 2025**.
 - se si tratta di **edifici residenziali**, siano installati, in ogni posto auto, infrastrutture di canalizzazione, per cavi elettrici, per consentire l'installazione in una fase successiva di punti di ricarica per i veicoli elettrici. Sono indicati **casi specifici di esclusione**, tra i quali, la presentazione di domande di licenza edilizia o domande equivalenti entro il 10 marzo 2021, o laddove il costo delle installazioni di ricarica e di canalizzazione superi il 7% del costo totale della ristrutturazione importante dell'edificio.

Il [Decreto legislativo 10 giugno 2020 n. 48](#) recepisce nell'ordinamento nazionale la [Direttiva 2018/844/UE](#) sulla **prestazione energetica degli edifici** pubblici e privati (*Energy Performance Building Directive - EPBD*). Al tal fine, apporta **modifiche e integrazioni** al [Decreto legislativo n. 192 del 2005](#), attuativo delle precedenti Direttive sulla prestazione energetica nell'edilizia, intervenendo su finalità, definizioni e ambito di applicazione.

All'interno del [D.Lgs. n. 192/2005](#) è ora fatta rientrare la disciplina relativa all'**integrazione negli edifici** di impianti tecnici per l'edilizia e di infrastrutture per la **ricarica dei veicoli elettrici**. I criteri generali della disciplina ricalcano quanto previsto dalla [Direttiva EPBD](#). Viene specificato che **entro il 1° gennaio 2025, negli edifici non residenziali dotati di più di venti posti auto**, dovrà essere installato **almeno un punto di ricarica** ed il decreto interministeriale ne definirà le modalità (la Direttiva fa riferimento ad un "numero minimo" di punti di ricarica entro il 2025).

La definizione delle modalità tecnico-operative della disciplina viene demandata ad un uno o più **decreti del Ministro dello sviluppo economico**, da adottare di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e, per i profili di competenza, con il Ministro della salute e con il Ministro della difesa, acquisita l'intesa con la Conferenza unificata.

Si rinvia al [paragrafo](#) relativo al recepimento della Direttiva EPDB del [tema](#) dell'attività parlamentare sull'efficienza energetica.

I finanziamenti e gli interventi per l'incentivazione delle reti di ricarica elettriche

Negli anni più recenti sono stati via via approvati una serie di interventi normativi per finanziare e incentivare la realizzazione di una rete di ricarica per i veicoli elettrici.

Già a partire dal DL n. 83 del 2012, il comma 8 dell'art. 17-septies, ha previsto l'istituzione di un apposito **fondo** nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con una dotazione pari a 20 milioni di euro per l'anno 2013 e a 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2014 e 2015 per il finanziamento del PNIRE. La previsione precisava che la quota di cofinanziamento statale fosse fino a un massimo del 50 per cento delle spese sostenute per l'acquisto e per l'installazione degli impianti. La **legge di bilancio 2021** ha modificato alcuni aspetti della disciplina stabilendo in particolare che il MIT finanzi l'acquisto e l'installazione degli impianti da parte delle regioni, eliminando però la previsione di una quota massima del 50% di tale cofinanziamento, prevista precedentemente (comma 725).

Il **decreto direttoriale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 503 del 22 dicembre 2015** ha impegnato e assegnato le **risorse alle Regioni** (per una somma complessiva pari ad **euro 28.671.68**, iscritte sul Capitolo 7119) e chiesto di presentare un progetto, predisposto secondo le finalità del Pnire, che illustri i singoli interventi, precisi analiticamente i relativi costi, anche con riferimento alle forniture di beni e servizi da acquisire e stabilisca i tempi di realizzazione rispettando i criteri di ammissibilità indicati nel PNire. Per l'attuazione degli interventi dell'Accordo di Programma, il **DPCM 1° febbraio 2018**, era previsto che le Regioni/Province Autonome assicurassero la copertura finanziaria anche attraverso uno o più soggetti cofinanziatori pubblici e/o privati purché la scelta di questi ultimi sia effettuata secondo i principi di trasparenza e garanzia di accesso a tutti i soggetti potenzialmente interessati. Tuttavia non venne stata sottoscritta alcuna convenzione con i beneficiari del predetto contributo ministeriale proprio in ragione delle difficoltà che le Regioni hanno incontrato nel reperimento della quota di cofinanziamento cui la modifica introdotta dalla legge di bilancio 2021 intende porre rimedio.

Con il [D.M. Ambiente 2 febbraio 2016, n. 65](#) era poi stato integrato l'elenco dei settori ai quali potevano essere concessi **finanziamenti a tasso agevolato** a valere sul c.d. Fondo rotativo di Kyoto (istituito dall'[articolo 1, comma 1110, della L. 296/2006](#)), al fine di includervi quello delle **"infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici e per l'erogazione di combustibili alternativi, trasporto collettivo e condiviso, e in generale mobilità sostenibile"**.

La **legge di Bilancio 2017** (comma 613), nel disporre l'incremento delle risorse attribuite al c.d. "**Fondo mezzi**" (destinato al rinnovo del parco mezzi TPL e previsto dall'[articolo 1, comma 866, della legge n. 208 del 2015](#)), per 200 milioni di euro per il 2019 e per un importo di **250 milioni per ciascuno degli anni dal 2020 al 2033**, per un totale di 3,7 miliardi €, ne ha **esteso le finalità al finanziamento delle infrastrutture tecnologiche di supporto per la ricarica dei veicoli elettrici**, finalizzando tali risorse alla realizzazione del **Piano Strategico nazionale della mobilità sostenibile**, poi approvato con [Dpcm 30 aprile 2019](#).

Per quanto riguarda gli **incentivi**, la **legge di Bilancio 2019** ([legge n. 145 del 2018](#), art. 1, comma 1039), ha poi riconosciuto una **detrazione fiscale per l'acquisto e la posa in opera di infrastrutture di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica**.

Con il [decreto interministeriale 20 marzo 2019](#) (G.U. 6 aprile 2019), attuativo del c.d. "ecobonus", sono state previste, all'articolo 9, le **modalità applicative** per la fruizione del credito d'imposta per **l'acquisto e la posa in opera di infrastrutture di ricarica**.

Il beneficio è previsto per le **spese documentate sostenute dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021**, con riferimento all' **acquisto e alla posa in opera di infrastrutture di ricarica per i veicoli alimentati a energia elettrica**, per le quali si prevede una **detrazione fiscale** pari al 50 per cento delle spese sostenute per un ammontare complessivo non superiore a 3.000 euro.

L'art. 119, comma 8, del **D.L. n. 34/2020** riconosce anche per **l'installazione di infrastrutture per la ricarica di veicoli elettrici negli edifici** la **detrazione d'imposta nella misura del 110 cento**, da ripartire

tra gli aventi diritto in cinque quote annuali di pari importo, sempre ch  l'installazione sia eseguita congiuntamente ad uno degli interventi di **efficienza energetica** di cui al comma 1 (c.d. ecobonus) per cui   riconosciuta la detrazione del 110 per cento.

Il **DL n. 76/2020** (art. 57, comma 9) prevede inoltre la **facolt  dei comuni** di concedere la **riduzione o l'esenzione** del canone di occupazione di suolo pubblico e della **TOSAP per i punti di ricarica**, nel caso in cui gli stessi erogino energia di provenienza certificata da energia rinnovabile.

Il successivo **DL n.104 del 2020** (art. 74, comma 3) ha istituito un **fondo di 90 milioni di euro per l'anno 2020**, per l'erogazione di **contributi** per l'installazione di infrastrutture per la ricarica di veicoli elettrici da parte di **imprese e professionisti**. La norma rinvia ad un decreto del Ministro dello sviluppo economico, da adottare entro sessanta giorni, la definizione dei criteri e delle modalit  di applicazione e di fruizione del contributo, che non   cumulabile con altre agevolazioni previste per la medesima spesa.

La **legge di bilancio 2021** (comma 697) ha introdotto l'**obbligo per i concessionari autostradali** di dotare la propria rete di **punti di ricarica elettrica di potenza elevata per gli autoveicoli** precisando che qualora non provvedano nei tempi stabiliti (180 giorni dall'entrata in vigore della legge), **debbono consentire ad altri soggetti interessati di candidarsi ad installarli**.

La **medesima legge di bilancio 2021** prevede poi l'adozione di un **decreto ministeriale** per definire le **modalit  di alimentazione della Piattaforma Unica Nazionale (PUN) dei punti di ricarica elettrica** da parte dei gestori delle infrastrutture pubbliche e private ad accesso pubblico (comma 726).

Il **DL n. 77 del 2021** ha introdotto **semplificazioni per l'installazione di punti di ricarica**, stabilendo che l'installazione delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici ad accesso pubblico non   soggetta al rilascio del permesso di costruire ed   **considerata attivit  di edilizia libera**.

Il **DL n. 144 del 2022** prevede la pubblicit  sui siti istituzionali dei comuni relativamente al ricevimento dell'istanza di autorizzazione per le infrastrutture di ricarica ed il successivo rilascio dell'autorizzazione dopo 15 gg da tale pubblicazione, salvo il caso di richieste concorrenti sullo stesso suolo pubblico.

Le caratteristiche delle infrastrutture di ricarica e le modalit  di realizzazione

L'**articolo 57** del **D.L. n. 76 del 2020** (c.d. decreto semplificazioni), ha provveduto a **definire normativamente** le "**infrastrutture di ricarica di veicoli elettrici**", come l'insieme di strutture, opere e impianti necessari alla realizzazione di **aree di sosta dotate di uno o pi  punti di ricarica** per veicoli elettrici. Sono state previste semplificazioni per la loro realizzazione.

Il decreto ha disposto che tali infrastrutture possano realizzarsi:

- a) **all'interno di aree e edifici** pubblici e privati, ivi compresi quelli di edilizia residenziale pubblica;
- b) **su strade private** non aperte all'uso pubblico;
- c) **lungo le strade** pubbliche e private **aperte all'uso pubblico**;
- d) **all'interno di aree di sosta, di parcheggio e di servizio**, pubbliche e private, **aperte all'uso pubblico**

Il comma 6 dell'art. 57 rinvia a **provvedimenti dei comuni**, da adottare in conformit  ai propri ordinamenti, come previsto dall'articolo 7 del codice della strada, **entro sei 6 mesi** dalla data di entrata in vigore del decreto la **disciplina dell'installazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture di ricarica a pubblico accesso**, stabilendo la **localizzazione e la quantificazione in coerenza con i propri strumenti di pianificazione**, al fine di garantire un **numero adeguato di stalli** in funzione della domanda e degli obiettivi di progressivo rinnovo del parco dei veicoli circolanti, prevedendo, **ove possibile, l'installazione di almeno un punto di ricarica ogni 1.000 abitanti**. La **legge di bilancio 2021** prevede infine che la disciplina adottata da ciascun comune per l'installazione, la realizzazione e la gestione delle infrastrutture di ricarica debba essere coerente anche con gli strumenti di pianificazione regionale e comunale (comma 727).

Si **consente ai comuni** (comma 7) di **affidare**, in regime di autorizzazione o concessione, anche a titolo non oneroso, la **realizzazione e gestione di infrastrutture di ricarica a soggetti pubblici e privati**. **Qualora il comune non abbia provveduto alla disciplina** delle aree di ricarica a pubblico accesso, si prevede che **soggetti pubblici o privati possano richiedere** al comune o all'ente proprietario o al gestore della strada, anche in ambito extraurbano, l'autorizzazione o la concessione per la **realizzazione e l'eventuale gestione delle infrastrutture di ricarica**, anche solo per una strada o un'area a pubblico accesso o per un insieme di esse.

Nelle **aree di sosta aperte al pubblico** è stabilito il principio del **libero accesso non discriminatorio**.

Per quanto riguarda la **sosta** dei veicoli a seguito del **completamento della ricarica**, è stato previsto che possano essere applicate **tariffe** di ricarica mirate a **disincentivare l'impegno della stazione oltre un periodo massimo di un'ora dal termine della ricarica**, con esclusione del caso della sosta notturna dalle ore 23 alle ore 7 (ad eccezione dei punti di ricarica di potenza elevata).

Gli interventi per il rinnovo dei mezzi per l'autotrasporto merci

Gli incentivi per il rinnovo dei mezzi destinati all'autotrasporto

La legge di bilancio 2021 ha previsto un **contributo** statale per l'acquisto, dal 1° gennaio 2021 e **fino al 30 giugno 2021, di veicoli per il trasporto merci** nuovi di **categoria N1 (fino a 3,5 tonnellate)** nonché di **autoveicoli speciali** (definiti dall'art. 54, comma 1, lett. g) del Codice della strada come veicoli caratterizzati dall'essere muniti permanentemente di speciali attrezzature e destinati prevalentemente al trasporto proprio e poi individuati dall'art. 203 del Regolamento di attuazione del Codice: vi rientrano a titolo esemplificativo, ambulanze, furgoni isotermitici, spazzatrici, cisterne, betoniere, furgoni blindati, auto funebri, etc). La disposizione specifica inoltre che deve trattarsi di veicoli di **categoria M1** (la categoria internazionale M1 si riferisce agli autoveicoli a quattro ruote veicoli destinati al trasporto di persone, aventi al massimo otto posti a sedere oltre al sedile del conducente).

Il contributo è differenziato in base alla Massa Totale a Terra (MTT) del veicolo, all'**alimentazione** ed all'**eventuale rottamazione** di un veicolo della medesima categoria fino ad Euro 4, con importi che vanno **da 1.200 a 8.000 euro** nel caso di rottamazione, mentre in mancanza di rottamazione il contributo va da un minimo di 800 euro fino a 6.400 euro.

Sempre al fine di promuovere un trasporto merci sostenibile è attribuito un **credito d'imposta per l'anno 2021 per l'acquisto di cargo bike e cargo bike a pedalata assistita** da parte delle **microimprese** e delle **piccole imprese di trasporto merci urbano** nella misura massima del 30 per cento delle spese sostenute e documentate, fino ad un importo massimo annuale di 2.000 euro per ciascuna impresa beneficiaria, con uno stanziamento complessivo previsto di 2 milioni di euro (**comma 698**).

Il **decreto-legge n. 124 del 2019** (cosiddetto decreto fiscale) aveva stanziato risorse pari a complessivi **12,9 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019 e 2020** destinate al **rinnovo del parco veicolare delle imprese attive sul territorio italiano che siano iscritte al Registro elettronico nazionale (R.E.N.) e all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi** per finanziare gli **investimenti, effettuati fino al 30 settembre 2020, finalizzati alla radiazione, per rottamazione, dei veicoli a motorizzazione termica fino a euro IV, adibiti al trasporto merci e di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 3,5 tonnellate**. L'investimento implica la **contestuale acquisizione** - anche mediante **locazione finanziaria** - di **autoveicoli, nuovi di fabbrica**, adibiti al trasporto merci e di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 3,5 tonnellate, che abbiano una **trazione alternativa a metano (CNG), gas naturale liquefatto (GNL), ibrida (diesel/elettrico) e elettrica (full electric)** ovvero che siano a **motorizzazione termica** e conformi alla normativa euro VI. (art. 53).

L'entità del contributo può variare da un **minimo di 2 mila euro ad un massimo di 20 mila per ciascun veicolo**, in ragione della massa complessiva a pieno carico del nuovo veicolo e della sua modalità di alimentazione. Si demanda ad un **decreto del Ministro delle infrastrutture dei trasporti** di stabilire le modalità e i termini di presentazione delle domande di contributo, i criteri di valutazione delle domande, l'entità del contributo massimo riconoscibile nonché le modalità di erogazione dello stesso, anche al fine di garantire il limite di spesa; si prevede che i criteri di valutazione delle domande devono assicurare la priorità del finanziamento degli investimenti relativi alla sostituzione dei veicoli a motorizzazione termica maggiormente inquinanti.

Con il [decreto del MIT](#) 12 maggio 2020 (GU 27/7/2020) sono state definite le modalità di erogazione degli incentivi a favore degli investimenti nel settore dell'autotrasporto, per un ammontare di risorse complessivamente pari ad euro 122.255.624, destinate agli investimenti nel settore dell'autotrasporto per gli anni 2019 (per una quota residua di euro 18.155.624) e per le annualità 2020 (42.100.000 euro) e 2021 (per 62.000.000 euro). La ripartizione è prevista secondo le medesime proporzioni di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 22 luglio 2019, n. 336, al netto della quota spettante a RAM s.p.a. Le risorse sono destinate ad incentivi a beneficio delle imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi attive sul territorio italiano, regolarmente iscritte al Registro elettronico nazionale (R.E.N.) e all'albo degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, la cui attività prevalente sia quella di autotrasporto di cose, per il rinnovo e l'adeguamento del parco veicolare, la radiazione per rottamazione nonché per l'acquisizione di beni strumentali per il trasporto intermodale.

La sostenibilità del trasporto marittimo: gli interventi per la sostituzione dei mezzi inquinanti ed il cold ironing

Per quanto riguarda la **mobilità sostenibile anche nel settore marittimo** il decreto-legge n. 34 del 2020 ha autorizzato la spesa di **1 milione di euro per l'anno 2020**, destinata alla concessione di un **contributo in favore dei residenti nei comuni della gronda della laguna di Venezia**, che abbiano compiuto 18 anni di età, per la **sostituzione di motori** entro o fuoribordo a due tempi con motori entro o fuoribordo **elettrici**. Il contributo **può essere concesso nel limite delle risorse autorizzate e fino a esaurimento delle stesse**; esso è pari al 60 per cento della spesa sostenuta, **dal 19 maggio 2020 al 31 dicembre 2020** e non può superare l'**importo massimo di euro 500**.

Il **medesimo decreto-legge** attribuisce al comune di Venezia, **per l'ammodernamento della flotta dei mezzi di trasporto pubblico su acqua, 5 milioni di euro per l'anno 2020, 10 milioni di euro per l'anno 2021 e 5 milioni di euro per l'anno 2022**, al fine di incentivare la salvaguardia ambientale e la prevenzione dell'inquinamento delle acque e dell'aria nel comune di Venezia, anche promuovendo la sostenibilità e l'innovazione del trasporto pubblico locale su acqua.

Il **decreto-legge n. 59 del 2021**, che ha assegnato le risorse del Fondo complementare al PNRR, ha destinato **800 milioni di euro per le seguenti finalità, dirette a migliorare la sostenibilità del trasporto marittimo**:

- **200 mln di euro** per aumentare la disponibilità di combustibili marini alternativi;
- **520 mln di euro** per rinnovare la flotta navale mediterranea con unità navali a combustibile pulito;
- **80 mln di euro** per il rinnovo della flotta navale per l'attraversamento stretto di Messina (sia con riferimento ai mezzi veloci di proprietà RFI sia con nuovi mezzi ibridi a basse emissioni, sia attraverso l'ibridizzazione di 3 unità navali per trasporto treni per limitare le emissioni atmosferiche)

Gli interventi per favorire il cold ironing: il quadro europeo e nazionale

Per *cold ironing* si intende la possibilità di alimentare le navi ormeggiate nei porti da terra attraverso la somministrazione di energia elettrica così da evitare le emissioni derivanti dalla combustione necessari per alimentare gli impianti di bordo delle navi. Tale possibilità, considerato il notevole impatto ambientale che deriva dalla sosta in porto di grandi navi (ad esempio le grandi navi da crociera) rappresenta uno dei principali obiettivi infrastrutturali per assicurare una migliore sostenibilità ambientale del trasporto marittimo.

Nel novembre 2002, la Commissione europea ha adottato la comunicazione ([COM\(2002\)595](#)) al Parlamento europeo e al Consiglio " **Strategia dell'Unione europea per ridurre le emissioni atmosferiche delle navi marittime**", nella quale invitava le Autorità Portuali a incentivare o favorire l'impiego di elettricità erogata dalle reti elettriche terrestri per le navi ormeggiate nei porti.

Anche il **Programma "Clean Air for Europe-CAFE"** [COM\(2001\)245](#) aveva già messo in evidenza che gran parte delle emissioni di sostanze inquinanti prodotte dalle navi ormeggiate può essere ridotto adottando misure che intervengano sui motori e sui post trattamenti o ancora erogando l'elettricità da terra.

La Commissione europea, con la [Raccomandazione dell'8 maggio 2006](#), ha promosso l'utilizzo di elettricità erogata da reti elettriche terrestri per le navi ormeggiate nei porti comunitari situati nelle vicinanze di zone residenziali in cui vengono superati i valori limite per la qualità dell'aria e siano stati manifestati timori riguardo ad elevati livelli di inquinamento acustico.

La [direttiva 1999/32/UE del Consiglio](#) relativa al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo, all'articolo 3 *-bis* (introdotto dalla [Direttiva 2012/33/UE](#)) dispone che gli Stati membri provvedono affinché non siano utilizzati nel loro territorio combustibili per uso marittimo con un tenore di zolfo superiore al 3,5% in massa, ad eccezione dei combustibili destinati all'approvvigionamento delle navi che utilizzano i metodi di riduzione delle emissioni di cui all'articolo 4-*quater* della medesima direttiva con sistemi a circuito chiuso.

L'articolo 4-*quater* dispone - come soluzione alternativa per ridurre le emissioni - che **gli Stati membri incoraggino l'utilizzo di energia elettrica prodotta a terra da parte delle navi ormeggiate in porto**.

Il [D.Lgs. 16 dicembre 2016, n. 257](#) ha dato recepimento nell'ordinamento interno alla Direttiva "DAFI". Una valutazione della necessità di **fornitura di elettricità alle infrastrutture di ormeggio nei porti**

marittimi e nei porti della navigazione interna e' inserita in nella [Sezione A\), seconda sottosezione del Quadro Strategico Nazionale \(QSN\)](#), approvato con il medesimo Decreto legislativo (Allegato III). Tale fornitura di elettricità lungo le coste deve essere installata, entro il **31 dicembre 2025**, come priorità nei porti della rete centrale della **TEN-T**, e negli altri porti, tranne i casi in cui non vi e' alcuna domanda e i costi sono sproporzionati rispetto ai benefici, inclusi i benefici ambientali.

Il [capitolo 2](#) della seconda sottosezione è dedicato alla **elettificazione delle banchine ("cold ironing")**. In tale capitolo, si afferma che il settore del trasporto marittimo di persone e cose contribuisce all'emissione di sostanze inquinanti nocive per l'aria costituendo un problema per le comunità portuali coinvolte. L'aumento delle concentrazioni di Ossidi di Azoto (NOx), Ossidi di Zolfo (SOx), Particolato (PM) Idrocarburi incombusti (HC o VOCs - benzene, formaldeide, toluene, ecc.), Ossido di Carbonio (CO) costituiscono una minaccia per la salute pubblica nei porti e nelle aree circostanti. Per queste ragioni, tra cui principalmente quelle legate alle emissioni in aria di gas ed inquinanti ad elevato impatto locale (NOx, SOx, PM), l'alimentazione di navi in porto tramite una sorgente elettrica esterna alla nave stessa sta diventando un argomento di cui tenere conto nella progettazione degli impianti elettrici navali e della logistica portuale.

Secondo la [Direttiva 2014/94/UE](#) del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi, cd. Direttiva "**DAFI**", i punti di rifornimento di elettricità situati lungo le coste possono garantire una fornitura di energia pulita per il trasporto marittimo e per le vie navigabili interne, in particolare, nei porti marittimi e nei porti della navigazione interna con livelli scadenti di qualità dell'aria o elevati di inquinamento acustico. (considerando n. 34).

La Direttiva, pertanto, all'articolo 4, paragrafi 5 e 6, demanda agli Stati membri di **valutare la necessità di fornitura di elettricità lungo le coste** per le navi adibite alla **navigazione interna e le navi** adibite alla navigazione marittima nei porti marittimi e nei porti **della navigazione interna nei rispettivi "Quadri strategici nazionali** per lo sviluppo del mercato dei combustibili alternativi nel settore dei trasporti e per la realizzazione della relativa infrastruttura".

Tale fornitura di elettricità lungo le coste **deve essere installata, entro il 31 dicembre 2025, quale priorità nei porti della rete centrale della TEN-T**, e negli altri porti, a meno che non vi sia alcuna domanda e i costi siano sproporzionati rispetto ai benefici, inclusi i benefici ambientali.

Gli Stati membri devono assicurare che le installazioni per la fornitura di elettricità per il trasporto marittimo ubicate lungo le coste, introdotte o rinnovate a decorrere dal 18 novembre 2017 siano almeno conformi alle specifiche tecniche di cui all'[allegato II, punto 1.7](#) della medesima Direttiva.

Quanto alle misure di sostegno all'elettificazione dei porti, in particolare alle misure finalizzate a rendere conveniente l'utilizzabilità dell'impianto in termini di costo finale, appare utile ricordare che l'articolo 34 -bis del [D.L. n. 162/2019](#) ([L. n. 8/2020](#)), come recentemente modificato dall' [articolo 48, comma 7-bis del D.L. n. 76/2020](#), ha previsto l'introduzione di una tariffa dedicata per la fornitura di energia elettrica, erogata da impianti di terra alle navi ormeggiate in porto dotate di impianti elettrici con una determinata potenza installata nominale .

Il comma 1 ha demandato a uno o più provvedimenti dell'ARERA, da adottare entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del [D.L. 162/2019](#), l'introduzione di una **tariffa** dedicata per la fornitura di **energia elettrica**, erogata da **impianti di terra** alle **navi ormeggiate in porto** dotate di **impianti elettrici** con **potenza** installata nominale **superiore a 35 kW**, al fine di favorire la **riduzione dell'inquinamento ambientale** nelle **aree portuali** mediante la diffusione delle tecnologie elettriche. Alle stesse forniture **non si applicano gli oneri generali di sistema**, data la natura addizionale dei suddetti prelievi.

Il comma 2 ha novellato l'Allegato I (*Elenco prodotti assoggettati ad imposizione ed aliquote vigenti alla data di entrata in vigore del testo unico*) annesso al testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative ([d.lgs. n. 504/1995](#)), aggiungendo alla voce: «Energia elettrica», la sottovoce: «per la fornitura di energia elettrica erogata, da impianti di terra, alle navi ormeggiate in porto dotate di impianti elettrici con potenza installata nominale superiore a 35 kW: **euro 0,0005 per ogni kWh**». Il comma 3 e 4 ha previsto che le disposizioni di cui al comma 2 hanno efficacia subordinatamente all'adozione della **decisione** del **Consiglio dell'Unione europea** che autorizzi, ai sensi dell' [articolo 19 della direttiva del Consiglio n. 2003/96/UE](#), lo Stato ad applicare un' **aliquota di accisa ridotta** all'energia elettrica fornita per l'impiego di cui al medesimo comma 2, richiesta a cura del Ministero dell'economia e delle finanze, d'intesa con le altre Amministrazioni competenti, nonchè subordinatamente all' **autorizzazione della Commissione UE** circa la compatibilità del suddetto regime di aiuti (non ancora intervenuta).

Il decreto-legge n. 59 del 2021, relativo al **Fondo complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)**, ha stanziato **700 milioni di euro per l'elettificazione delle banchine (80 milioni di**

euro per l'anno 2021, 150 milioni di euro per l'anno 2022, 160 milioni di euro per l'anno 2023, 140 milioni di euro per l'anno 2024, 160 milioni di euro per l'anno 2025 e 10 milioni di euro per l'anno 2026). L'intervento è diretto alla realizzazione di una rete di sistemi per la fornitura di energia elettrica dalla riva alle navi durante la fase di ormeggio, in modo da ridurre al minimo l'utilizzo dei motori ausiliari di bordo per l'autoproduzione dell'energia elettrica necessaria. L'investimento riguarda 34 porti, di cui 32 appartenenti alla rete TEN-T.