

Senato della Repubblica

XIX Legislatura

Fascicolo Iter

DDL S. 870

Conversione in legge del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale

28/04/2024 - 05:48

Indice

1. DDL S. 870 - XIX Leg.	1
1.1. Dati generali	2
1.2. Testi	3
1.2.1. Testo DDL 870	4
1.2.2. Testo correlato 870 (SUPPLEMENTO)	10
1.2.3. Relazione 870-A	22
1.2.4. Testo approvato 870 (Bozza provvisoria)	30
1.2.5. Testo 1	33
1.3. Trattazione in Commissione	53
1.3.1. Sedute	54
1.3.2. Resoconti sommari	55
1.3.2.1. 8 ^a Commissione permanente (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica)	56
1.3.2.1.1. 8 ^a Commissione permanente (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica) - Seduta n. 60 (pom.) del 19/09/2023	57
1.3.2.1.2. 8 ^a Commissione permanente (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica) - Seduta n. 30 (pom.) del 03/10/2023	61
1.3.2.1.3. 8 ^a Commissione permanente (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica) - Seduta n. 62 (pom.) del 03/10/2023	62
1.3.2.1.4. 8 ^a Commissione permanente (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica) - Seduta n. 63 (pom.) del 10/10/2023	66
1.3.2.1.5. 8 ^a Commissione permanente (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica) - Seduta n. 64 (pom.) dell'11/10/2023	86
1.3.2.1.6. 8 ^a Commissione permanente (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica) - Seduta n. 65 (pom.) del 17/10/2023	89
1.4. Trattazione in consultiva	103
1.4.1. Sedute	104
1.4.2. Resoconti sommari	105
1.4.2.1. 1 ^a Commissione permanente (Affari Costituzionali)	106
1.4.2.1.1. 1 ^a Commissione permanente (Affari Costituzionali) - Seduta n. 30 (pom., Sottocomm. pareri) del 19/09/2023	107
1.4.2.1.2. 1 ^a Commissione permanente (Affari Costituzionali) - Seduta n. 35 (pom., Sottocomm. pareri) del 17/10/2023	108
1.4.2.2. 4 ^a Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea)	109
1.4.2.2.1. 4 ^a Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea) - Seduta n. 87 (pom.) del 19/09/2023	110

1.4.2.2.2. 4ªCommissione permanente (Politiche dell'Unione europea) - Seduta n. 92 (ant.) del 04/10/2023 . . .	114
1.4.2.2.3. 4ªCommissione permanente (Politiche dell'Unione europea) - Seduta n. 95 (ant.) dell'11/10/2023 . . .	121
1.4.2.3. 5ª Commissione permanente (Bilancio)	133
1.4.2.3.1. 5ªCommissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 123 (ant.) del 27/09/2023	134
1.4.2.3.2. 5ªCommissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 133 (pom.) del 17/10/2023	140
1.4.2.3.3. 5ªCommissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 134 (ant.) del 18/10/2023	145
1.4.2.4. Commissione parlamentare questioni regionali	148
1.4.2.4.1. Commissione parlamentare questioni regionali - Seduta n. 1 (ant., Sottocomm. pareri) del 05/10/2023	149
1.4.2.5. Comitato per la legislazione	151
1.4.2.5.1. Comitato per la legislazione - Seduta n. 24 (ant.) del 03/10/2023	152
1.5. Trattazione in Assemblea	160
1.5.1. Sedute	161
1.5.2. Resoconti stenografici	162
1.5.2.1. Seduta n. 114 del 17/10/2023	163
1.5.2.2. Seduta n. 115 del 18/10/2023	197

1. DDL S. 870 - XIX Leg.

1.1. Dati generali

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

1.2. Testi

1.2.1. Testo DDL 870

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Senato della Repubblica XIX LEGISLATURA

N. 870

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Presidente del Consiglio dei ministri (MELONI)** e dal **Ministro per gli affari europei il Sudle politiche di coesione e il PNRR (FITTO)** di concerto con il **Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica (PICHETTO FRATIN)**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 12 SETTEMBRE 2023

Conversione in legge del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale

Onorevoli Senatori. - Il presente decreto-legge è volto alla conversione in legge del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale, come di seguito si illustra.

La proposta normativa è diretta a valorizzare i risultati conseguiti nei diversi settori responsabili delle emissioni inquinanti dalle Regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna, firmatarie dell'Accordo di programma per il miglioramento della qualità dell'aria nel bacino padano del 2017, coinvolte nell'attuazione delle sentenze della Corte di Giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020 nella causa C-644/2018 e del 12 maggio 2022 nella causa C-573/2019, rispettivamente in materia di materiale particolato PM10 e biossido di azoto NO2.

Al tal fine, il comma 1 prevede per le suddette Regioni l'obbligo di riesaminare i contenuti degli strumenti di pianificazione adottati e dei relativi provvedimenti attuativi, al fine di quantificare l'effettivo contributo delle diverse misure ad oggi poste in essere, ivi comprese quelle attuative del predetto Accordo, alla riduzione delle emissioni di PM10 e NO2, anche alla luce degli effetti derivanti dai provvedimenti emergenziali in materia di circolazione stradale adottati a fronte della pandemia di COVID-19.

Al comma 2 si prevede che, nelle more degli esiti di tali valutazioni, le eventuali misure di limitazione della circolazione di veicoli di categoria "Euro 5", già oggetto degli impegni assunti dalle Regioni a norma dell'art. 2 dell'Accordo, possono essere attuate esclusivamente a far data dal 1° ottobre 2024. Tale scadenza tiene conto delle criticità legate alla indisponibilità dei materiali necessari alla produzione di batterie di veicoli elettrici, in grado da assicurare una tempestiva sostituzione dei veicoli "Euro 5". La tempistica proposta, inoltre, non confligge con gli obiettivi del Pacchetto UE "Pronti per il 55%" che, per quanto attiene alla riduzione dell'uso di combustibili fossili nei trasporti, richiede che sia realizzata una infrastruttura sufficiente per la ricarica o il rifornimento dei veicoli elettrici o alimentati con combustibili alternativi.

A decorrere dal 1° ottobre 2025, invece, la limitazione alla circolazione è inserita nei piani della qualità dell'aria delle Regioni di cui al comma 1, che adottano i relativi provvedimenti attuativi nel rispetto di quanto previsto dal secondo e dal terzo periodo del comma 2.

La proposta normativa, infine, attraverso una norma di rango primario, intende rafforzare gli impegni assunti dalle Regioni nell'ambito dell'Accordo, confermando altresì il campo di applicazione della misura, che riguarda le autovetture e i veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel, di categoria "Euro 5" e interessa prioritariamente le aree urbane dei comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti presso i quali opera un adeguato servizio di trasporto pubblico locale, ricadenti in zone presso le quali risulta superato uno o più dei valori limite del materiale particolato PM10 o del biossido di azoto NO2.



Relazione tecnica

L'aggiornamento dei piani della qualità dell'aria comprende la valutazione della qualità dell'aria, l'aggiornamento della modellistica degli scenari emissivi e di qualità dell'aria, ed infine l'individuazione e la messa in opera degli interventi di risanamento o la conferma di quelli già programmati anche alla luce dei risultati prodotti dalle iniziative già assunte per la riduzione delle emissioni inquinanti.

Dal presente provvedimento non derivano oneri a carico della finanza pubblica. Le Amministrazioni pubbliche interessate provvedono all'attuazione del presente provvedimento con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.





*Ministero
dell'Economia e delle Finanze*

DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO

VERIFICA DELLA RELAZIONE TECNICA

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha avuto esito Positivo.

Il Ragioniere Generale dello Stato

Firmato digitalmente

A handwritten-style digital signature in black ink, appearing to read "Prof. Motta".

12/09/2023



DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale.

2. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 213 del 12 settembre 2023.

Misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale.

Presidente della Repubblica

Visti gli articoli 77, 87 e 117 della Costituzione;

Vista la legge 24 dicembre 2012, n. 234, recante « Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea », e in particolare l'articolo 37;

Ritenuta la necessità di assicurare la piena esecuzione delle sentenze della Corte di Giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020 nella causa C-644/2018 e del 12 maggio 2022 nella causa C-573/2019, con particolare riferimento alle regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna, tenendo conto dei risultati raggiunti a seguito delle iniziative poste in essere per la riduzione delle emissioni inquinanti;

Ritenuta, dunque, la straordinaria necessità ed urgenza di emanare disposizioni affinché le suddette Regioni provvedano all'aggiornamento dei rispettivi piani di qualità dell'aria, apportando le eventuali modifiche ai relativi provvedimenti attuativi, anche disponendo misure di limitazione della circolazione stradale;

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 7 settembre 2023;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica;

emana

il seguente decreto-legge:

Articolo 1.

(Misure in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale)

1. Al fine di assicurare l'esecuzione delle sentenze della Corte di Giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020 in causa C-644/2018 e del 12 maggio 2022 in causa C-573/2019, le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna provvedono, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, ad aggiornare i rispettivi piani di qualità dell'aria, modificando ove necessario i relativi provvedimenti attuativi, alla luce dei risultati prodotti dalle iniziative già assunte per la riduzione delle emissioni inquinanti, nonché di quanto previsto dal comma 2.

2. Nelle more dell'aggiornamento di cui al comma 1, le Regioni possono disporre la limitazione della circolazione stradale, nel periodo compreso tra il 1° ottobre e il 31 marzo di ciascun anno, anche delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel, di categoria « Euro 5 », esclusivamente a far data dal 1° ottobre 2024. Con il provvedimento con cui si dispone la limitazione della circolazione stradale, si indicano le relative deroghe. La limitazione di cui al primo periodo si applica in via prioritaria alla circolazione stradale nelle aree urbane dei comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti presso i quali opera un adeguato servizio di trasporto pubblico locale, ricadenti in zone presso le quali risulta superato uno o più dei valori limite del materiale particolato PM10 o del biossido di azoto NO2. A decorrere dal 1° ottobre 2025, la limitazione alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel, di categoria « Euro 5 » è inserita nei piani della qualità dell'aria delle Regioni di cui al comma 1, che adottano i relativi provvedimenti attuativi nel rispetto di quanto previsto dal secondo e dal terzo

periodo del presente comma.

3. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le Amministrazioni pubbliche interessate provvedono all'attuazione del presente provvedimento con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente

Articolo 2.

(Entrata in vigore)

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 12 settembre 2023

MATTARELLA

Meloni, *Presidente del Consiglio dei ministri*

Fitto, *Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR*

Pichetto Fratin, *Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica*

Visto, *il Guardasigilli*: Nordio

1.2.2. Testo correlato 870 (SUPPLEMENTO)

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Senato della Repubblica XIX LEGISLATURA

N. 870

Supplemento

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Presidente del Consiglio dei ministri (MELONI)** e dal **Ministro per gli affari europei il Sudle politiche di coesione e il PNRR (FITTO)** di concerto con il **Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica (PICHETTO FRATIN)**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 12 SETTEMBRE 2023

Conversione in legge del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale

L'analisi tecnico-normativa (ATN) e l'analisi di impatto della regolamentazione (AIR) relative al decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, sono state trasmesse dalla Presidenza del Consiglio dei ministri in data 9 ottobre 2023.

Analisi tecnico-normativa (ATN)

PARTE I - ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO***1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativa. Coerenza con il programma di governo.***

L'intervento normativo, necessario e coerente con il programma di governo, è diretta a valorizzare i risultati conseguiti nei diversi settori responsabili delle emissioni inquinanti dalle Regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna, firmatarie dell'Accordo di programma per il miglioramento della qualità dell'aria nel bacino padano del 2017 (Accordo di Torino), coinvolte nell'attuazione delle sentenze della Corte di Giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020 nella causa C-644/2018¹ e del 12 maggio 2022 nella causa C-573/2019², rispettivamente in materia di materiale particolato PM10 e biossido di azoto NO2. Gli obiettivi perseguiti dall'intervento normativo sono pertanto quelli di allinearsi alle pronunce del giudice euro-unitario che ha rilevato un inadempimento del nostro paese nella particolare materia della qualità dell'aria.

Al tal fine, il comma 1 dell'articolo 1 del decreto-legge in parola, prevede per le suddette Regioni l'obbligo di riesaminare i contenuti degli strumenti di pianificazione adottati e dei relativi provvedimenti attuativi, al fine di quantificare l'effettivo contributo delle diverse misure ad oggi poste in essere, ivi comprese quelle attuative del predetto Accordo, alla riduzione delle emissioni di PM10 e NO2, anche alla luce degli effetti derivanti dai provvedimenti emergenziali in materia di circolazione stradale adottati a fronte della pandemia di COVID-19.

Al comma 2 si prevede che, nelle more degli esiti di tali valutazioni, le eventuali misure di limitazione della circolazione di veicoli di categoria "Euro 5", già oggetto degli impegni assunti dalle Regioni a norma dell'art. 2 dell'Accordo, possono essere attuate esclusivamente a far data dal 1° ottobre 2024. Tale scadenza tiene conto delle criticità legate alla indisponibilità dei materiali necessari alla produzione di batterie di veicoli elettrici, in grado da assicurare una tempestiva sostituzione dei veicoli "Euro 5". La tempistica proposta, inoltre, non confligge con gli obiettivi del Pacchetto UE "Pronti per il 55%" che, per quanto attiene alla riduzione dell'uso di combustibili fossili nei trasporti, richiede che sia realizzata una infrastruttura sufficiente per la ricarica o il rifornimento dei veicoli elettrici o alimentati con combustibili alternativi.

A decorrere dal 1° ottobre 2025, invece, la limitazione alla circolazione è inserita nei piani della qualità dell'aria delle Regioni di cui al comma 1, che adottano i relativi provvedimenti attuativi nel rispetto di quanto previsto dal secondo e dal terzo periodo del comma 2.

La proposta normativa, infine, attraverso una norma di rango primario, intende rafforzare gli impegni assunti dalle Regioni nell'ambito dell'Accordo, confermando altresì il campo di applicazione della misura, che riguarda le autovetture e i veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione

¹ Con procedimento C-644/2018 del 13 ottobre 2018 l'Italia è stata deferita per la procedura di infrazione sul materiale particolato PM10. Il 10 novembre 2020 la Corte di Giustizia ha emesso sentenza di condanna nei confronti dell'Italia accertando l'inadempimento del nostro Paese. Le Regioni coinvolte nella procedura sono Lombardia, Piemonte, Emilia-Romagna, Veneto, Toscana, Umbria, Lazio, Campania, Puglia, Sicilia.

² Con procedimento C-573/2019 del 26 luglio 2019 l'Italia è stata deferita per la procedura di infrazione sul biossido di azoto NO2. Il 12 maggio 2022 la Corte di Giustizia ha emesso sentenza di condanna nei confronti dell'Italia accertando l'inadempimento del nostro Paese e le Regioni coinvolte nella procedura sono Lombardia, Piemonte, Liguria, Toscana, Lazio e Sicilia.

diesel, di categoria “Euro 5” e interessa prioritariamente le aree urbane dei comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti presso i quali opera un adeguato servizio di trasporto pubblico locale, ricadenti in zone presso le quali risulta superato uno o più dei valori limite del materiale particolato PM10 o del biossido di azoto NO₂.

Dall’attuazione dell’esecuzione del provvedimento normativo deriverà la riduzione delle emissioni di PM10 e biossido di azoto NO₂ e non deriveranno ulteriori oneri per la finanza pubblica, come specificato nel comma 3 dell’articolo 1 del decreto-legge n. 121 del 2023.

2) *Analisi del quadro normativo nazionale.*

L’intervento normativo si inserisce nel quadro normativo della legislazione euro-unitaria in materia di Qualità dell’Aria (Direttiva 2008/50/CE e Direttiva 2004/107/CE, recepite dal decreto legislativo 155/2010), la quale prevede che gli Stati debbano assicurare, entro specifiche date, il rispetto di determinati obiettivi di qualità dell’aria per una serie d’inquinanti, grazie alla pianificazione di misure e interventi di risanamento. Il mancato rispetto dei limiti imposti dalle norme comunitarie sulla tutela della qualità dell’aria, relativamente in particolare agli inquinanti materiale particolato PM10 e biossido di azoto NO₂³, riguarda ampie aree del territorio nazionale, situate presso la maggior parte delle Regioni, che sono le autorità responsabili della valutazione e gestione della qualità dell’aria; spetta pertanto a tali soggetti la predisposizione dei piani di qualità dell’aria e l’individuazione delle misure da adottare con le relative tempistiche. La situazione di mancato rispetto delle direttive comunitarie sulla qualità dell’aria ha determinato l’apertura di un complesso contenzioso con la Commissione Europea.

A luglio 2014 è stata aperta una procedura di infrazione contro l’Italia per i superamenti del PM10 (procedura 2014/2147); a maggio 2015 è stata aperta una procedura di infrazione contro l’Italia anche per i superamenti dell’NO₂ (procedura 2015/2043).

Per entrambe le procedure, l’Italia è stata successivamente deferita alla Corte di giustizia Europea. In particolare, con procedimento C-644/2018 del 13 ottobre 2018 l’Italia è stata deferita per la procedura di infrazione sul materiale particolato PM10; il 10 novembre 2020 la Corte di Giustizia ha emesso sentenza di condanna nei confronti dell’Italia accertando l’inadempimento del nostro Paese. Le Regioni coinvolte nella procedura sono Lombardia, Piemonte, Emilia-Romagna, Veneto, Toscana, Umbria, Lazio, Campania, Puglia, Sicilia.

Con procedimento C-573/2019 del 26 luglio 2019 l’Italia è stata deferita per la procedura di infrazione sul biossido di azoto NO₂; il 12 maggio 2022 la Corte di Giustizia ha emesso sentenza di condanna nei confronti dell’Italia accertando l’inadempimento del nostro Paese e le Regioni coinvolte nella procedura sono Lombardia, Piemonte, Liguria, Toscana, Lazio e Sicilia.

Proprio al fine di allinearsi al *decisum* del giudice euro-unitario, il comma 1 dell’articolo 1 del decreto-legge in parola, prevede per le Regioni indicate l’obbligo di riesaminare i contenuti degli strumenti di pianificazione adottati e dei relativi provvedimenti attuativi, al fine di quantificare l’effettivo contributo delle diverse misure ad oggi poste in essere, ivi comprese quelle attuative del predetto Accordo, alla riduzione delle emissioni di PM10 e NO₂, anche alla luce degli effetti derivanti dai provvedimenti emergenziali in materia di circolazione stradale adottati a fronte della pandemia di COVID-19.

Al comma 2 si prevede invece che, nelle more degli esiti di tali valutazioni, le eventuali misure di limitazione della circolazione di veicoli di categoria “Euro 5”, già oggetto degli impegni assunti dalle Regioni a norma dell’art. 2 dell’Accordo, possono essere attuate esclusivamente a far data dal 1° ottobre 2024.

Tale scadenza tiene conto delle criticità legate alla indisponibilità dei materiali necessari alla produzione di batterie di veicoli elettrici, in grado da assicurare una tempestiva sostituzione dei veicoli “Euro 5”. La tempistica proposta, inoltre, non confligge con gli obiettivi del Pacchetto UE

³ I superamenti riguardano il valore limite giornaliero del PM10 di 50 µg/m³ da non superare più di 35 volte in un anno ed il limite annuale del NO₂ di 40 µg/m³. Il valore limite annuale del PM10 di 40 µg/m³ è rispettato su tutto il territorio nazionale.

“Pronti per il 55%” che, per quanto attiene alla riduzione dell'uso di combustibili fossili nei trasporti, richiede che sia realizzata una infrastruttura sufficiente per la ricarica o il rifornimento dei veicoli elettrici o alimentati con combustibili alternativi.

A decorrere dal 1° ottobre 2025, invece, la limitazione alla circolazione è inserita nei piani della qualità dell'aria delle Regioni di cui al comma 1, che adottano i relativi provvedimenti attuativi nel rispetto di quanto previsto dal secondo e dal terzo periodo del comma 2.

3) *Incidenza delle norme proposte sulle leggi e regolamenti vigenti.*

La norma proposta non incide su leggi vigenti; è previsto invece l'obbligo per le regioni interessate, di aggiornare i rispettivi piani di qualità dell'aria e relativi provvedimenti attuativi.

4) *Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.*

L'intervento non presenta profili di incompatibilità con i principi costituzionali.

5) *Analisi della compatibilità dell'intervento con le preferenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale.*

Non si rilevano profili di incompatibilità con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale.

6) *Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'art. 118, prima comma, della Costituzione.*

L'intervento in parola, per quanto di competenza, non presenta profili di incompatibilità con l'art. 118, comma 1, della Costituzione.

7) *Verifica dell'assenza di rilegificazione e della piena utilizzazione della possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.*

Non sussiste rilegificazione in materia.

8) *Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.*

Non si è a conoscenza di ulteriori progetti di legge in materia all'esame del Parlamento.

9) *Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo analogo oggetto.*

Non si è a conoscenza di giudizi di costituzionalità pendenti in materia né di linee giurisprudenziali prevalenti, trattandosi di misura eccezionale recentemente introdotta per far fronte a una situazione nuova e contingente.

PARTE II - CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

10) *Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.*

L'intervento normativo risulta compatibile con l'ordinamento comunitario. Esso, infatti, è stato concepito proprio per consentire l'allineamento a due sentenze della Corte di Giustizia, rispettivamente quella del 10 novembre 2020 (causa C-644/2018) e quella del 12 maggio 2022 (causa C-573/2019).

11) *Verifica dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.*

L'intervento è stato posto in essere proprio al fine di adeguarsi a rilevate infrazioni da parte della Corte di Giustizia.

12) *Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.*

L'intervento in esame non presenta profili di incompatibilità con gli obblighi internazionali.

13) *Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.*

Non si è a conoscenza di ulteriori e particolari linee giurisprudenziali, per i medesimi motivi sopra riportati.

14) *Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi alla Corte Europea dei Diritti dell'Uomo sul medesimo o analogo oggetto.*

Non si è a conoscenza di giudizi pendenti sul tema dinanzi la CEDU, né di linee giurisprudenziali esistenti a riguardo.

15) *Eventuale indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.*

Non si hanno elementi informativi sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.

PARTE III - ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALI DEL TESTO

1) *Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.*

Il testo non introduce nuove definizioni normative.

2) *Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi.*

È stata verificata la correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel testo.

3) *Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.*

Per l'adozione di questo intervento non si è fatto ricorso alla tecnica della novella.

4) *Individuazione degli effetti abrogativi impliciti di disposizione dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.*

Non si rilevano effetti abrogativi impliciti né norme abrogative espresse nel testo.

5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

La proposta non contiene disposizioni aventi effetto retroattivo o reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

Non si è a conoscenza di deleghe aperte in tal senso, anche a carattere integrativo o correttivo.

7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.

È previsto, a carico delle Regioni interessate, il necessario aggiornamento dei rispettivi piani di qualità dell'aria e i relativi provvedimenti attuativi entro 6 mesi dalla data di entrata in vigore del decreto-legge n. 121 del 2023.

8) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.

Non si ravvede la necessità di apposite elaborazioni statistiche.

Analisi di impatto della regolamentazione (AIR)

SINTESI DELL'AIR E PRINCIPALI CONCLUSIONI

Il decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante *“Misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell’aria e limitazioni della circolazione stradale.”* consta di **n. 2 articoli**.

L’**articolo 1**, in particolare, rubricato *“Misure in materia di pianificazione della qualità dell’aria e limitazioni della circolazione stradale”* prevede testualmente che:

“1. Al fine di assicurare l’esecuzione delle sentenze della Corte di Giustizia dell’Unione europea del 10 novembre 2020 in causa C-644/2018 e del 12 maggio 2022 in causa C-573/2019, le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna provvedono, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, ad aggiornare i rispettivi piani di qualità dell’aria, modificando ove necessario i relativi provvedimenti attuativi, alla luce dei risultati prodotti dalle iniziative già assunte per la riduzione delle emissioni inquinanti, nonché di quanto previsto dal comma 2.

2. Nelle more dell’aggiornamento di cui al comma 1, le Regioni possono disporre la limitazione della circolazione stradale, nel periodo compreso tra il 1° ottobre e il 31 marzo di ciascun anno, anche delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel, di categoria «Euro 5», esclusivamente a far data dal 1° ottobre 2024. Con il provvedimento con cui si dispone la limitazione della circolazione stradale, si indicano le relative deroghe.

La limitazione di cui al primo periodo si applica in via prioritaria alla circolazione stradale nelle aree urbane dei comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti presso i quali opera un adeguato servizio di trasporto pubblico locale, ricadenti in zone presso le quali risulta superato uno o più dei valori limite del materiale particolato PM10 o del biossido di azoto NO2. A decorrere dal 1° ottobre 2025, la limitazione alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel, di categoria «Euro 5» è inserita nei piani della qualità dell’aria delle Regioni di cui al comma 1, che adottano i relativi provvedimenti attuativi nel rispetto di quanto previsto dal secondo e dal terzo periodo del presente comma.

3. Dall’attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le Amministrazioni pubbliche interessate provvedono all’attuazione del presente provvedimento con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.”

L’**articolo 2**, rubricato *“Entrata in vigore”*, prevede invece che:

“Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge. [...]”

La proposta normativa è diretta a valorizzare i risultati conseguiti nei diversi settori responsabili delle emissioni inquinanti dalle Regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna, firmatarie dell’Accordo di programma per il miglioramento della qualità dell’aria nel bacino padano del 2017 (Accordo di Torino), coinvolte nell’attuazione delle sentenze della Corte di Giustizia dell’Unione

europea del 10 novembre 2020 nella causa C-644/2018¹ e del 12 maggio 2022 nella causa C-573/2019², rispettivamente in materia di materiale particolato PM10 e biossido di azoto NO₂. Pertanto, gli obiettivi perseguiti dall'intervento normativo sono quelli di allinearsi alle pronunce del giudice euro-unitario che ha rilevato un inadempimento del nostro paese nella particolare materia della qualità dell'aria.

Al tal fine, il comma 1 dell'articolo 1 del decreto-legge in parola, prevede per le suddette Regioni l'obbligo di riesaminare i contenuti degli strumenti di pianificazione adottati e dei relativi provvedimenti attuativi, al fine di quantificare l'effettivo contributo delle diverse misure ad oggi poste in essere, ivi comprese quelle attuative del predetto Accordo, alla riduzione delle emissioni di PM10 e NO₂, anche alla luce degli effetti derivanti dai provvedimenti emergenziali in materia di circolazione stradale adottati a fronte della pandemia di COVID-19.

Al comma 2 si prevede che, nelle more degli esiti di tali valutazioni, le eventuali misure di limitazione della circolazione di veicoli di categoria "Euro 5", già oggetto degli impegni assunti dalle Regioni a norma dell'art. 2 dell'Accordo, possono essere attuate esclusivamente a far data dal 1° ottobre 2024. Tale scadenza tiene conto delle criticità legate alla indisponibilità dei materiali necessari alla produzione di batterie di veicoli elettrici, in grado da assicurare una tempestiva sostituzione dei veicoli "Euro 5". La tempistica proposta, inoltre, non confligge con gli obiettivi del Pacchetto UE "Pronti per il 55%" che, per quanto attiene alla riduzione dell'uso di combustibili fossili nei trasporti, richiede che sia realizzata una infrastruttura sufficiente per la ricarica o il rifornimento dei veicoli elettrici o alimentati con combustibili alternativi.

A decorrere dal 1° ottobre 2025, invece, la limitazione alla circolazione è inserita nei piani della qualità dell'aria delle Regioni di cui al comma 1, che adottano i relativi provvedimenti attuativi nel rispetto di quanto previsto dal secondo e dal terzo periodo del comma 2.

La proposta normativa, infine, attraverso una norma di rango primario, intende rafforzare gli impegni assunti dalle Regioni nell'ambito dell'Accordo, confermando altresì il campo di applicazione della misura, che riguarda le autovetture e i veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel, di categoria "Euro 5" e interessa prioritariamente le aree urbane dei comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti presso i quali opera un adeguato servizio di trasporto pubblico locale, ricadenti in zone presso le quali risulta superato uno o più dei valori limite del materiale particolato PM10 o del biossido di azoto NO₂.

Gli impatti attesi dall'esecuzione del provvedimento normativo sono, pertanto, la riduzione delle emissioni di PM10 e biossido di azoto NO₂.

Si rimanda, per completezza, alle successive sezioni della presente relazione.

1. CONTESTO E PROBLEMI DA AFFRONTARE

L'intervento normativo si inserisce nel contesto della legislazione euro-unitaria in materia di Qualità dell'Aria (Direttiva 2008/50/CE e Direttiva 2004/107/CE, recepite dal decreto legislativo 155/2010), la quale prevede che gli Stati debbano assicurare, entro specifiche date, il rispetto di determinati obiettivi di qualità dell'aria per una serie d'inquinanti, grazie alla pianificazione di misure e interventi di risanamento.

Il mancato rispetto dei limiti imposti dalle norme comunitarie sulla tutela della qualità dell'aria, relativamente in particolare agli inquinanti materiale particolato PM10 e biossido di azoto NO₂³,

¹ Con procedimento C-644/2018 del 13 ottobre 2018 l'Italia è stata deferita per la procedura di infrazione sul materiale particolato PM10. Il 10 novembre 2020 la Corte di Giustizia ha emesso sentenza di condanna nei confronti dell'Italia accertando l'inadempimento del nostro Paese. Le Regioni coinvolte nella procedura sono Lombardia, Piemonte, Emilia-Romagna, Veneto, Toscana, Umbria, Lazio, Campania, Puglia, Sicilia.

² Con procedimento C-573/2019 del 26 luglio 2019 l'Italia è stata deferita per la procedura di infrazione sul biossido di azoto NO₂. Il 12 maggio 2022 la Corte di Giustizia ha emesso sentenza di condanna nei confronti dell'Italia accertando l'inadempimento del nostro Paese e le Regioni coinvolte nella procedura sono Lombardia, Piemonte, Liguria, Toscana, Lazio e Sicilia.

³ I superamenti riguardano il valore limite giornaliero del PM10 di 50 µg/m³ da non superare più di 35 volte in un anno ed il limite annuale del NO₂ di 40 µg/m³. Il valore limite annuale del PM10 di 40 µg/m³ è rispettato su tutto il territorio nazionale.

riguarda ampie aree del territorio nazionale, situate presso la maggior parte delle Regioni, che sono le autorità responsabili della valutazione e gestione della qualità dell'aria; spetta pertanto a tali soggetti la predisposizione dei piani di qualità dell'aria e l'individuazione delle misure da adottare con le relative tempistiche.

Le ragioni dell'individuazione delle Regioni come soggetti competenti risiedono nel fatto che solo tali soggetti sono pienamente a conoscenza del proprio contesto emissivo, territoriale e sociale e possono valutare, pertanto, quali sono le misure più appropriate da attuare e la relativa realizzabilità. Si rileva che il PM10 è un inquinante particolare in quanto i relativi livelli sono il risultato della combinazione di un contributo primario, ovvero derivante dalle emissioni di particelle originate direttamente da fonti antropiche su cui si può intervenire direttamente con misure di limitazione, con un contributo di carattere secondario derivante da complessi fenomeni chimico fisici di trasformazione che hanno luogo in atmosfera e su larga scala di sostanze originariamente emesse allo stato gassoso quali ossidi di azoto, ossidi di zolfo ed ammoniaca. Su tale fenomeno secondario di formazione delle polveri intervengono fattori di più difficile controllo essendo dipendenti dalle condizioni orografiche dei territori e dalle specifiche condizioni meteorologiche. Al riguardo si evidenzia in particolare che le condizioni orografiche e meteorologiche del bacino padano costituiscono *un unicum* a livello nazionale con l'effetto della formazione di un diffuso fenomeno secondario di inquinamento da polveri, al quale contribuiscono tutti i settori emissivi (trasporti, agricoltura, energia, combustione, etc.) e che risulta difficile da governare determinando un allungamento, nonostante gli sforzi profusi in termini di adozione di misure di risanamento, del processo di rientro dei valori limite del PM10.

La situazione di mancato rispetto delle direttive comunitarie sulla qualità dell'aria ha determinato l'apertura di un complesso contenzioso con la Commissione Europea.

A luglio 2014 è stata aperta una procedura di infrazione contro l'Italia per i superamenti del PM10 (procedura 2014/2147); a maggio 2015 è stata aperta una procedura di infrazione contro l'Italia anche per i superamenti dell'NO₂ (procedura 2015/2043).

Per entrambe le procedure, l'Italia è stata successivamente deferita alla Corte di Giustizia Europea.

In particolare, con procedimento C-644/2018 del 13 ottobre 2018 l'Italia è stata deferita per la procedura di infrazione sul materiale particolato PM10; il 10 novembre 2020 la Corte di Giustizia ha emesso sentenza di condanna nei confronti dell'Italia accertando l'inadempimento del nostro Paese.

Le Regioni coinvolte nella procedura sono Lombardia, Piemonte, Emilia-Romagna, Veneto, Toscana, Umbria, Lazio, Campania, Puglia, Sicilia.

Con procedimento C-573/2019 del 26 luglio 2019 l'Italia è stata deferita per la procedura di infrazione sul biossido di azoto NO₂; il 12 maggio 2022 la Corte di Giustizia ha emesso sentenza di condanna nei confronti dell'Italia accertando l'inadempimento del nostro Paese e le Regioni coinvolte nella procedura sono Lombardia, Piemonte, Liguria, Toscana, Lazio e Sicilia.

La situazione circa le procedure di infrazione in materia di qualità dell'aria non è una peculiarità del nostro Paese ma è diffusamente estesa su tutto il territorio unionale.

Sono ad oggi state aperte circa 30 procedure di infrazione contro 18 Stati Membri e in 15 casi si è già giunti al loro deferimento in Corte di Giustizia. In molti casi riguardanti NO₂ e PM10 la Corte di Giustizia ha già emesso sentenza di condanna (Bulgaria, Italia, Polonia, Germania, Francia, UK, Romania, Ungheria).

Al fine di gestire le procedure di infrazione e le sentenze della Corte di Giustizia, fin dal 2019-2020 è stato intrapreso un percorso di condivisione e dialogo con la Commissione europea volto ad illustrare al meglio il percorso intrapreso dall'Italia per migliorare la qualità dell'aria. Lo scopo è quello di mostrare in modo trasparente gli enormi sforzi aggiuntivi messi in campo dalle Regioni e dallo Stato successivamente alle sentenze, che hanno portato all'adozione di numerosi nuovi piani di qualità dell'aria regionali. Nei limiti dei propri poteri e competenze, lo Stato ha partecipato costantemente al processo di miglioramento della qualità dell'aria.

Lo Stato, anche su richiesta delle Regioni stesse, ha sempre garantito un supporto al processo di miglioramento della qualità dell'aria intrapreso dalle Regioni, con iniziative di carattere finanziario e

normativo. Si fa presente che solo nell'ultimo quinquennio sono stati messi a disposizione circa 1.3 miliardi di euro per le Regioni del bacino ed ulteriori 250 milioni per le altre Regioni; ulteriori 2.2 miliardi di euro sono poi stati stanziati per l'attuazione del programma nazionale di controllo dell'inquinamento atmosferico. Da un punto di vista normativo è stato attivato il protocollo di Torino, contenente una serie di misure proposte dalle Regioni, ricadenti nelle competenze dello Stato e sul quale le Regioni stesse non hanno competenza legislativa, quali ad esempio i limiti di velocità autostradali, la certificazione degli impianti termici civili alimentati a biomassa o i divieti all'utilizzo di certo combustibili.

Si segnala che, proseguendo con l'iniziativa già avviata a partire dal 2013 è proseguita la sottoscrizione di accordi bilaterali con le Regioni per l'adozione di misure di risanamento della qualità dell'aria nei settori in cui l'azione regionale risultava soggetta a vincoli e limitazioni. Dal 2017 al 2021 sono stati sottoscritti 8 Accordi, con il coinvolgimento di tutte le 11 Regioni coinvolte nelle procedure di infrazione avviate per i superamenti dei valori limite del PM10, PM2,5 ed NO2 (Accordo con le 4 Regioni del bacino padano: Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte, Veneto del 2017; Accordi bilaterali con le Regioni Campania, Lazio, Liguria, Puglia, Sicilia, Toscana e Umbria, con un finanziamento ministeriale di 4 milioni per Regione).

Considerata la disponibilità dal 2021 di risorse statali aggiuntive (220 milioni di euro) orientate al miglioramento della qualità dell'aria nel territorio italiano è in corso il potenziamento e l'estensione degli accordi in essere e il coinvolgimento anche di altre Regioni non in infrazione nella sottoscrizione di analoghi accordi. In particolare sono stati recentemente sottoscritti ex novo Accordi con Marche, Trento e Bolzano e potenziati i precedenti Accordi con Liguria, Umbria e Toscana. Si evidenzia inoltre che in gran parte degli accordi stipulati dal 2021 le Regioni coinvolte hanno preso impegni riguardanti la limitazione della circolazione dei veicoli inquinanti.

Si evidenzia, peraltro, che con l'articolo 9 del decreto-legge 13 giugno 2023, n. 69, recante *“Disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi derivanti da atti dell'Unione europea e da procedure di infrazione e pre-infrazione pendenti nei confronti dello Stato italiano”*, convertito con modificazioni dalla legge 10 agosto 2023, n. 103, al fine di attuare le misure indicate dal citato Protocollo di Torino, sono state introdotte modifiche al Codice della strada. In particolare, si è previsto che, ove risulti necessario limitare le emissioni inquinanti, Regioni e Province autonome possano disporre riduzioni della velocità di circolazione dei veicoli, anche a carattere permanente, sulle strade extraurbane, limitatamente ai tratti stradali che attraversano centri abitati ovvero che sono ubicati in prossimità degli stessi. Si è stabilito, inoltre, che i Comuni possano decidere, all'interno di una determinata zona a traffico limitato, diversi tempi massimi di permanenza, tra l'ingresso e l'uscita, anche differenziati per categoria di veicoli o di utenti.

In particolare, per quanto riguarda il citato Accordo stipulato nel 2017 con il bacino padano, gli impegni assunti dalle Regioni Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto riguardano in gran parte misure strutturali e dunque suscettibili di produrre effetti nel medio-lungo periodo funzionali a dare esecuzione ad ambedue le sentenze PM10 e NO₂. Tra queste misure si prevede anche l'introduzione nei piani di qualità dell'aria o nei relativi provvedimenti attuativi, di *“una limitazione della circolazione dal 1° ottobre al 31 marzo di ogni anno, da applicare entro il 1° ottobre 2018, dal lunedì al venerdì, dalle ore 8,30 alle ore 18,30, salve le eccezioni indispensabili, per le autovetture ed i veicoli commerciali di categoria N1, N2 ed N3 ad alimentazione diesel, di categoria inferiore o uguale ad “Euro 3”. La limitazione è estesa alla categoria “Euro 4” entro il 1° ottobre 2020 ed alla categoria “Euro 5” entro il 1° ottobre 2025. La limitazione si applica prioritariamente nelle aree urbane dei comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti presso i quali opera un adeguato servizio di trasporto pubblico locale, ricadenti in zone presso le quali risulta superato uno o più dei valori limite del PM10 o del biossido di azoto NO₂”*.

A seguito della condanna per l'infrazione del PM10 si evidenzia che la Regione Piemonte ha adottato con D.G.R. n. 9-2916 del 26 febbraio 2021 *“Disposizioni straordinarie in materia di tutela della qualità dell'aria”* che prevedono una serie di misure aggiuntive ulteriori a quelle di Piano vigenti principalmente sui settori delle combustioni all'aperto, delle pratiche agricole, del riscaldamento

domestico e dei trasporti; tra queste ultime si sottolinea l'estensione territoriale delle limitazioni al traffico veicolare previgenti sul territorio regionale con un'anticipazione al 2023 della limitazione alla circolazione per i veicoli euro 5 diesel prevista dal citato Accordo di Bacino Padano. Tutte le misure introdotte con la citata DGR, compresa quella evidenziata sulla circolazione dei veicoli diesel euro 5, sono state valutate dalla Regione Piemonte compatibili con le richieste della Corte di Giustizia e quindi in grado di consentire un rientro dei superamenti dei limiti del PM10 anticipato al 2025 sulla base di un'apposita valutazione tecnico-scientifica.

Con specifico riferimento sempre al bacino padano, si fa da ultimo presente che, con decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, è stato istituito un fondo Nazionale per l'attuazione di misure per il miglioramento della qualità dell'aria nel bacino padano; esso stanziava risorse pari a circa 1,15 miliardi di euro complessivi fino al 2034 e ulteriori 40 milioni di euro all'anno dal 2035 in poi. Le misure finanziabili dal fondo devono contribuire alla riduzione delle emissioni in atmosfera per il miglioramento della qualità dell'aria intervenendo sul settore dei trasporti (limitazione della circolazione dei veicoli inquinanti, promozione della mobilità collettiva e individuale a basso impatto e della mobilità sostenibile, sostituzione dei veicoli inquinanti, promozione della mobilità sostenibile, ad esempio, dando ulteriore impulso alla mobilità ciclistica ed elettrica e alla mobilità dolce, integrazione tra le diverse modalità di trasporto ed il trasporto pubblico anche attraverso misure rivolte alle infrastrutture, al parco mezzi ed al materiale rotabile, promozione dell'intermodalità nel trasporto merci), sul settore della combustione domestica della biomassa, sul settore dell'efficienza energetica e su altri settori quali quello agricoltura.

Tra i destinatari dell'intervento normativo si annoverano le Regioni interessate, che dovranno aggiornare i rispettivi piani di qualità dell'aria e, nelle more, attuare eventualmente le misure previste dal presente decreto-legge. Successivamente verranno interessati anche i soggetti proprietari di autovetture e veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel, di categoria Euro 5, che potranno essere interessati dalla limitazione alla circolazione stradale.

2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO E RELATIVI INDICATORI

2.1 Obiettivi generali e specifici

Gli obiettivi generali e specifici che hanno guidato la formulazione dell'intervento normativo sono quelli di allinearsi alle pronunce di condanna della Corte di Giustizia dell'Unione europea e, conseguentemente, consentire una riduzione delle emissioni inquinanti con particolare riferimento alle Regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna.

2.2 Indicatori

Gli indicatori sono simboleggiati dalle riduzioni degli inquinanti che verranno rilevati a seguito dell'intervento normativo.

3. VALUTAZIONE DELL'INTERVENTO NORMATIVO

3.1 Impatti economici, sociali ed ambientali per categoria di destinatari.

L'intervento normativo avrà una serie di destinatari. Innanzitutto, si annoverano le Regioni interessate, che dovranno aggiornare i rispettivi piani di qualità dell'aria e, nelle more, attuare eventualmente le misure previste dal presente decreto-legge. Successivamente verranno interessati anche i soggetti proprietari di autovetture e veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel, di categoria Euro 5, che potranno essere interessati dalla limitazione alla circolazione stradale nel periodo compreso tra il 1° ottobre ed il 31 marzo di ciascun anno, a far data dal 1° ottobre 2024.

Dall'esecuzione del provvedimento derivano chiari benefici ambientali.

Si precisa altresì, che dall'attuazione del decreto di cui trattasi, come specificato nel comma 3 dell'articolo 1, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

3.2 Impatti specifici

A. Effetti sulle PMI (Test PMI)

Non si rivengono particolari impatti sulle PMI.

B. Effetti sulla concorrenza

Non si rivengono particolari impatti sulla concorrenza.

C. Oneri informativi

Non sono previsti ulteriori oneri informativi.

D. Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

Non risultano particolari interferenze con i livelli minimi di regolazione europea.

4. MODALITÀ DI ATTUAZIONE E MONITORAGGIO

4.1 Attuazione

I soggetti responsabili dell'attuazione sono principalmente le regioni interessate.

L'adeguamento dei rispettivi piani di qualità dell'aria e le azioni intraprese nelle relative more, permetteranno la riduzione degli agenti inquinanti.

Si rimanda, per una trattazione più esaustiva, alle precedenti sezioni.

4.2 Monitoraggio

Non vi sono particolari previsioni in ordine a successive fasi di monitoraggio che verrà gestito a livello regionale.

1.2.3. Relazione 870-A

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Senato della Repubblica XIX LEGISLATURA

N. 870-A

Relazione Orale

Relatrice Petrucci

**TESTO PROPOSTO DALLA 8^a COMMISSIONE PERMANENTE
(AMBIENTE, TRANSIZIONE ECOLOGICA, ENERGIA, LAVORI PUBBLICI,
COMUNICAZIONI, INNOVAZIONE TECNOLOGICA)**

Comunicato alla Presidenza il 17 ottobre 2023

PER IL
DISEGNO DI LEGGE

Conversione in legge del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale presentato dal **Presidente del Consiglio dei ministri** e dal **Ministro per gli affari europei il Sud le politiche di coesione e il PNRR** di concerto con il **Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 12 SETTEMBRE 2023

**PARERI DELLA 1^a COMMISSIONE PERMANENTE
(AFFARI COSTITUZIONALI, AFFARI DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO
E DELL'INTERNO, ORDINAMENTO GENERALE DELLO STATO E DELLA
PUBBLICA AMMINISTRAZIONE, EDITORIA, DIGITALIZZAZIONE)**

(Estensore: Tosato)

sul disegno di legge

19 settembre 2023

La Commissione, esaminato il disegno di legge, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo.

sugli emendamenti approvati

17 ottobre 2023

La Commissione, esaminati gli emendamenti riferiti al disegno di legge, approvati nella seduta del 17 ottobre, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo.

**PARERI DELLA 4^a COMMISSIONE PERMANENTE
(POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)**

(Estensore: Terzi di Sant'Agata)

sul disegno di legge

4 ottobre 2023

La Commissione,
esaminato il disegno di legge, di conversione del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale;

considerato esso è finalizzato ad ottemperare alle sentenze della Corte di Giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020 nella causa C-644/2018 e del 12 maggio 2022 nella causa C-573/2019, relative al superamento dei valori di particolato PM10 e di biossido di azoto NO2 nelle regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna;

rilevato che è pendente una terza procedura di infrazione, la n. 2020/2299, con cui la Commissione europea ha contestato la cattiva applicazione in Italia della direttiva 2008/50/CE per quanto concerne i valori limite per il PM2,5, che non è stato rispettato in diverse città italiane, tra cui Venezia e Padova, e alcune zone nei pressi di Milano;

ricordato che è in corso di esame presso le Istituzioni europee la proposta di direttiva di rifusione COM(2022) 542, che dispone norme più stringenti relative alla qualità dell'aria, su cui la Commissione ha approvato, il 31 maggio 2023, la risoluzione Doc. XVIII-bis, n. 8, alla quale ha risposto la Commissione europea, con la nota C(2023) 5562 del 9 agosto 2023;

rilevato che le disposizioni contenute nel provvedimento corrispondono alla tipologia di quelle indicate come oggetto proprio del disegno di legge europea, dall'articolo 30, comma 3, della legge n. 234 del 2012;

valutato che il disegno di legge non presenta profili di criticità in ordine alla compatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea,

esprime, per quanto di competenza, parere favorevole.

sugli emendamenti

11 ottobre 2023

La Commissione,

esaminati gli emendamenti riferiti al disegno di legge, di conversione del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale;

valutato che essi non presentano profili di criticità in ordine alla compatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea,

esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo.

PARERI DELLA 5ª COMMISSIONE PERMANENTE (PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO)

(Estensore: Damiani)

sul disegno di legge

27 settembre 2023

La Commissione, esaminato il disegno di legge esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo.

sugli emendamenti approvati

17 ottobre 2023

La Commissione, esaminati gli emendamenti approvati relativi al disegno di legge, esprime, per quanto di competenza, sulla proposta 1.0.9 parere non ostativo condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, all'aggiunta in fine del seguente comma: « 3. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni competenti provvedono all'adempimento dei compiti di cui al presente articolo con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente ».

Sui restanti emendamenti, non vi sono osservazioni da formulare.

DISEGNO DI LEGGE

D'iniziativa del Governo

Conversione in legge del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della

DISEGNO DI LEGGE

Testo proposto dalla Commissione

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità

**qualità dell'aria e limitazioni della
circolazione stradale**

Art. 1.
1. È convertito in legge il decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale.
2. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

dell'aria e limitazioni della circolazione stradale

Art. 1.
1. Il decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale, è convertito in legge **con le modificazioni riportate in allegato alla presente legge**.
2. *Identico*.

Allegato

MODIFICAZIONI APPORTATE DALLA COMMISSIONE

All'articolo 1:

al comma 1, le parole: « in causa C-644/2018 » sono sostituite dalle seguenti: « nella causa C-644/18 », le parole: « in causa C-573/2019 » sono sostituite dalle seguenti: « nella causa C-573/19 », le parole: « entro sei mesi » sono sostituite dalle seguenti: « entro dodici mesi » e le parole: « della presente disposizione » sono sostituite dalle seguenti: « del presente decreto »;

al comma 2:

il primo periodo è sostituito dal seguente: « Nelle more dell'aggiornamento di cui al comma 1, le regioni possono disporre la limitazione strutturale della circolazione stradale, nel periodo compreso tra il 1° ottobre di ciascun anno e il 31 marzo dell'anno successivo, delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria "Euro 5", esclusivamente a far data dal 1° ottobre 2024 »;

al secondo periodo, dopo le parole: « , si indicano » sono inserite le seguenti: « e si motivano »; e dopo le parole: « relative deroghe » sono aggiunte le seguenti: « , fermo restando che le regioni escludono dalle limitazioni previste dal presente comma i veicoli ricadenti nelle categorie esplicitamente esentate dai divieti di circolazione di cui ai decreti adottati ai sensi dell'articolo 6, comma 1, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 »;

al terzo periodo, le parole: « zone presso le quali » sono sostituite dalle seguenti: « zone nelle quali » e la parola: « NO2 » è sostituita dalla seguente: « NO2 »;

al quarto periodo, dopo la parola: « limitazione » è inserita la seguente: « strutturale »; le parole: « diesel, di categoria "Euro 5" » sono sostituite dalle seguenti: « diesel di categoria "Euro 5" » e le parole: « piani della qualità » sono sostituite dalle seguenti: « piani di qualità »;

dopo il comma 2 sono inseriti i seguenti:

« 2-bis. Le regioni di cui al comma 1 possono esentare dalle limitazioni alla circolazione le autovetture e i veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 a partire dalla categoria "Euro 3" monofuel o bifuel alimentati con i carburanti alternativi individuati nell'articolo 2, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257.

2-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è disciplinata la circolazione sul territorio nazionale dei veicoli storici di cui all'articolo 60 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Con il decreto di cui al primo periodo sono individuate in particolare adeguate percorrenze chilometriche nonché le modalità di accesso di tali veicoli alle aree soggette alle limitazioni della circolazione di cui al comma 2 del presente articolo »;

al comma 3, le parole: « provvedono all'attuazione del presente provvedimento » sono sostituite dalle seguenti: « vi provvedono » ed è aggiunto, in fine, il seguente segno di interpunzione: « . ».

Dopo l'articolo 1 sono inseriti i seguenti:

« Art. 1-bis. - (*Sviluppo del turismo di prossimità, all'aria aperta ed ecosostenibile per l'abbattimento delle emissioni atmosferiche*) - 1. Al fine di incentivare il turismo di prossimità e all'aria aperta, che consente di abbattere le emissioni atmosferiche riducendo i lunghi spostamenti e favorendo la preservazione degli ecosistemi locali, secondo le strategie di accelerazione della transizione ecologica e di abbattimento delle emissioni atmosferiche che possono scaturire dalle attività turistiche, nello stato di previsione del Ministero del turismo, è istituito un fondo, con una dotazione di 32.870.000 euro per l'anno 2023, destinato al finanziamento di investimenti proposti dai comuni, volti alla creazione e alla riqualificazione di aree attrezzate di sosta temporanea a fini turistici e alla valorizzazione del turismo all'aria aperta, attraverso apposito bando da pubblicare da parte del Ministero del turismo. Gli interventi finanziati, identificati dal Codice unico di progetto ai sensi dell'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recano un cronoprogramma e sono monitorati ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.

2. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 32.870.000 euro per l'anno 2023, si provvede:

a) quanto a euro 29.870.000, mediante corrispondente riduzione del Fondo unico nazionale per il turismo di conto capitale, di cui all'articolo 1, comma 368, della legge 30 dicembre 2021, n. 234;

b) quanto a euro 3 milioni, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2023-2025, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2023, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero del turismo.

3. Al fine di ulteriormente favorire la transizione ecologica nel turismo, con azioni di promozione del turismo intermodale secondo le strategie di abbattimento delle emissioni atmosferiche che possono scaturire dalle attività turistiche, il Fondo istituito dall'articolo 1, comma 611, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, è ulteriormente incrementato, per l'anno 2023, di euro 17 milioni.

4. Agli oneri derivanti dal comma 3, pari a euro 17 milioni per l'anno 2023, si provvede:

a) quanto a euro 8.081.369, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2023-2025, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2023, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero del turismo;

b) quanto a euro 8.918.631, mediante corrispondente riduzione del Fondo unico nazionale per il turismo di parte corrente, di cui all'articolo 1, comma 366, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.

Art. 1-ter. - (*Misure in materia di riduzione dell'impatto ambientale del trasporto merci su gomma tramite potenziamento del trasporto aereo*) - 1. Al fine di perseguire gli obiettivi nazionali ed europei connessi allo sviluppo del traffico merci per via aerea in coerenza con le esigenze nazionali e internazionali e con l'impegno a ridurre l'impatto ambientale del trasporto su gomma, l'intervento di implementazione del traffico merci dell'aeroporto di Malpensa, come individuato nello strumento di pianificazione degli interventi di adeguamento e potenziamento dello scalo trasmesso dall'Ente nazionale per l'aviazione civile in data 30 giugno 2020 al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica ai fini dell'istanza di valutazione di impatto ambientale di cui all'articolo 23 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è riconosciuto opera strategica di preminente interesse nazionale con caratteri di indifferibilità, urgenza e pubblica utilità.

2. Ai fini del rilascio dell'autorizzazione alla realizzazione dell'intervento di cui al comma 1, le amministrazioni e gli enti competenti, previa ricognizione dei provvedimenti adottati in relazione al medesimo intervento, provvedono entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, nel rispetto dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, a una nuova valutazione ai sensi dell'articolo 21-*quinquies* della legge 7 agosto 1990, n. 241, delle determinazioni adottate, ponderandole alla luce del riconoscimento del carattere strategico e di preminente interesse nazionale dell'intervento di cui al comma 1.

3. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della

finanza pubblica. Le amministrazioni competenti provvedono all'adempimento dei compiti di cui al presente articolo con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente ». *Decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 213 del 12 settembre 2023.*

Testo del decreto-legge

Misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA
Visti gli articoli 77, 87 e 117 della Costituzione;
Vista la legge 24 dicembre 2012, n. 234, recante « Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea », e in particolare l'articolo 37;
Ritenuta la necessità di assicurare la piena esecuzione delle sentenze della Corte di Giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020 nella causa C-644/2018 e del 12 maggio 2022 nella causa C-573/2019, con particolare riferimento alle regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna, tenendo conto dei risultati raggiunti a seguito delle iniziative poste in essere per la riduzione delle emissioni inquinanti;
Ritenuta, dunque, la straordinaria necessità ed urgenza di emanare disposizioni affinché le suddette Regioni provvedano all'aggiornamento dei rispettivi piani di qualità dell'aria, apportando le eventuali modifiche ai relativi provvedimenti attuativi, anche disponendo misure di limitazione della circolazione stradale;
Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 7 settembre 2023;
Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica;

emana
il seguente decreto-legge:

Articolo 1.
(Misure in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale)
1. Al fine di assicurare l'esecuzione delle sentenze della Corte di Giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020 in causa C-644/2018 e del 12 maggio 2022 in causa C-573/2019, le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna provvedono, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, ad aggiornare i rispettivi piani di qualità dell'aria, modificando ove necessario i relativi provvedimenti attuativi, alla luce

Testo del decreto-legge comprendente le modificazioni apportate dalla Commissione

Articolo 1.
(Misure in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale)
1. Al fine di assicurare l'esecuzione delle sentenze della Corte di Giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020 **nella causa C-644/18** e del 12 maggio 2022 **nella causa C-573/19**, le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna provvedono, entro **dodici** mesi dalla data di entrata in vigore **del presente decreto-legge**, ad aggiornare i rispettivi piani di qualità dell'aria, modificando, ove necessario i relativi provvedimenti attuativi, alla luce dei risultati prodotti dalle iniziative già assunte per la riduzione delle emissioni inquinanti, nonché di quanto previsto dal comma 2.

dei risultati prodotti dalle iniziative già assunte per la riduzione delle emissioni inquinanti, nonché di quanto previsto dal comma 2.

2. Nelle more dell'aggiornamento di cui al comma 1, le Regioni possono disporre la limitazione della circolazione stradale, nel periodo compreso tra il 1° ottobre e il 31 marzo di ciascun anno, **anche** delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel, di categoria « Euro 5 », esclusivamente a far data dal 1° ottobre 2024. Con il provvedimento con cui si dispone la limitazione della circolazione stradale, si indicano le relative deroghe. La limitazione di cui al primo periodo si applica in via prioritaria alla circolazione stradale nelle aree urbane dei comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti presso i quali opera un adeguato servizio di trasporto pubblico locale, ricadenti in zone presso le quali risulta superato uno o più dei valori limite del materiale particolato PM10 o del biossido di azoto NO2. A decorrere dal 1° ottobre 2025, la limitazione alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel, di categoria « Euro 5 » è inserita nei piani della qualità dell'aria delle Regioni di cui al comma 1, che adottano i relativi provvedimenti attuativi nel rispetto di quanto previsto dal secondo e dal terzo periodo del presente comma.

3. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le Amministrazioni pubbliche interessate provvedono **all'attuazione del presente provvedimento** con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente

2. Nelle more dell'aggiornamento di cui al comma 1, le regioni possono disporre la limitazione **strutturale** della circolazione stradale, nel periodo compreso tra il 1° ottobre **di ciascun anno** e il 31 marzo **dell'anno successivo**, delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel, di categoria « Euro 5 », esclusivamente a far data dal 1° ottobre 2024. Con il provvedimento con cui si dispone la limitazione della circolazione stradale, si indicano **e si motivano** le relative deroghe. **fermo restando che le regioni escludono dalle limitazioni di cui al presente comma i veicoli ricadenti nelle categorie esplicitamente esentate dai divieti di circolazione di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.** La limitazione di cui al primo periodo si applica in via prioritaria alla circolazione stradale nelle aree urbane dei comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti presso i quali opera un adeguato servizio di trasporto pubblico locale, ricadenti in zone **nelle** quali risulta superato uno o più dei valori limite del materiale particolato PM10 o del biossido di azoto **NO2** . A decorrere dal 1° ottobre 2025, la limitazione **strutturale** alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel, di categoria « Euro 5 » è inserita nei piani **di** qualità dell'aria delle Regioni di cui al comma 1, che adottano i relativi provvedimenti attuativi nel rispetto di quanto previsto dal secondo e dal terzo periodo del presente comma.

2-bis. Le regioni di cui al comma 1 possono esentare dalle limitazioni alla circolazione le autovetture e i veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 a partire dalla categoria « Euro 5 » **monofuel o bifuel** alimentati con i carburanti alternativi individuati nell'articolo 2, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257.

2-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare, di concerto con il Ministro dell'energia e della sicurezza energetica, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è disciplinata la circolazione sul territorio nazionale dei veicoli storici di cui all'articolo 60 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Con il decreto di cui al primo periodo sono individuate in particolare adeguate percorrenze chilometriche nonché le modalità di accesso di tali veicoli alle aree soggette alle limitazioni della circolazione di cui al comma 1 del presente articolo.

3. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le Amministrazioni pubbliche interessate **vi** provvedono con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Articolo 1-bis.

(Sviluppo del turismo di prossimità, all'aria aperta e ecosostenibile per l'abbattimento delle emissioni atmosferiche)

1. Al fine di incentivare il turismo di prossimità e all'aria aperta che consente di abbattere le emissioni atmosferiche riducendo i lunghi spostamenti e favorendo la preservazione degli ecosistemi locali, secondo le strategie di accelerazione della transizione ecologica e di abbattimento delle emissioni atmosferiche che possono scaturire dalle attività turistiche, nello stato di previsione del Ministero del turismo, è istituito un fondo con una dotazione di 32.870.000 euro per l'anno 2023, destinato al finanziamento di investimenti proposti dai comuni, volti alla creazione e alla riqualificazione di aree attrezzate di sosta temporanea a fini turistici e alla valorizzazione del turismo all'aria aperta, attraverso apposito bando da pubblicare a cura del Ministero del turismo. Gli interventi finanziati sono identificati dal Codice unico di progetto ai sensi dell'articolo 1 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recano un cronoprogramma e sono monitorati ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2002, n. 229.

2. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 32.870.000 euro per l'anno 2023, si provvede:

a) quanto a euro 29.870.000, mediante corrispondente riduzione del Fondo unico nazionale per il turismo di conto capitale di cui all'articolo 1, comma 368, della legge 30 dicembre 2021, n. 178;
b) quanto a euro 3 milioni, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto in bilancio alle fini del bilancio triennale 2023-2025, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi di riserva e speciali » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2023, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero del turismo.

3. Al fine di ulteriormente favorire la transizione ecologica del turismo, con azioni di promozione del turismo intermodale secondo le strategie di abbattimento delle emissioni atmosferiche che possono scaturire dalle attività turistiche, il Fondo istituito dall'articolo 1, comma 611, della legge 29 dicembre 2022, n. 234 è ulteriormente incrementato, per l'anno 2023, di euro 17 milioni.

4. Agli oneri derivanti dal comma 3, pari a euro 17 milioni per l'anno 2023, si provvede:

a) quanto a euro 8.081.369, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto in bilancio alle fini del bilancio triennale 2023-2025, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi di riserva e speciali » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2023, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero del turismo;

b) quanto a euro 8.918.631, mediante corrispondente riduzione del Fondo unico nazionale per il turismo di parte corrente di cui all'articolo 1, comma 366, della legge 30 dicembre 2021, n. 178.

Articolo 1-ter.

(Misure in materia di riduzione dell'impatto ambientale del trasporto merci su gomma tramite potenziamento del trasporto aereo)

1. Al fine di perseguire gli obiettivi nazionali ed europei allo sviluppo del traffico merci per via aerea in coerenza con le esigenze nazionali e internazionali e con l'impegno a ridurre l'impatto ambientale del trasporto su gomma, l'intervento di implementazione del traffico merci dell'aeroporto di Malpensa come individuato nello strumento di pianificazione degli interventi di adeguamento e potenziamento dello scalo è autorizzato dall'Ente nazionale per l'aviazione civile in data 30 giugno 2023 al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica a seguito dell'istanza di valutazione di impatto ambientale di cui all'articolo 23 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, riconosciuto opera strategica di preminente interesse nazionale con caratteri di indifferibilità, urgenza e pubblica utilità.

2. Ai fini del rilascio dell'autorizzazione alla realizzazione dell'intervento di cui al comma 1, le amministrazioni e gli enti competenti, previa ricognizione dei provvedimenti adottati in relazione al medesimo intervento, provvedono entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, nel rispetto dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, a una nuova valutazione ai sensi dell'articolo 21-*quinquies* della legge n. 190, n. 241, delle determinazioni adottate, ponderandole alla luce del riconoscimento del carattere strategico e di preminente interesse nazionale dell'intervento di cui al comma 1.

3. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni competenti provvedono all'adempimento dei compiti di cui al presente articolo con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Articolo 2.

(Entrata in vigore)

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge. Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare. Dato a Roma, addì 12 settembre 2023

MATTARELLA

Meloni, *Presidente del Consiglio dei ministri*
Fitto, *Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR*
Pichetto Fratin, *Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica*
Visto, *il Guardasigilli*: Nordio

1.2.4. Testo approvato 870 (Bozza provvisoria)

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Senato della Repubblica XIX LEGISLATURA

N. 870

Senato della Repubblica

Attesto che il Senato della Repubblica, il 18 ottobre 2023, ha approvato il seguente disegno di legge, d'iniziativa del Governo:

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale

Art. 1.

1. Il decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale, è convertito in legge con le modificazioni riportate in allegato alla presente legge.

2. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

IL PRESIDENTE

Allegato

MODIFICAZIONI APPORTATE IN SEDE DI CONVERSIONE AL DECRETO-LEGGE 12 SETTEMBRE 2023, N. 121

All'articolo 1:

al comma 1, le parole: « in causa C-644/2018 » sono sostituite dalle seguenti: « nella causa C-644/18 », le parole: « in causa C-573/2019 » sono sostituite dalle seguenti: « nella causa C-573/19 », le parole: « entro sei mesi » sono sostituite dalle seguenti: « entro dodici mesi » e le parole: « della presente disposizione » sono sostituite dalle seguenti: « del presente decreto »;

al comma 2:

il primo periodo è sostituito dal seguente: « Nelle more dell'aggiornamento di cui al comma 1, le regioni possono disporre la limitazione strutturale della circolazione stradale, nel periodo compreso tra il 1° ottobre di ciascun anno e il 31 marzo dell'anno successivo, delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria "Euro 5", esclusivamente a far data dal 1° ottobre 2024 »;

al secondo periodo, dopo le parole: « , si indicano » sono inserite le seguenti: « e si motivano » e dopo le parole: « relative deroghe » sono aggiunte le seguenti: « , fermo restando che le regioni escludono dalle limitazioni previste dal presente comma i veicoli ricadenti nelle categorie esplicitamente esentate dai divieti di circolazione di cui ai decreti adottati ai sensi dell'articolo 6, comma 1, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 »;

al terzo periodo, le parole: « zone presso le quali » sono sostituite dalle seguenti: « zone nelle quali » e la parola: « NO2 » è sostituita dalla seguente: « NO2 »;

al quarto periodo, dopo la parola: « limitazione » è inserita la seguente: « strutturale », le parole: « diesel, di categoria "Euro 5" » sono sostituite dalle seguenti: « diesel di categoria "Euro 5" » e le parole: « piani della qualità » sono sostituite dalle seguenti: « piani di qualità »;

dopo il comma 2 sono inseriti i seguenti:

« 2-bis. Le regioni di cui al comma 1 possono esentare dalle limitazioni alla circolazione le autovetture e i veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 a partire dalla categoria "Euro 3" *monofuel* o *bifuel* alimentati con i carburanti alternativi individuati nell'articolo 2, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257.

2-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è disciplinata la circolazione sul territorio nazionale dei veicoli storici di cui all'articolo 60 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Con il decreto di cui al primo periodo sono individuate in particolare adeguate percorrenze chilometriche nonché le modalità di accesso di tali veicoli alle aree soggette alle limitazioni della circolazione di cui al comma 2 del presente articolo »;

al comma 3, le parole: « provvedono all'attuazione del presente provvedimento » sono sostituite dalle seguenti: « vi provvedono » ed è aggiunto, in fine, il seguente segno di interpunzione: « . ».

Dopo l'articolo 1 sono inseriti i seguenti:

« Art. 1-bis. - (*Sviluppo del turismo di prossimità, all'aria aperta ed ecosostenibile per l'abbattimento delle emissioni atmosferiche*) - 1. Al fine di incentivare il turismo di prossimità e all'aria aperta, che consente di abbattere le emissioni atmosferiche riducendo i lunghi spostamenti e favorendo la preservazione degli ecosistemi locali, secondo le strategie di accelerazione della transizione ecologica e di abbattimento delle emissioni atmosferiche che possono scaturire dalle attività turistiche, nello stato di previsione del Ministero del turismo è istituito un fondo, con una dotazione di 32.870.000 euro per l'anno 2023, destinato al finanziamento di investimenti proposti dai comuni, volti alla creazione e alla riqualificazione di aree attrezzate di sosta temporanea a fini turistici e alla valorizzazione del turismo all'aria aperta, attraverso apposito bando da pubblicare da parte del Ministero del turismo. Gli interventi finanziati, identificati dal Codice unico di progetto ai sensi dell'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recano un cronoprogramma e sono monitorati ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.

2. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 32.870.000 euro per l'anno 2023, si provvede:

a) quanto a euro 29.870.000, mediante corrispondente riduzione del Fondo unico nazionale per il turismo di conto capitale, di cui all'articolo 1, comma 368, della legge 30 dicembre 2021, n. 234;

b) quanto a euro 3 milioni, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2023-2025, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2023, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero del turismo.

3. Al fine di ulteriormente favorire la transizione ecologica nel turismo, con azioni di promozione del turismo intermodale secondo le strategie di abbattimento delle emissioni atmosferiche che possono scaturire dalle attività turistiche, il Fondo istituito dall'articolo 1, comma 611, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, è ulteriormente incrementato, per l'anno 2023, di euro 17 milioni.

4. Agli oneri derivanti dal comma 3, pari a euro 17 milioni per l'anno 2023, si provvede:

a) quanto a euro 8.081.369, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2023-2025, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2023, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero del turismo;

b) quanto a euro 8.918.631, mediante corrispondente riduzione del Fondo unico nazionale per il turismo di parte corrente, di cui all'articolo 1, comma 366, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.

Art. 1-ter. - (*Misure in materia di riduzione dell'impatto ambientale del trasporto merci su gomma tramite potenziamento del trasporto aereo*) - 1. Al fine di perseguire gli obiettivi nazionali ed europei

connessi allo sviluppo del traffico merci per via aerea in coerenza con le esigenze nazionali e internazionali e con l'impegno a ridurre l'impatto ambientale del trasporto su gomma, l'intervento di implementazione del traffico merci dell'aeroporto di Malpensa, come individuato nello strumento di pianificazione degli interventi di adeguamento e potenziamento dello scalo trasmesso dall'Ente nazionale per l'aviazione civile in data 30 giugno 2020 al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica ai fini dell'istanza di valutazione di impatto ambientale di cui all'articolo 23 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è riconosciuto opera strategica di preminente interesse nazionale con caratteri di indifferibilità, urgenza e pubblica utilità.

2. Ai fini del rilascio dell'autorizzazione alla realizzazione dell'intervento di cui al comma 1, le amministrazioni e gli enti competenti, previa ricognizione dei provvedimenti adottati in relazione al medesimo intervento, provvedono entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, nel rispetto dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, a una nuova valutazione ai sensi dell'articolo 21-*quinquies* della legge 7 agosto 1990, n. 241, delle determinazioni adottate, ponderandole alla luce del riconoscimento del carattere strategico e di preminente interesse nazionale dell'intervento di cui al comma 1.

3. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni competenti provvedono all'adempimento dei compiti di cui al presente articolo con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente ».

1.2.5. Testo 1

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

BOZZE DI STAMPA

17 ottobre 2023

N. 1

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIX LEGISLATURA

Conversione in legge del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale (870-A)

EMENDAMENTI
(al testo del decreto-legge)

Art. 1

1.1

BASSO, FINA, IRTO, MARTELLA

Al comma 1, sostituire le parole: «le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna» con le seguenti: «le regioni interessate dai superamenti ivi indicati» ed aggiungere in fine il seguente periodo: «Con le medesime tempistiche e con le medesime finalità, lo Stato provvede all'aggiornamento del Programma Nazionale di Controllo dell'Inquinamento Atmosferico, di cui al decreto legislativo 30 maggio 2018, n. 81, e alla individuazione delle relative risorse finanziarie.».

1.39

Aurora FLORIDIA, MAGNI, CUCCHI, DE CRISTOFARO

Al comma 1, sostituire le parole: «le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna» con le seguenti: «tutte le Regioni e le province autonome di Trento e Bolzano».

— 2 —

Conseguentemente, al comma 2, ultimo periodo, sostituire le parole: «delle Regioni di cui al comma 1» con le seguenti: «di tutte le Regioni e le province autonome di Trento e Bolzano».

1.3

LOREFICE

Al comma 1, sostituire le parole: «e Emilia-Romagna» con le seguenti: «, Emilia-Romagna, Toscana, Umbria, Lazio, Campania, Puglia, Liguria e Sicilia».

1.100 (già 1.4)

BASSO, FINA, IRTO, MARTELLA

Al comma 1, sostituire le parole: «entro dodici mesi» con le seguenti: «entro quattro mesi».

1.101

Aurora FLORIDIA, MAGNI, CUCCHI, DE CRISTOFARO

Al comma 1, sostituire le parole: «dalla data di entrata in vigore del presente decreto,» con le seguenti: «a far adottare dall'Autorità competente la proposta di piano, e».

1.6

SIRONI

Al comma 1, dopo la parola: «, modificando» inserire le seguenti: «ed integrando».

1.7

SIRONI

Al comma 1, dopo le parole: «provvedimenti attuativi, » inserire le seguenti: «con nuove iniziative aggiuntive».

1.8

SIRONI

Al comma 1, sostituire le parole: «, nonché di quanto previsto dal comma 2» con le seguenti: «, di quanto previsto dal comma 2 nonché dei dati aggiornati sulle fonti delle emissioni nocive ivi compresi il riscaldamento degli edifici, l'utilizzo di stufe a legna e a pellet, le attività agricole e zootecniche, gli allevamenti intensivi, la presenza di termovalorizzatori, le infrastrutture logistiche, il trasporto merci su gomma, la circolazione di veicoli inquinanti, il numero di veicoli circolanti».

1.9

BASSO, FINA, IRTO, MARTELLA

Al comma 1, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «, garantendo un quadro sistemico che tenga in considerazione tutte le fonti inquinanti in un'ottica di sostenibilità a lungo termine.»

1.41

Aurora FLORIDIA, MAGNI, CUCCHI, DE CRISTOFARO

Al comma 2, primo periodo, sostituire le parole: «di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria "Euro 5"» con le seguenti: «alimentati con motori endotermici».

1.15

BASSO, FINA, IRTO, MARTELLA

Al comma 2, sopprimere le seguenti parole: «esclusivamente a far data dal 1° ottobre 2024».

1.16

SIRONI

Al comma 2, apportare le seguenti modificazioni:

a) *sostituire le parole: «, esclusivamente a far data dal 1° ottobre 2024.» con le seguenti: «entro e non oltre il 1° ottobre 2024.»;*

b) *sostituire le parole: «A decorrere dal 1° ottobre 2025,» con le seguenti: «entro e non oltre il 1° ottobre 2025,».*

1.17

BASSO, FINA, IRTO, MARTELLA

Al comma 2, sostituire le parole: «esclusivamente a far data dal 1° ottobre 2024» con le seguenti: «a far data dal 1° gennaio 2024».

1.19

FREGOLENT

Al comma 2, apportare le seguenti modificazioni:

a) *al primo periodo, sostituire le parole: «1° ottobre 2024» con le seguenti: «1° ottobre 2025»;*

b) *al terzo periodo, sostituire le parole: «30.000 abitanti» con le seguenti: «100.000 abitanti».*

1.42

Aurora FLORIDIA, MAGNI, CUCCHI, DE CRISTOFARO

Al comma 2, secondo periodo, dopo le parole: «Con il provvedimento con cui si dispone la limitazione della circolazione stradale», inserire le seguenti: «attraverso provvedimenti strutturali.».

1.24

BASSO, FINA, IRTO, MARTELLA

Al comma 2, sostituire le parole: «A decorrere dal 1° ottobre 2025» con le seguenti: «Non oltre il 1° gennaio 2025.».

1.25

SIRONI

Al comma 2, dopo le parole: «provvedimenti attuativi» inserire le seguenti: «con nuove iniziative aggiuntive.».

1.102

DI GIROLAMO

Sopprimere il comma 2-bis.

1.103 (già 1.27)

BASSO, FINA, IRTO, MARTELLA

Dopo il comma 2-ter, inserire i seguenti:

«2-quater. La dotazione del Fondo di cui all'articolo 16-bis, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, è incrementata di ulteriori 200 milioni di euro per l'anno 2023 e di ulteriori 700 milioni di euro per l'anno 2024, da destinare prioritariamente al sostegno del trasporto pubblico locale delle regioni interessate dalle sentenze della Corte di Giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020 in causa C-644/2018 e del 12 maggio 2022 in causa C-573/2019.

2-quinquies. Ai maggiori oneri di cui al comma *2-quater*, pari a 200 milioni per l'anno 2023 e a 700 milioni di euro per l'anno 2024 si provvede a valere su quota parte delle maggiori entrate dell'imposta sul valore aggiunto relative alle cessioni di benzina e gasolio impiegati come carburanti per autotrazione, derivanti dalle variazioni del prezzo internazionale del petrolio greggio espresso in euro, nel limite massimo di 200 milioni per l'anno 2023 e di 700 milioni di euro per l'anno 2024, accertate con le modalità di cui all'articolo 1, comma 291, della legge 24 dicembre 2007, n. 244. Per la restante quota delle suddette maggiori entrate si applicano le disposizioni di cui all'articolo 1, commi 290 e 291, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.»

Conseguentemente, sopprimere il comma 3.

1.104 (già 1.28)

BASSO, FINA, IRTO, MANCA, MARTELLA

Dopo il comma 2-ter, inserire i seguenti:

«*2-quater.* Al fine di favorire il ricorso al trasporto pubblico e la riduzione delle emissioni inquinanti, in particolare nelle aree interessate dalle sentenze della Corte di Giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020 nella causa C-644/18 e del 12 maggio 2022 nella causa C-573/19, all'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 14 gennaio 2023, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 10 marzo 2023, n. 23, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) le parole: "con dotazione pari a 100 milioni di euro per l'anno 2023" sono sostituite dalle seguenti: "con dotazione pari a 200 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024";

b) le parole: "un reddito complessivo non superiore a 20.000 euro" sono sostituite dalle seguenti: "un reddito complessivo non superiore a 35.000 euro".

2-quinquies. Ai maggiori oneri di cui al comma *2-quater*, pari a 100 milioni di euro per l'anno 2023, si provvede a valere su quota parte delle maggiori entrate dell'imposta sul valore aggiunto relative alle cessioni di benzina e gasolio impiegati come carburanti per autotrazione, derivanti dalle variazioni del prezzo internazionale del petrolio greggio espresso in euro, nel limite massimo di 100 milioni per l'anno 2023 e di 200 milioni di euro per l'anno 2024, accertate con le modalità di cui all'articolo 1, comma 291, della legge 24 dicembre 2007, n. 244. Per la restante quota delle suddette maggiori entrate si applicano le disposizioni di cui all'articolo 1, commi 290 e 291, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.»

Conseguentemente, sopprimere il comma 3.

1.105 (già 1.32)

BASSO, FINA, IRTO, MANCA, MARTELLA

Dopo il comma 2-ter inserire il seguente:

«2-quater. Al fine di accelerare il *trend* di riduzione delle emissioni di CO₂ e di adeguare le strategie di investimento per il rinnovo della flotta autobus adibita ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale alla rapida evoluzione tecnologica in corso, e soprattutto al mutato scenario macroeconomico, le amministrazioni centrali competenti provvedono ad aggiornare, entro sei mesi dalla data di conversione in legge del presente decreto, il DPCM 17 aprile 2019 di approvazione del Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile, al fine di includere la tipologia dell'autobus elettrico, già prevista in ambito urbano, fra le forme di alimentazione finanziabili per gli autobus che svolgono servizi in ambito extraurbano, in aggiunta al metano e all'idrogeno, anche utilizzando le risorse residue del quinquennio 2019-2023».

1.43

Aurora FLORIDIA, MAGNI, CUCCHI, DE CRISTOFARO

Dopo il comma 2-ter, inserire il seguente:

«2-quater. Al fine di accelerare il *trend* di riduzione delle emissioni di CO₂ e di adeguare le strategie di investimento per il rinnovo della flotta autobus adibita ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale alla rapida evoluzione tecnologica in corso, e soprattutto al mutato scenario macroeconomico, le Amministrazioni centrali competenti provvedono ad aggiornare, entro sei mesi dalla data di conversione in legge del presente decreto, il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 aprile 2019 di approvazione del Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile, al fine di includere la tipologia dell'autobus elettrico, già prevista in ambito urbano, fra le forme di alimentazione finanziabili per gli autobus che svolgono servizi in ambito extraurbano anche utilizzando le risorse residue del quinquennio 2019-2023.».

1.106 (già 1.33)

BASSO, FINA, IRTO, MANCA, MARTELLA

Dopo il comma 2-ter, inserire il seguente:

«2-quater. Al fine di favorire la riduzione delle emissioni in particolare nelle aree interessate da fenomeni di forte inquinamento dell'aria ambiente, per l'anno 2024 le risorse assegnate con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 6 aprile 2022, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 113 del 16 maggio 2022, in attuazione dell'articolo 22, comma 1, del decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, sono destinate prioritariamente all'acquisto di veicoli non inquinanti nelle regioni che entro il 31 dicembre 2023 provvedono alla revisione dei propri piani di qualità dell'aria ai fini del rispetto delle sentenze della Corte di Giustizia dell'Unione europea in materia di qualità dell'aria. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle imprese e del Made in Italy, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri e le modalità di attuazione di quanto disposto dal presente comma.»

ORDINI DEL GIORNO

G1.100

SIGISMONDI, DE PRIAMO, FAROLFI, ROSA, TUBETTI

Il Senato,

in sede di esame del disegno di conversione in legge del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale (AS 870-A),

premessi che:

durante le audizioni che sono state svolte è emerso il preminente impatto del riscaldamento domestico sulla qualità dell'aria;

considerato, infatti, che:

il riscaldamento domestico genera il 50% delle emissioni totali di PM10 e più del 65% delle emissioni di PM 2,5 e che il 99% di questi è riconducibile all'impiego di biomassa legnosa;

considerato, inoltre, che:

persino gli impianti più performanti consentono una riduzione solo parziale degli inquinanti emessi;

ritenuto che:

sia urgente intervenire, per migliorare la qualità dell'aria, anche nel settore del riscaldamento domestico, salvaguardando, parimenti, le famiglie che non abbiano altri impianti di riscaldamento, oltre a quello a biomassa, installati nell'abitazione;

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di avviare le dovute interlocuzioni con le Regioni per monitorare nell'ambito dei piani regionali degli interventi per la qualità dell'aria il progressivo efficientamento degli impianti a biomassa consentiti per il riscaldamento in ambito domestico.

G1.101

DI GIROLAMO

Il Senato,

esaminato il disegno in legge del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale (AS 870);

premesso che:

la presente proposta di legge vuole assicurare l'esecuzione delle sentenze della Corte di Giustizia in materia di qualità dell'aria, introducendo, la possibilità, per le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna ad aggiornare i propri piani di qualità dell'aria modificando, ove necessario, i relativi provvedimenti attuativi alla luce delle iniziative già assunte per la riduzione delle emissioni inquinanti, nonché del blocco dei veicoli "euro 5" a far data, esclusivamente, dal 1 ottobre 2024;

considerato che:

l'abbattimento delle emissioni inquinanti nelle regioni di cui in premessa e al fine di conseguire gli obiettivi europei di abbattimento delle emissioni dell'80% entro il 2030, non possa prescindere da un efficiente trasporto pubblico locale sia su gomma che su ferro;

impegna il Governo

a valutare la possibilità, nell'ambito delle proprie competenze, di verificare che le Regioni di cui in premessa, adottino una programmazione strategica di medio lungo periodo che potenzino il servizio pubblico locale affinché quest'ultimo costituisca una valida opzione all'automobile.

G1.102

NATURALE, DI GIROLAMO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale (A.S. 870),

premesso che:

l'articolo 1, comma 1, al fine di assicurare l'esecuzione delle sentenze della Corte di Giustizia in materia di qualità dell'aria, stabilisce che le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna provvedano ad aggiornare i rispettivi piani di qualità dell'aria, modificando - ove necessario - i relativi provvedimenti attuativi, alla luce delle iniziative già assunte per la riduzione delle emissioni inquinanti, nonché dello slittamento del blocco dei veicoli 'euro 5' previsto dal comma 2 del medesimo articolo 1;

riguardo il tema delle emissioni inquinanti, vale la pena evidenziare che il 26 ottobre 2022 la Commissione europea ha presentato una proposta di direttiva volta ad allineare la normativa vigente in materia di qualità dell'aria alle linee guida dell'Organizzazione mondiale della sanità. La proposta stabilisce obiettivi per il 2030 e mira a riportare l'UE su una traiettoria che le consenta di azzerare l'inquinamento atmosferico entro il 2050;

in particolare, la detta proposta persegue le seguenti finalità: rafforzare le disposizioni concernenti il monitoraggio della qualità dell'aria e i piani delle autorità locali per l'aria pulita; introdurre un diritto al risarcimento per le persone che hanno subito danni alla salute a seguito di una violazione delle norme UE in materia di qualità dell'aria; migliorare l'informazione del pubblico sulla qualità dell'aria e l'accesso alla giustizia;

considerato che:

tra i responsabili delle principali attività ad alto impatto ambientale del settore agricolo figurano gli allevamenti intensivi - in particolare quello dei bovini - che, in base a stime della FAO, generano il 14,5% delle emissioni totali di gas serra;

è del tutto evidente che l'attuale modello produttivo non è parametrato ai cogenti bisogni del nostro pianeta, il quale sta attraversando una crisi climatica senza precedenti. È prioritario, dunque, individuare - in una visione ineluttabilmente anticipatoria - ogni possibile soluzione innovativa, eco-compatibile e non dannosa per la salute umana che possa produrre benefici per la qualità dell'aria e, più in generale, per l'ambiente sul tema, la strategia «Farm to fork», al centro del Green Deal europeo, mira ad accelerare la transizione verso un sistema alimentare sostenibile che dovrebbe, in particolare: avere un impatto ambientale neutro o positivo; contribuire a mitigare il cambiamento climatico e ad adattarsi ai suoi impatti; investire la perdita di biodiversità; garantire la sicurezza alimentare, la nutrizione e la salute pubblica, assicurando che tutti abbiano accesso a cibo sufficiente, sicuro, nutriente e sostenibile; preservare l'accessibilità economica dei prodotti alimentari generando ritorni economici più equi, favorendo la competitività del settore dell'approvvigionamento dell'UE e promuovendo il commercio equo,

impegna il Governo a:

1) adottare soluzioni innovative funzionali al raggiungimento degli obiettivi della strategia «Farm to fork», attraverso la virtuosa coniugazione di azioni tese a diminuire le emissioni inquinanti, il consumo del suolo e l'abuso delle vitali risorse dell'aria e dell'acqua, con la difesa della sanità pubblica, degli interessi dei cittadini e la preservazione del patrimonio agroalimentare;

2) prevedere, conformemente alla disciplina unionale, dei meccanismi incentivanti tesi a sostenere la transizione ecologica del settore agricolo, attualizzando le risposte del comparto primario alle esigenze ambientali.

EMENDAMENTI

Art. 1-bis

1-bis.100

Aurora FLORIDIA, MAGNI, CUCCHI, DE CRISTOFARO

Sopprimere il comma 1.

1-bis.101

Aurora FLORIDIA, MAGNI, CUCCHI, DE CRISTOFARO

Al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) *dopo le parole: «destinato al finanziamento di investimenti» inserire le seguenti «, ambientalmente sostenibili, come stabilito dal Regolamento UE 2020/852,»;*

b) *sopprimere le parole: «volti alla creazione e alla riqualificazione di aree attrezzate di sosta temporanea a fini turistici e alla valorizzazione del turismo all'aria aperta,».*

1-bis.102

BASSO, FINA, IRTO

Al comma 1, sopprimere le seguenti parole: «alla creazione e».

1-bis.103

Aurora FLORIDIA, MAGNI, CUCCHI, DE CRISTOFARO

Al comma 1, sostituire le parole: «alla creazione e alla riqualificazione di aree attrezzate di sosta temporanea a fini turistici e alla valorizzazione del turismo all'aria aperta,» con le seguenti: «al potenziamento degli autobus elettrici per il trasporto pubblico locale ai fini turistici,».

1-bis.104

BASSO, FINA, IRTO

Al comma 1, sostituire le parole: «alla creazione e alla riqualificazione di aree attrezzate di sosta temporanea a fini turistici» con le seguenti: «alla riqualificazione delle aree attrezzate di sosta temporanea a fini turistici esistenti esterne al perimetro dei centri storici, garantendo i collegamenti con un adeguato servizio di trasporto pubblico locale,».

1-bis.105

BASSO, FINA, IRTO

Al comma 1, dopo le parole: «alla creazione» inserire le seguenti: «, in aree esterne ai centri storici delle città.».

1-bis.106

BASSO, FINA, IRTO

Al comma 1, dopo le parole: «a fini turistici» inserire le seguenti: «, comunque nel rispetto e nella tutela dei beni di interesse storico e culturale.».

1-bis.107

SIRONI, Aurora FLORIDIA

Al comma 1, dopo le parole: «turismo all'aria aperta,» inserire le seguenti: «senza ulteriore consumo di suolo e senza impermeabilizzazione e nel rispetto degli habitat naturali e semi- naturali nonché della flora e della fauna selvatica.».

1-bis.108

Aurora FLORIDIA, MAGNI, CUCCHI, DE CRISTOFARO

Sopprimere il comma 2.

1-bis.109

Aurora FLORIDIA, MAGNI, CUCCHI, DE CRISTOFARO

Sopprimere il comma 3.

1-bis.110 [già 1.0.500 (testo 2)/9]

BASSO, FINA, IRTO

Al comma 3 aggiungere in fine il seguente periodo: «Entro 15 giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione il Ministero del turismo, d'intesa con la Conferenza Stato-Regioni, procede alla modifica del decreto ministeriale del 22 marzo 2023 recante "Disposizioni applicative per il riparto e l'erogazione delle risorse stanziato sul Fondo istituito dall'articolo 1, comma 611, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, destinate al potenziamento degli interventi finalizzati alla promozione dell'ecoturismo e del turismo sostenibile" per la ripartizione delle risorse aggiuntive di cui al presente comma.»

1-bis.111

Aurora FLORIDIA, MAGNI, CUCCHI, DE CRISTOFARO

Sopprimere il comma 4.

Art. 1-ter

1-ter.100

ALFIERI, BASSO

Al comma 2, dopo le parole: «all'Unione europea» inserire le seguenti: «e dell'intesa raggiunta tra Regione Lombardia e i comuni dell'area di Malpensa interessati dall'opera».

1-ter.0.100 (già 1.0.1)

BASSO, FINA, IRTO, MANCA, MARTELLA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-quater

(Fondo per la qualità dell'aria)

1. Al fine di favorire il rispetto della normativa europea in materia di qualità dell'aria e riduzione delle emissioni inquinanti, nonché l'esecuzione delle sentenze della Corte di Giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020 in causa C-644/2018 e del 12 maggio 2022 in causa C-573/2019, è istituito presso il Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste un fondo, con dotazione di 7 milioni di euro a decorrere dall'anno 2023, finalizzato alla realizzazione di azioni specifiche di riduzione delle emissioni inquinanti, da destinare prioritariamente alle imprese agricole e zootecniche operanti nelle regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna per supportare l'acquisto di macchinari e strumenti idonei a garantire la riduzione di ammoniaca, con particolare riguardo alla copertura delle vasche di stoccaggio dei liquami zootecnici o l'acquisto di macchinari per la distribuzione di liquame nel terreno a basse o zero emissioni di ammoniaca. Con decreto del Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome, da emanare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge, sono definiti modalità e criteri di riparto delle risorse.

2. Alla copertura degli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 7 milioni di euro a decorrere dall'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.»

Conseguentemente, all'articolo 1, comma 3, sostituire le parole: «presente decreto» con le seguenti: «presente articolo».

1-ter.0.101 (già 1.0.2)

DI GIROLAMO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-quater

(Disposizioni in materia di impiego di aeromobili a pilotaggio remoto come strumento per il monitoraggio ambientale e la valutazione della qualità dell'aria)

1. All'articolo 5 decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155, dopo il comma 5, sono aggiunti i seguenti:

"5-bis. La valutazione della qualità dell'aria è effettuata, per ciascun inquinante di cui all'articolo 1, comma 2, con le modalità previste dai commi 3, 4 e 5, che possono essere integrate anche mediante l'utilizzo di metodica sensoristica basata sull'impiego di aeromobili a pilotaggio remoto, comunemente denominati "droni", al fine di fornire un adeguato livello di informazione circa la qualità dell'aria, la valutazione dell'impatto provocato dalle emissioni diffuse e dalle concentrazioni dei principali inquinanti. L'attività di valutazione della qualità dell'aria tramite aeromobili a pilotaggio remoto è svolta o coordinata da soggetti e/o personale in possesso di comprovata esperienza tecnico scientifica ufficialmente documentata e consistente nell'aver svolto tale attività in collaborazione, per conto o in contraddittorio con enti di controllo e/o enti pubblici di ricerca e/o università per un lasso di tempo non inferiore a 2 anni. La frequenza dell'utilizzo di aeromobili a pilotaggio remoto va valutata caso per caso in base al tipo di inquinante ricercato e previo accordo con le autorità competenti per materia. L'utilizzo di aeromobili a pilotaggio remoto integra le attività di controllo necessarie per l'ottenimento delle AIA e della VIA.

5-ter. Agli oneri di cui al presente articolo pari a 10 milioni di euro a decorrere dal 2023 si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

5-quater. Al fine di implementare la dotazione di aeromobili a pilotaggio remoto da parte delle regioni e delle province autonome di Trento e Bolzano è autorizzata la spesa di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 a valere sul fondo di cui di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190".».

1-ter.0.102 (già 1.0.3)

DI GIROLAMO, MAZZELLA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-quater.

(Modifiche al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)

1. All'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, si apportano le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, aggiungere, in fine, le seguenti parole: "Al fine di limitare le emissioni derivanti dal traffico veicolare in relazione ai livelli delle sostanze inquinanti nell'aria la velocità massima sulle strade urbane di scorrimento non può superare il limite di velocità di 50 km/h mentre per le strade di quartiere e le strade locali, tale limite non può superare i 20 massimo 30 km/h, anche mediante limitatori della velocità, ferme restando le competenze relative alla definizione e alla classificazione delle strade previste dal presente codice";

b) dopo il comma 1, aggiungere il seguente: "1-bis. I limiti di velocità per la viabilità classificata come strada scolastica e zona residenziale urbana, o zona limitrofa ai luoghi di culto, ai presidi ospedalieri e sanitari, sono di 20 km/h su strade con carreggiata unica e marciapiede, di 30 km/h su strade a corsia unica in ogni senso di circolazione, di 50 km/h su strade a due o più corsie in ogni senso di circolazione. Le disposizioni di cui al presente comma non si applicano alle corsie riservate alla circolazione di determinate utenze o all'uso esclusivo dei mezzi pubblici".».

1-ter.0.103

ROMEO, BERRINO, MINASI, GERMANÀ, POTENTI

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 1-quater

(Misure in materia di servizi di trasporto merci a basso impatto ambientale)

1. Al fine di abbattere le emissioni atmosferiche derivanti dal traffico merci e favorire la preservazione degli ecosistemi locali, secondo le strategie di accelerazione della transizione ecologica, per la celere realizzazione degli interventi urgenti di ripristino della funzionalità dell'impianto funiviario di Savona in concessione alla società Funivie S.p.a., nonché per garanti-

re la continuità dell'esercizio dei servizi di trasporto portuale a basso impatto ambientale, dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, al Commissario straordinario di cui all'articolo 94-*bis*, comma 7-*bis*, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni dalla legge di conversione 24 aprile 2020, n. 27, sono attribuiti i compiti e le funzioni relativi allo svolgimento delle attività di cui ai commi 3 e 4 del medesimo articolo 94-*bis* del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18. Per le finalità di cui al primo periodo, il Commissario straordinario di cui all'articolo 94-*bis*, comma 7-*bis*, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18 opera con i poteri di cui ai commi 2 e 3 dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55 e può nominare fino a due sub-commissari il cui compenso può essere fissato in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, i cui oneri sono posti a carico delle risorse di cui al comma 7-*quinqüies* del citato articolo 94-*bis*, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18. Dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, il Commissario straordinario di cui al comma 3 del medesimo articolo 94-*bis* del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, cessa le proprie funzioni. Restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti antecedentemente alla data di entrata in vigore della presente disposizione.»

1-ter.0.104

DI GIROLAMO, SIRONI, TREVISI, LOREFICE

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 1-*quater*

(Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale)

1. Al fine di accelerare il *trend* di riduzione delle emissioni di CO₂ e di adeguare le strategie di investimento per il rinnovo della flotta autobus adibita ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale alla rapida evoluzione tecnologica in corso, e soprattutto al mutato scenario macroeconomico, le amministrazioni centrali competenti provvedono ad aggiornare, entro sei mesi dalla data di conversione in legge del presente decreto, il DPCM 17 aprile 2019 di approvazione del Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile, al fine di includere la tipologia dell'autobus elettrico, già prevista in ambito urbano, fra le forme di alimentazione finanziabili per gli autobus che svolgono servizi in ambito extraurbano, in aggiunta al metano e all'idrogeno, anche utilizzando le risorse residue del quinquennio 2019-2023».

1-ter.0.105

DI GIROLAMO

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 1-quater

1. Dal 1° gennaio 2024 i veicoli ed i motoveicoli, esclusi quelli adibiti ad uso professionale, sono tenuti al pagamento delle tasse automobilistiche. Salvo prova contraria, i veicoli di cui al primo periodo si considerano costruiti nell'anno di prima immatricolazione in Italia o in altro stato.

2. Gli autoveicoli e motoveicoli di interesse storico e collezionistico con anzianità di immatricolazione compresa tra i venti e i ventinove anni, se in possesso del certificato di rilevanza storica di cui all'articolo 4 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 17 dicembre 2009, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 65 del 19 marzo 2010, rilasciato dagli enti di cui al comma 4 dell'articolo 60 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e qualora tale riconoscimento di storicità sia riportato sulla carta di circolazione, sono assoggettati al pagamento della tassa automobilistica.

3. Alle maggiori entrate derivanti dall'attuazione della presente disposizione sono destinate ad incrementare il fondo di cui all'articolo 1, comma 1041, della legge 30 dicembre 2018, n. 145.

4. L'articolo 63, della legge 21 novembre 2000, n. 342, è abrogato.».

1.3. Trattazione in Commissione

1.3.1. Sedute

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

1.3.2. Resoconti sommari

1.3.2.1. 8[^] Commissione permanente (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica)

1.3.2.1.1. 8ª Commissione permanente (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica) - Seduta n. 60 (pom.) del 19/09/2023

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

8ª Commissione permanente (AMBIENTE, TRANSIZIONE ECOLOGICA, ENERGIA, LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI, INNOVAZIONE TECNOLOGICA)

MARTEDÌ 19 SETTEMBRE 2023

60ª Seduta

Presidenza del Presidente

[FAZZONE](#)

Interviene il sottosegretario di Stato per l'ambiente e la sicurezza energetica Barbaro.

La seduta inizia alle ore 13,35.

IN SEDE REFERENTE

(870) Conversione in legge del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale
(Esame e rinvio)

La relatrice [PETRUCCI](#) (Fdl) illustra il provvedimento in esame, che reca misure in materia di pianificazione della qualità dell'aria e di limitazioni della circolazione stradale finalizzate, secondo quanto riferito dalla relazione illustrativa, a valorizzare i risultati conseguiti, nei diversi settori responsabili delle emissioni inquinanti, dalle regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna - firmatarie nel 2017 di un Accordo di programma per il miglioramento della qualità dell'aria nel bacino padano - nonché ad assicurare l'esecuzione di alcune sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea in materia di materiale particolato PM10 e di biossido di azoto NO2, che coinvolgono le medesime regioni.

L'articolo 1, comma 1, introduce dunque, per le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna, l'obbligo di aggiornare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del decreto-legge in esame, i rispettivi piani di qualità dell'aria, modificando ove necessario i provvedimenti attuativi, alla luce dei risultati prodotti dalle iniziative già assunte per la riduzione delle emissioni inquinanti e di quanto previsto dal successivo comma 2.

Nelle more dell'aggiornamento dei piani, il comma 2 stabilisce che le regioni possono disporre la limitazione della circolazione stradale, nel periodo compreso tra il 1° ottobre e il 31 marzo di ciascun anno, anche delle autovetture e dei veicoli commerciali ad alimentazione diesel di categoria N1, N2 e N3 (veicoli a motore destinati al trasporto di merci), che rientrino nella categoria "Euro 5", esclusivamente a far data dal 1° ottobre 2024.

Tale limitazione si applica in via prioritaria alla circolazione nelle aree urbane dei comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti, presso i quali operi un adeguato servizio di trasporto pubblico locale e che ricadano in zone presso le quali risultino superati uno o più dei valori limite del materiale particolato PM10 o del biossido di azoto NO2.

A decorrere dal 1° ottobre 2025, la limitazione alla circolazione delle autovetture e dei veicoli

commerciali di categoria N1, N2 e N3 è inserita nei piani della qualità dell'aria delle regioni, che adottano i relativi provvedimenti attuativi.

Il comma 3 contiene la clausola di neutralità finanziaria del provvedimento.

L'articolo 2 riguarda l'entrata in vigore.

Il [PRESIDENTE](#) propone di fissare il termine per la presentazione di emendamenti e ordini del giorno a mercoledì 4 ottobre, alle ore 12.

La Commissione conviene.

Il [PRESIDENTE](#) dichiara aperta la discussione generale.

La senatrice [SIRONI](#) (M5S), nel rilevare che l'obiettivo dichiarato del provvedimento in esame è quello di assicurare l'esecuzione delle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea in materia di emissioni inquinanti, con particolare riferimento alle regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia, sottolinea come, a suo avviso, il problema della qualità dell'aria debba essere valutato non solo in relazione alle implicazioni in materia di mobilità ma soprattutto per le gravi ricadute sul diritto alla salute dei cittadini, quale diritto costituzionalmente garantito.

In tale contesto, ritiene che l'aver fissato al 1° ottobre 2024 la data oltre la quale sarà consentita l'introduzione di limiti alla circolazione dei veicoli da parte delle regioni non consenta di risolvere il problema posto dalle procedure di infrazione avviate negli scorsi anni, mentre i cittadini residenti nei territori della pianura Padana continueranno ad essere esposti a seri pericoli per la salute.

Si domanda quindi se, sulla base del dettato normativo del decreto-legge in esame, sia possibile per le regioni introdurre limitazioni alla circolazione delle auto più inquinanti prima del termine indicato nonché quali norme prevarrebbero nel caso in cui fossero le amministrazioni comunali - come già avvenuto nel caso del comune di Milano - ad introdurre previsioni più virtuose. Chiede dunque alla relatrice un approfondimento in tal senso.

Il senatore [BASSO](#) (PD-IDP) ritiene che sarebbe utile acquisire l'avviso delle regioni coinvolte dall'applicazione del provvedimento, anche mediante l'invio di memorie scritte.

Il [PRESIDENTE](#) assicura che procederà in tal senso.

La senatrice [SIRONI](#) (M5S) osserva che potrebbe essere opportuno effettuare un ciclo di audizioni.

Il [PRESIDENTE](#) concorda con la richiesta della senatrice Sironi e propone di fissare a martedì 26 settembre, alle ore 18, il termine per l'indicazione di eventuali soggetti da audire, invitando i Gruppi a circoscrivere il più possibile il numero delle richieste.

La Commissione conviene.

Il senatore [DE PRIAMO](#) (Fdi) dichiara di condividere pienamente le disposizioni dell'articolo 1, comma 2, del testo in esame, ai sensi delle quali le limitazioni alla circolazione stradale dei veicoli più inquinanti dovranno essere applicate in via prioritaria nelle aree urbane dei comuni con popolazione superiore ai 30.000 abitanti presso i quali opera un adeguato servizio di trasporto pubblico locale. L'obiettivo fondamentale di tutelare la salute dei cittadini, a suo avviso, deve necessariamente essere coniugato con quello, altrettanto importante, volto a salvaguardare il diritto alla mobilità. Occorre dunque evitare che l'introduzione di provvedimenti restrittivi della circolazione possa incidere sul diritto dei cittadini a spostarsi nonché avere conseguenze negative anche dal punto di vista della sostenibilità sociale, visti i costi elevatissimi dei veicoli non inquinanti.

Il senatore [TREVISI](#) (M5S) sottolinea le difficoltà nel risolvere, con riferimento alle emissioni inquinanti, il conflitto tra diritto alla salute e diritto alla mobilità. A tal fine si può optare per l'adozione di provvedimenti coercitivi, come nel caso dei divieti di circolazione, ovvero di strumenti incentivanti. Dichiara di ritenere del tutto preferibile questa seconda ipotesi e informa di avere recentemente presentato un disegno di legge per l'introduzione di agevolazioni fiscali per i veicoli alimentati esclusivamente ad energia elettrica (A.S. 783). Nel sottolineare come lo scoglio principale alla diffusione delle auto elettriche sia il prezzo di acquisto iniziale, ancora molto elevato, mentre le spese per la gestione risultano assai convenienti rispetto a quelle dei veicoli ad alimentazione tradizionale, auspica che, nell'ambito della prossima manovra finanziaria, possano essere individuate risorse da destinare al riconoscimento di incentivi per l'acquisto delle auto elettriche.

Non essendovi ulteriori richieste di intervento, il [PRESIDENTE](#) dichiara chiusa la discussione

generale.

Il seguito dell'esame è rinviato.

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante conferimento dell'incarico di Commissario straordinario per la realizzazione degli interventi infrastrutturali di cui all'allegato 1 decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 16 aprile 2021 (n. 79)

(Parere al Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. Esame e rinvio)

Il relatore [GERMANA](#) (*LSP-PSd'Az*) illustra il provvedimento in esame, ricordando preliminarmente che l'articolo 4 del decreto-legge n. 32 del 2019 - il c.d. decreto "sblocca cantieri" - ha previsto che, con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, adottati su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, fossero individuati gli interventi infrastrutturali caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero comportanti un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale, per la cui realizzazione o il cui completamento si rendesse necessaria la nomina di uno o più Commissari straordinari che era disposta con i medesimi decreti. In relazione agli interventi infrastrutturali di rilevanza esclusivamente regionale o locale, i decreti dovevano essere adottati, ai soli fini dell'individuazione di tali interventi, previa intesa con il Presidente della Regione interessata.

Quando, per sopravvenute ragioni soggettive o oggettive, è necessario provvedere alla sostituzione dei Commissari, si procede con le medesime modalità.

In base a tali disposizioni, con il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 aprile 2021, l'ingegner Gianluca Ievolella, Provveditore interregionale *pro tempore* alle opere pubbliche per la Sicilia e la Calabria, è stato nominato Commissario straordinario per la realizzazione di interventi di edilizia statale, complessivamente relativi a presidi di pubblica sicurezza nelle città di Palermo, Catania, Reggio Calabria e Crotona, individuati nell'allegato 1 al suddetto decreto.

L'articolo 6 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 14 aprile 2022 ha disposto la sostituzione del Commissario Ievolella, collocato in quiescenza, con l'ingegner Tommaso Colabufo, nuovo Provveditore *pro tempore*.

Essendo l'ingegner Colabufo passato ad altro incarico, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 dicembre 2022 è stato nominato nuovo Provveditore interregionale alle opere pubbliche per la Sicilia e la Calabria l'ingegner Francesco Sorrentino.

Con l'articolo 1, comma 1, del provvedimento in esame si procede dunque a conferire all'ingegner Sorrentino l'incarico di Commissario straordinario per la realizzazione degli interventi infrastrutturali di cui all'allegato 1 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 aprile 2021.

Il comma 2 stabilisce che al nuovo Commissario straordinario si applichino le disposizioni del suddetto decreto, come modificato dall'articolo 6 del successivo decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 14 aprile 2022. Restano quindi in capo al nuovo Commissario le attribuzioni già conferite al precedente Commissario.

Il senatore [IRTO](#) (*PD-IDP*) chiede al Presidente di valutare l'opportunità di disporre l'audizione del soggetto designato.

Il [PRESIDENTE](#) si riserva di effettuare la valutazione richiesta dal senatore Irto.

Il seguito dell'esame è rinviato.

IN SEDE CONSULTIVA

(795) Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2022

(Parere alla 9ª Commissione. Seguito e conclusione dell'esame. Parere favorevole)

Prosegue l'esame sospeso, nella seduta del 13 settembre.

Il relatore [ROSA](#) (*FdI*) formula una proposta di parere favorevole.

Non essendovi richieste di intervento in dichiarazione di voto, il [PRESIDENTE](#), verificata la presenza

del numero legale, pone in votazione la proposta di parere favorevole del relatore, che risulta approvata.

La seduta termina alle ore 14.

1.3.2.1.2. 8ª Commissione permanente (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica) - Seduta n. 30 (pom.) del 03/10/2023

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

**8ª Commissione permanente
(AMBIENTE, TRANSIZIONE ECOLOGICA, ENERGIA, LAVORI PUBBLICI,
COMUNICAZIONI, INNOVAZIONE TECNOLOGICA)**

Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari

Riunione n. 30

MARTEDÌ 3 OTTOBRE 2023

Presidenza del Vice Presidente

[ROSA](#)

Orario: dalle ore 13,10 alle ore 14,30

AUDIZIONI DI RAPPRESENTANTI DELL'ISTITUTO SUPERIORE DI SANITA' (ISS), DELLA SOCIETA' ITALIANA INDOOR AIR QUALITY (SIIAQ), DELLA FONDAZIONE VERONESI, DI LEGAMBIENTE LOMBARDIA, DI ISDE ITALIA MEDICI PER L'AMBIENTE, DELL'ASSOCIAZIONE CITTADINI PER L'ARIA, DELL'ASSOCIAZIONE GENITORI ANTISMOG E DI ARPA LOMBARDIA, INTERVENUTI IN VIDEOCONFERENZA, SUL DISEGNO DI LEGGE N. [870](#) (D-L 121/2023 - QUALITA' DELL'ARIA E LIMITAZIONI DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE)

1.3.2.1.3. 8ª Commissione permanente (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica) - Seduta n. 62 (pom.) del 03/10/2023

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

8ª Commissione permanente (AMBIENTE, TRANSIZIONE ECOLOGICA, ENERGIA, LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI, INNOVAZIONE TECNOLOGICA)

MARTEDÌ 3 OTTOBRE 2023

62ª Seduta

Presidenza del Vice Presidente

[ROSA](#)

*Interviene il sottosegretario di Stato per l'agricoltura, la sovranità alimentare e le foreste D'Eramo.
La seduta inizia alle ore 14,35.*

SULLA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI ACQUISITI

Il [PRESIDENTE](#) comunica che la documentazione acquisita dalla Commissione nell'ambito dell'esame dei disegni di legge n. [29](#) e congiunti (Rigenerazione urbana), nonché del disegno di legge n. [870](#) (d-l 121/2023 qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale), sarà resa disponibile per la pubblica consultazione sulla pagina *web* della Commissione.

La Commissione prende atto.

IN SEDE REDIGENTE

[\(29\)](#) MIRABELLI e altri. - Misure per la rigenerazione urbana

[\(761\)](#) GASPARRI e PAROLI. - Disposizioni in materia di rigenerazione urbana

[\(863\)](#) OCCHIUTO e altri. - Disposizioni in materia di rigenerazione urbana

(Seguito della discussione congiunta dei disegni di legge nn. 29 e 761, congiunzione con la discussione del disegno di legge n. 863 e rinvio)

Prosegue la discussione congiunta, sospesa nella seduta del 27 settembre.

Il relatore [ROSSO](#) (FI-BP-PPE) illustra il disegno di legge in titolo, che si compone di cinque articoli. L'articolo 1, dopo aver fornito la definizione di rigenerazione urbana e dei relativi interventi, prevede che i comuni approvino un piano di rigenerazione urbana - individuando, anche su proposta dei privati, gli ambiti urbani ove si rendono necessari gli interventi - e definiscano gli interventi ammissibili. Esso inoltre elenca le misure incentivanti di cui beneficiano gli interventi e introduce alcune semplificazioni procedurali, segnatamente in materia di svolgimento della conferenza di servizi.

L'articolo 2 prevede l'istituzione, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, di un Fondo nazionale per la rigenerazione urbana, le cui risorse sono attribuite per il cofinanziamento: di interventi di rigenerazione urbana presentati dai comuni e dalle città metropolitane, dando priorità ai comuni che hanno adottato i piani di rigenerazione urbana; di attività di ricerca scientifica, finalizzate allo studio e alla sperimentazione dei materiali edili sostenibili e a basso impatto ambientale; di attività di studio e prototipazione di nuove tipologie costruttive innovative e sostenibili.

L'articolo 3 istituisce, presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, la Cabina di regia nazionale per la rigenerazione urbana, disciplinandone composizione e funzioni.

Esso inoltre attribuisce al Ministero della pubblica amministrazione il compito di promuovere e accompagnare i processi di trasformazione delle pubbliche amministrazioni anche nelle attività di formazione e di assistenza ai comuni per le pratiche che riguardano la rigenerazione urbana.

Al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti viene invece assegnato il compito di sostenere gli investimenti di rigenerazione urbana stimolando la realizzazione all'interno delle città di nuove infrastrutture sociali e di sistemi di mobilità innovativi e sostenibili.

L'articolo 4 autorizza i sindaci, al fine di garantire la rapida esecuzione degli interventi di rigenerazione urbana, a operare con gli stessi poteri che il decreto-legge "sblocca cantieri" ha conferito ai commissari straordinari per gli interventi infrastrutturali di particolare complessità, nel rispetto dei principi derivanti dall'ordinamento dell'Unione europea e in deroga a vari articoli del codice dei contratti pubblici. I relativi contratti sono sottoposti a condizione risolutiva ove sopravvenga documentazione interdittiva. L'articolo in esame detta inoltre disposizioni per le occupazioni e per le espropriazioni delle aree occorrenti per l'esecuzione degli interventi di rigenerazione urbana e individua compiti e poteri degli amministratori locali.

L'articolo 5 reca la clausola di invarianza finanziaria.

In conclusione, ricorda che sono stati già incardinati due disegni di legge che vertono sul medesimo oggetto, sui quali oggi sono iniziate le audizioni, e che dovrebbero essere esaminati congiuntamente a quello appena illustrato e ad altri eventuali disegni di legge aventi il medesimo oggetto che dovessero essere assegnati alla 8ª Commissione, come richiesto anche dalla senatrice Sironi nella scorsa seduta. Anche alla luce di quanto riferito dal relatore, il [PRESIDENTE](#), considerata l'identità di oggetto, propone la congiunzione del disegno di legge n. 863 con i disegni di legge nn. 29 e 761.

La Commissione conviene.

La senatrice [DI GIROLAMO](#) (M5S) segnala che il disegno di legge della senatrice Sironi è il n. 842. Il [PRESIDENTE](#) ricorda che il disegno di legge n. 842 non risulta essere stato assegnato alla 8ª Commissione.

Il senatore [BASSO](#) (PD-IDP) chiede se è previsto che si proceda all'individuazione di un testo base. Il [PRESIDENTE](#) osserva che, una volta terminato il ciclo di audizioni, il relatore individuerà quello che a suo avviso è il modo più opportuno di procedere e lo sottoporà alla Commissione.

Il relatore [ROSSO](#) (FI-BP-PPE), in attesa che si definisca il quadro dei provvedimenti da esaminare congiuntamente, propone di andare comunque avanti con il ciclo di audizioni, chiedendo poi agli auditi di integrare le loro memorie scritte con riferimenti ai disegni di legge che dovessero essere abbinati successivamente.

La Commissione conviene.

Il seguito della discussione congiunta è rinviato.

IN SEDE CONSULTIVA

(897) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 105, recante disposizioni urgenti in materia di processo penale, di processo civile, di contrasto agli incendi boschivi, di recupero dalle tossicodipendenze, di salute e di cultura, nonché in materia di personale della magistratura e della pubblica amministrazione, approvato dalla Camera dei deputati (Parere alle Commissioni 1ª e 2ª riunite. Esame. Parere favorevole)

Il presidente [ROSA](#) (FdI), in qualità di relatore, illustra il disegno di legge in titolo, segnalando che, per quanto riguarda le disposizioni di maggior interesse per l'8ª Commissione, nel Capo I - che contiene norme in materia di processo penale - l'articolo 1 ha esteso a una serie di delitti, tra cui quello di attività organizzate per il traffico illecito di rifiuti, la disciplina speciale sulle intercettazioni, precedentemente applicata nell'ambito delle indagini relative a delitti di criminalità organizzata o di minaccia col mezzo del telefono, che prevede condizioni meno stringenti per l'autorizzazione e la proroga delle intercettazioni stesse.

Nel corso dell'esame presso la Camera dei deputati sono state aggiunte ulteriori disposizioni che, tra l'altro, intervengono sul contenuto del decreto autorizzativo di intercettazioni tra presenti mediante inserimento di captatore informatico, sulle modalità esecutive delle intercettazioni e sull'utilizzabilità dei risultati delle intercettazioni in un procedimento diverso.

L'articolo 2 istituisce le infrastrutture digitali interdistrettuali per le intercettazioni telefoniche, rimettendo a successivi decreti del Ministro della giustizia l'individuazione di tali infrastrutture, la definizione dei requisiti tecnici essenziali e di quelli specifici per la gestione dei dati, nonché la disciplina del collegamento telematico con i luoghi di ascolto presso le procure della Repubblica. Sempre con decreto del Ministro della giustizia, entro il 1° marzo 2024, verrà disposta l'attivazione degli archivi digitali presso le infrastrutture suddette, con conseguente migrazione dei dati dalle singole procure della Repubblica.

L'articolo 2-*bis* reca disposizioni per il contrasto della criminalità informatica e in materia di cybersicurezza.

In primo luogo, si prevede che l'Agenzia per la cybersicurezza nazionale trasmetta al Procuratore nazionale antimafia e antiterrorismo tutte le notizie e i dati rilevanti per l'esercizio delle funzioni di impulso e coordinamento da lui espletate in relazione ai reati informatici. Viene poi precisato che, nell'ambito delle funzioni dirette a prevenire e gestire gli incidenti di sicurezza informatica e gli attacchi informatici, l'Agenzia svolge ogni attività diretta all'analisi e al supporto per il contenimento e il ripristino dell'operatività dei sistemi compromessi, con la collaborazione dei soggetti pubblici o privati che abbiano subito incidenti o attacchi informatici. Per talune categorie di soggetti (tra i quali sono ricompresi gli operatori di servizi essenziali, i fornitori di servizi digitale e le imprese che forniscono reti pubbliche di comunicazioni o servizi di comunicazione elettronica accessibili al pubblico), la mancata collaborazione con l'Agenzia è valutata ai fini dell'applicazione delle sanzioni previste dal c.d. decreto-legge perimetro (decreto-legge n. 105 del 2019).

Sono infine resi più incisivi i poteri del Procuratore nazionale antimafia e antiterrorismo nell'ambito della lotta alla criminalità organizzata in campo informatico.

Nel Capo IV - che reca, tra l'altro, disposizioni concernenti reati in materia ambientale - l'articolo 6 introduce misure volte a rafforzare il sistema di prevenzione e contrasto al fenomeno degli incendi boschivi.

A tal fine, si estende l'ambito di applicazione del delitto di incendio boschivo, al fine di punire anche chi cagiona un incendio su zone di interfaccia urbano-rurali, e si innalza la pena edittale minima per l'incendio doloso da quattro a sei anni di reclusione e quella per l'incendio colposo da uno a due anni. Con riferimento all'incendio doloso, si prevede poi quale circostanza aggravante (che comporta l'aumento della pena da un terzo alla metà) l'aver commesso il fatto al fine di trarne profitto per sé o per altri o con abuso dei poteri o con violazione dei doveri inerenti all'esecuzione di incarichi o allo svolgimento di servizi nell'ambito della prevenzione e della lotta attiva contro gli incendi boschivi. Alla condanna per il reato di incendio boschivo viene infine aggiunta quale pena accessoria anche l'interdizione dai pubblici uffici e l'incapacità di contrarre con la pubblica amministrazione, salvo che per ottenere prestazioni di un pubblico servizio, per la durata di 5 anni.

L'articolo 6-*bis* prevede l'arresto da 6 mesi a 2 anni e l'ammenda da 4.000 a 10.000 euro per chi abbatte, cattura o detiene esemplari di orso bruno marsicano.

L'articolo 6-*ter*, al comma 1, trasforma da illecito amministrativo a reato contravvenzionale l'abbandono di rifiuti, che viene punito con l'ammenda da 1.000 a 10.000 euro, aumentata fino al doppio se l'abbandono riguarda rifiuti pericolosi.

Il comma 2 inserisce i delitti di turbata libertà degli incanti e di turbata libertà del procedimento di scelta del contraente fra i reati presupposto della responsabilità amministrativa degli enti.

Il comma 3 inserisce tra i reati che consentono, nel caso di condanna o patteggiamento, la confisca del denaro o dei beni di cui il condannato non possa giustificare la provenienza e di cui abbia la disponibilità in valore sproporzionato rispetto al proprio reddito anche taluni reati ambientali (inquinamento ambientale, morte o lesioni come conseguenza del delitto di inquinamento ambientale, traffico e abbandono di materiale ad alta radioattività, attività organizzate per il traffico illecito dei rifiuti).

Sono poi ridisciplinate le circostanze aggravanti del delitto di inquinamento ambientale, al fine di prevedere un aumento della pena da un terzo alla metà nel caso in cui il disastro sia prodotto in un'area naturale protetta o sottoposta a vincolo paesaggistico, ambientale, storico, artistico o archeologico

ovvero in danno di specie animali o vegetali protette, nonché nel caso in cui l'inquinamento provochi il deterioramento, la compromissione o la distruzione di un habitat nelle predette aree.

Nel Capo VII - dedicato a disposizioni in materia di cultura - l'articolo 10, al comma 5, proroga fino al 15 dicembre 2023 l'aumento di un euro sul costo dei biglietti di ingresso negli istituti e luoghi della cultura di appartenenza statale, finalizzato al finanziamento degli interventi di tutela e ricostruzione del patrimonio pubblico e privato, inclusi i musei, danneggiato in conseguenza degli eventi alluvionali verificatisi a partire dal 1º maggio scorso.

In considerazione del fatto che il provvedimento verrà esaminato dall'Aula del Senato già domani, formula fin d'ora una proposta di parere favorevole.

Non essendovi richieste di intervento, il [PRESIDENTE](#), verificata la presenza del numero legale, pone in votazione la proposta di parere favorevole da lui stesso formulata in qualità di relatore, che risulta approvata.

(878) Conversione in legge del decreto-legge 15 settembre 2023, n. 123, recante misure urgenti di contrasto al disagio giovanile, alla povertà educativa e alla criminalità minorile, nonché per la sicurezza dei minori in ambito digitale

(Parere alle Commissioni 1ª e 2ª riunite. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 27 settembre.

Il [PRESIDENTE](#) constata che non vi sono richieste di intervento in discussione generale.

Il seguito dell'esame è rinviato.

La seduta termina alle ore 14,50.

1.3.2.1.4. 8^a Commissione permanente (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica) - Seduta n. 63 (pom.) del 10/10/2023

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

8^a Commissione permanente (AMBIENTE, TRANSIZIONE ECOLOGICA, ENERGIA, LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI, INNOVAZIONE TECNOLOGICA)

MARTEDÌ 10 OTTOBRE 2023

63^a Seduta

Presidenza del Presidente

[FAZZONE](#)

indi del Vice Presidente

[ROSA](#)

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, per Anitec Assinform, Eleonora Faina, direttore generale, accompagnata da Ettore Russo, policy advisor; per Assiterminal, Renato Dessì, Contship Italia group chief information officer e per la Federazione italiana autotrasportatori (FIAP), Alessandro Peron, segretario generale.

La seduta inizia alle ore 14,20.

IN SEDE CONSULTIVA

(Doc. LVII, n. 1-bis- Allegati I, II, III e IV - Annesso) Nota di aggiornamento del documento di economia e finanza 2023 - allegati e relativo annesso

(Parere alla 5^a Commissione. Esame. Parere favorevole)

Il presidente [FAZZONE](#) (FI-BP-PPE), in qualità di relatore, illustra il provvedimento in titolo, segnalando che, come rilevato dal Governo nella premessa, la NADEF 2023 vede la luce in una situazione economica di finanza pubblica più delicata di quanto prefigurato in primavera. Dopo una buona partenza nei primi mesi del 2023, nel secondo trimestre la crescita dell'economia italiana ha infatti subito una temporanea inversione di tendenza.

La previsione di crescita annuale del PIL in termini reali per il 2023 viene pertanto rivista al ribasso dall'1 per cento del DEF allo 0,8 per cento e la proiezione tendenziale a legislazione vigente per il 2024 dall'1,5 per cento all'1,0 per cento. Resta invece sostanzialmente invariata, rispetto al DEF, la proiezione tendenziale per il 2025, all'1,3 per cento, mentre quella per il 2026 migliora marginalmente dall'1,1 per cento all'1,2 per cento.

Il quadro programmatico prevede invece un incremento pari allo 0,8 per cento nell'anno in corso, all'1,2 per cento nel 2024, all'1,4 per cento nel 2025 e all'1,0 per cento nel 2026.

Il rapporto debito/PIL nello scenario tendenziale resterà al di sopra del 140 per cento fino a tutto il 2026, mentre nel quadro programmatico seguirà un profilo di lieve discesa, raggiungendo nel 2026 il 139,6 per cento.

La revisione al rialzo dell'impatto di bilancio dei crediti d'imposta legati al *superbonus* (al quale la NADEF dedica uno specifico *focus*) determina una revisione in aumento dell'indebitamento netto tendenziale previsto per l'anno in corso dal 4,5 per cento al 5,2 per cento.

Congiuntamente alla NADEF il Governo ha trasmesso al Parlamento una relazione ai fini dell'autorizzazione al ricorso a maggiore indebitamento netto, in cui vede al rialzo gli obiettivi di indebitamento netto della pubblica amministrazione nell'orizzonte di previsione 2023-2026, pur continuando a ricondurre il deficit ad un livello inferiore al 3 per cento entro il 2026.

Gli obiettivi di indebitamento sui quali si baserà la manovra di bilancio in corso di predisposizione sono pari al 5,3 per cento del PIL quest'anno, al 4,3 per cento nel 2024, al 3,6 per cento nel 2025 e al 2,9 per cento nel 2026.

Gli spazi finanziari che si renderanno disponibili, quale differenza tra andamenti tendenziali e programmatici aggiornati, sono pari a 3,2 miliardi per l'anno 2023, 15,7 miliardi per l'anno 2024 e 4,6 miliardi per l'anno 2025; tali valori includono anche l'incremento di spesa per interessi passivi conseguente al maggior disavanzo.

Riguardo all'impiego delle risorse che si rendono così disponibili, la NADEF e l'annessa Relazione indicano che: quelle suddette relative al 2023 saranno in particolare destinate, mediante decreto-legge, all'anticipo della decorrenza del conguaglio concernente il calcolo della perequazione dei trattamenti pensionistici, a misure per il personale delle pubbliche amministrazioni e alla gestione dei flussi migratori; i margini suddetti relativi agli anni 2024 e 2025 saranno utilizzati, nell'ambito del prossimo disegno di legge di bilancio, per l'adozione di misure riduttive (relative all'anno 2024) del cuneo fiscale e contributivo sul lavoro, per l'attuazione della prima fase della riforma fiscale, per misure di sostegno delle famiglie e della genitorialità, per la prosecuzione dei rinnovi contrattuali del pubblico impiego, con particolare riferimento al settore della sanità, per il potenziamento degli investimenti pubblici, con priorità per quelli previsti nell'ambito del PNRR, nonché per il rifinanziamento di altre misure già previste per gli anni precedenti.

Per quanto riguarda i profili di specifico interesse della 8ª Commissione, la premessa alla NADEF fa riferimento all'intenzione del Governo, non solo di dismettere partecipazioni societarie pubbliche, ma anche di acquisire partecipazioni strategiche in settori chiave per la modernizzazione e la digitalizzazione della nostra economia, quali le reti telecomunicazione, nonché di adottare politiche innovative per lo sviluppo delle infrastrutture.

Con particolare riferimento all'innovazione tecnologica, vengono citati gli investimenti produttivi in corso o in avanzata fase di progettazione in settori chiave quali i semiconduttori, i pannelli fotovoltaici di nuova generazione e la fabbricazione di batterie per auto elettriche.

Nell'ultimo capitolo - relativo alle riforme e alle raccomandazioni del Consiglio dell'Unione europea - si segnalano, in particolare, la raccomandazione 1 e la raccomandazione 3.

La raccomandazione 1 richiede, in primo luogo, di eliminare gradualmente le vigenti misure di sostegno connesse all'energia, usando i relativi risparmi per ridurre il disavanzo pubblico, quanto prima nel 2023 e nel 2024, e - qualora nuovi aumenti dei prezzi dell'energia dovessero richiedere misure di sostegno - provvedere a che queste mirino a tutelare le famiglie e le imprese vulnerabili, siano sostenibili e livello di bilancio e preservino gli incentivi al risparmio energetico.

Al riguardo, la NADEF afferma che gli interventi introdotti in corso d'anno, tra cui alcune proroghe di passati provvedimenti, sono stati ritenuti necessari per sostenere le famiglie a fronte degli aumenti registrati dai prezzi dei beni energetici e si inseriscono nel processo di graduale rimozione delle misure temporanee ed emergenziali. Nel 2023, infatti, le risorse stanziare per le misure temporanee in risposta al caro energia risultano più che dimezzate rispetto a quelle allocate nel corso del 2022, in quanto gli interventi sono stati ancora più mirati che in passato, puntando a proteggere soprattutto le famiglie a basso reddito.

Sempre la raccomandazione n. 1 chiede inoltre all'Italia di preservare gli investimenti pubblici finanziati a livello nazionale e a provvedere all'assorbimento efficace delle risorse PNRR e di altri fondi europei, in particolare per promuovere le transizioni verde e digitale.

Con riferimento alla transizione verde, assume rilevanza anche la raccomandazione n. 3 che invita a: ridurre la dipendenza da combustibili fossili; razionalizzare le procedure di concessione per accelerare la produzione di energie rinnovabili aggiuntive e sviluppare interconnessioni delle reti elettriche per assorbirla; accrescere la capacità di trasporto interno del gas al fine di diversificare le importazioni di

energia e rafforzare la sicurezza dell'approvvigionamento; aumentare l'efficienza energetica nei settori residenziale e produttivo, anche attraverso sistemi di incentivi maggiormente mirati, rivolti in particolare alle famiglie più vulnerabili e agli edifici con le prestazioni peggiori; promuovere la mobilità sostenibile, anche eliminando le sovvenzioni dannose per l'ambiente e accelerando l'installazione di stazioni di ricarica e, infine, intensificare le iniziative a livello politico volte all'offerta e all'acquisizione delle competenze necessarie per la transizione verde.

A tal proposito, la NADEF illustra i principali interventi disposti nell'ambito della transizione digitale e della transizione verde, dando conto anche delle proposte di investimento e riforme contenute nel capitolo REPowerEU del PNRR, trasmesso alla Commissione europea nello scorso mese di agosto.

Tra i disegni di legge collegati alla manovra di bilancio annunciati dal Governo rilevano, in particolare, i seguenti: Misure in materia di consumo di suolo, ricomposizione fondiaria e riutilizzo terre pubbliche a fini agricoli; Misure per la realizzazione delle infrastrutture di preminente interesse nazionale e di altri interventi strategici in materia di lavori pubblici, nonché per il potenziamento del trasporto e della logistica; Misure in materia di economia blu; Delega per la revisione della gestione dei diritti audiovisivi, connessi agli eventi e ai contenuti, e per lo sviluppo delle infrastrutture in ambito sportivo.

In considerazione del fatto che le Commissioni dovranno far pervenire il proprio parere alla Commissione bilancio in tempo utile affinché quest'ultima possa riferire in Aula nella giornata di domani, formula fin d'ora una proposta di parere favorevole.

Nessuno chiedendo di intervenire in sede di discussione generale, si procede con le dichiarazioni di voto sulla proposta di parere del relatore.

Il senatore [BASSO](#) (PD-IDP), nel rammentare che la propria parte politica aveva chiesto di effettuare, in tutte le Commissioni consultate, l'audizione dei ministri competenti al fine di approfondire ulteriormente le tematiche trattate dal documento in titolo, osserva che restano eluse ulteriori richieste formulate dall'Unione europea relative alla transizione ecologica, con particolare riferimento alle trasformazioni industriali e alla transizione energetica. Risultano, del pari, poco approfondite le problematiche connesse allo sblocco dei crediti legati al *superbonus*, all'innovazione tecnologica e al trasporto pubblico.

Conclude preannunciando il voto contrario del suo Gruppo.

Il senatore [TREVISI](#) (M5S) pone innanzitutto l'accento sul peggioramento del quadro economico generale, che, a suo avviso, impone di usare con il massimo profitto i fondi messi a disposizione dal PNRR.

L'oratore si sofferma, quindi, sulla necessità di consentire a chi ha iniziato dei lavori in regime di *superbonus* di portare a termine gli stessi. Ciò darebbe, peraltro, luogo a consistenti risparmi per l'erario, derivanti dallo spostamento dei crediti avanti nel tempo.

Sarebbe altresì da tenere sempre attenzionata la questione dell'aumento dei costi dell'energia, a fronte di un quadro politico internazionale in costante deterioramento. Sotto tale aspetto, inoltre, sarebbe quanto mai necessario prendere in considerazione i disegni di legge presentati dal Gruppo Movimento 5 Stelle sull'indipendenza energetica, i quali, oltre a valorizzare le fonti rinnovabili, ridurrebbero l'esposizione del Paese al ricatto energetico praticato da Paesi connotati da un regime non democratico. Conclude preannunciando, del pari, il voto contrario della propria parte politica.

Non essendovi ulteriori richieste di intervento, il [PRESIDENTE](#), verificata la presenza del numero legale, pone in votazione la proposta di parere favorevole, che risulta approvata.

(878) Conversione in legge del decreto-legge 15 settembre 2023, n. 123, recante misure urgenti di contrasto al disagio giovanile, alla povertà educativa e alla criminalità minorile, nonché per la sicurezza dei minori in ambito digitale

(Parere alle Commissioni 1ª e 2ª riunite. Seguito e conclusione dell'esame. Parere favorevole)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 3 ottobre.

Il presidente [FAZZONE](#) (FI-BP-PPE), in sostituzione della relatrice Tubetti, formula una proposta di parere favorevole.

Non essendovi richieste di intervento in dichiarazione di voto, il [PRESIDENTE](#), verificata la presenza

del numero legale, pone in votazione la proposta di parere favorevole, che risulta approvata.

IN SEDE REFERENTE

(870) Conversione in legge del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale

(Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 19 settembre.

Il [PRESIDENTE](#) comunica che sono stati presentati 53 emendamenti e 5 ordini del giorno, pubblicati in allegato, e dichiara improponibili, ai sensi dell'articolo 97, comma 1, del Regolamento, gli emendamenti 1.0.4, 1.0.5, 1.0.6, 1.0.7, 1.0.8 e 1.0.10.

Il seguito dell'esame è rinviato.

SULLA PUBBLICITÀ DEI LAVORI

Il [PRESIDENTE](#), comunica che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento del Senato, è stata richiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo, anche sul canale satellitare e sulla *web-TV*, per la procedura informativa all'ordine del giorno e che la Presidenza ha fatto preventivamente conoscere il proprio assenso.

Avverte, inoltre, che della procedura informativa sarà redatto il resoconto stenografico.

Poiché non vi sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

PROCEDURE INFORMATIVE

Indagine conoscitiva sull'utilizzo delle tecnologie digitali e dell'intelligenza artificiale nella pianificazione, nella costruzione e nel monitoraggio delle infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali e logistiche: audizione di rappresentanti di Anitec Assinform, Assiterminal e Federazione italiana autotrasportatori (FIAP)

Il presidente [FAZZONE](#) rivolge un indirizzo di saluto alla dottoressa Faina, direttore generale di Anitec Assinform, e al dottor Russo, *policy advisor*.

La dottoressa FAINA svolge il proprio intervento.

Il senatore [BASSO](#) (PD-IDP) pone alcuni quesiti.

La dottoressa FAINA risponde ai quesiti posti e fornisce ulteriori precisazioni.

Il presidente [FAZZONE](#) ringrazia la dottoressa Faina e il dottor Russo per la disponibilità e introduce, per Assiterminal, l'ingegner Dessì, *chief information officer* di Contship Italia group cedendogli contestualmente la parola.

L'ingegner DESSI' svolge la sua relazione.

Il senatore [BASSO](#) (PD-IDP) pone alcuni quesiti.

Replica l'ingegner DESSI'.

Interviene, per porre quesiti e formulare osservazioni, la senatrice [PETRUCCI](#) (FdI).

Replica nuovamente l'ingegner DESSI'.

Il presidente [ROSA](#) ringrazia l'ingegner Dessì per la disponibilità e introduce il dottor Peron, segretario generale della Federazione italiana autotrasportatori (FIAP), cedendogli contestualmente la parola.

Il dottor PERON svolge il proprio intervento.

La senatrice [PETRUCCI](#) (FdI) e il senatore [BASSO](#) (PD-IDP) formulano alcuni quesiti.

Il dottor PERON risponde ai quesiti posti e fornisce ulteriori precisazioni.

Il presidente [ROSA](#) ringrazia il dottor Peron per la disponibilità e dichiara conclusa l'audizione, rinviando ad altra seduta il seguito dell'indagine conoscitiva.

SULLA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI ACQUISITI

Il [PRESIDENTE](#) comunica che la documentazione acquisita dalla Commissione nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'utilizzo delle tecnologie digitali e dell'intelligenza artificiale nella pianificazione, nella costruzione e nel monitoraggio delle infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie, portuali e aeroportuali e logistiche, sarà resa disponibile per la pubblica consultazione sulla pagina *web* della Commissione.

La Commissione prende atto.

La seduta termina alle ore 15,35.

ORDINI DEL GIORNO ED EMENDAMENTI AL DISEGNO DI LEGGE (AL TESTO DEL
DECRETO-LEGGE)

N. [870](#)

G/870/1/8

[De Priamo](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di conversione in legge del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale (AS 870),

premessi che:

al fine di assicurare l'esecuzione delle sentenze della Corte di Giustizia in materia di qualità dell'aria, l'articolo 1 del provvedimento in esame stabilisce, al comma 1, che le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna provvedono ad aggiornare i rispettivi piani di qualità dell'aria, modificando ove necessario i relativi provvedimenti attuativi, alla luce delle iniziative già assunte per la riduzione delle emissioni inquinanti, nonché dello slittamento del blocco dei veicoli 'euro 5';

il comma 2 consente limitazioni alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali diesel "euro 5", da parte delle Regioni, solo a partire dal 1° ottobre 2024, nelle more della predisposizione dell'aggiornamento dei piani sulla qualità dell'aria da parte delle Regioni stesse;

considerato che:

il 26 ottobre 2022 la Commissione europea ha presentato una proposta di direttiva volta ad allineare la normativa vigente in materia di qualità dell'aria alle linee guida dell'Organizzazione mondiale della sanità;

in particolare, l'obiettivo è quello di rafforzare le disposizioni concernenti il monitoraggio della qualità dell'aria, e i piani delle autorità locali per l'aria pulita; introdurre al contempo un diritto al risarcimento per le persone che hanno subito danni alla salute a seguito di una violazione delle norme UE in materia di qualità dell'aria; migliorare, infine, l'informazione del pubblico sulla qualità dell'aria e l'accesso alla giustizia;

ritenuto che:

tale processo di transizione energetica richiede gradualità nella fattispecie concreta, in modo da assicurare ad imprese artigiane ed operatori economici dell'autotrasporto canoni di maggiore gradazione;

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di prorogare di un anno la facoltà riconosciuta alle Regioni di disporre la limitazione della circolazione stradale, anche delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel, di categoria «Euro 5» e di innalzare a 100.000 abitanti la soglia di applicazione prioritaria della limitazione di circolazione stradale nei comuni presso i quali opera un adeguato servizio di trasporto pubblico locale ricadenti in zone presso le quali risulta superato uno o più dei valori limite del materiale particolato PM10 o del biossido di azoto NO2.

G/870/2/8

[Di Girolamo](#)

Il Senato,

esaminato il disegno in legge del decreto - legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale (AS 870);

premessi che:

la presente proposta di legge vuole assicurare l'esecuzione delle sentenze della Corte di Giustizia in materia di qualità dell'aria, introducendo, la possibilità, per le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e

Emilia- Romagna ad aggiornare i propri piani di qualità dell'aria modificando, ove necessario, i relativi provvedimenti attuativi alla luce delle iniziative già assunte per la riduzione delle emissioni inquinanti, nonché del blocco dei veicoli "euro 5" a far data, esclusivamente, dal 1 ottobre 2024;

considerato che:

l'abbattimento delle emissioni inquinanti nelle regioni di cui in premessa e al fine di conseguire gli obiettivi europei di abbattimento delle emissioni dell'80% entro il 2030, non possa prescindere da un efficiente trasporto pubblico locale sia su gomma che su ferro;

impegna il Governo

a valutare la possibilità, nell'ambito delle proprie competenze, di verificare che le Regioni di cui in premessa, adottino una programmazione strategica di medio lungo periodo che potenzino il servizio pubblico locale affinché quest'ultimo costituisca una valida opzione all'automobile.

G/870/3/8

[Di Girolamo](#)

Il Senato,

esaminato il disegno in legge del decreto - legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale (AS 870);

premesso che:

la presente proposta di legge vuole assicurare l'esecuzione delle sentenze della Corte di Giustizia in materia di qualità dell'aria, introducendo, la possibilità, per le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia- Romagna ad aggiornare i propri piani di qualità dell'aria modificando, ove necessario, i relativi provvedimenti attuativi alla luce delle iniziative già assunte per la riduzione delle emissioni inquinanti, nonché del blocco dei veicoli "euro 5" a far data, esclusivamente, dal 1 ottobre 2024;

considerato che:

la proposta di regolamento Ue vieta dal 2035 la vendita di auto con motore termici alimentati a benzina e diesel;

impegna il Governo

al fine di conseguire la neutralità climatica al 2050 e di consentire il raggiungimento degli obiettivi europei in materia di abbattimento delle emissioni in atmosfera, di avviare e incentivare sperimentazioni che consentano la sostituzione dei motori endotermici alimentati sia a benzina che a diesel in motori alimentati da idrogeno verde.

G/870/4/8

[Sironi](#)

Il Senato,

esaminato il disegno in legge del decreto - legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale (AS 870);

premesso che:

la presente proposta di legge vuole assicurare l'esecuzione delle sentenze della Corte di Giustizia in materia di qualità dell'aria, introducendo, la possibilità, per le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia- Romagna ad aggiornare i propri piani di qualità dell'aria modificando, ove necessario, i relativi provvedimenti attuativi alla luce delle iniziative già assunte per la riduzione delle emissioni inquinanti, nonché del blocco dei veicoli "euro 5" a far data, esclusivamente, dal 1 ottobre 2024;

considerato che:

i dati sulle emissioni nocive di particolato sottile PM 2,5 e PM 10 e di NOx nella Pianura Padana sono ascrivibili nella misura del 60% alla circolazione dei veicoli e dei veicoli pesanti su gomma,

impegna il governo a:

- a) sollecitare, nell'ambito delle proprie competenze, le regioni di cui in premessa affinché provvedano ad azioni finalizzate alla limitazione della circolazione dei veicoli Euro 5, nonché ad azioni volte al supporto degli Enti Locali per il potenziamento del TPL e sulla spesa corrente per la riduzione delle tariffe;
- b) porre in essere politiche volte a disincentivare l'acquisto di veicoli a motore endotermico;
- c) promuovere il trasferimento su ferro del trasporto merci
- d) pianificare le infrastrutture per la logistica considerando l'opportunità di favorire il trasporto merci su ferro invece che quello su gomma;
- e) realizzare le infrastrutture necessarie e sufficienti alla ricarica dei veicoli elettrici.

G/870/5/8

Naturale, Di Girolamo

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale (A.S. 870),

premesso che:

l'articolo 1, comma 1, al fine di assicurare l'esecuzione delle sentenze della Corte di Giustizia in materia di qualità dell'aria, stabilisce che le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna provvedano ad aggiornare i rispettivi piani di qualità dell'aria, modificando - ove necessario - i relativi provvedimenti attuativi, alla luce delle iniziative già assunte per la riduzione delle emissioni inquinanti, nonché dello slittamento del blocco dei veicoli 'euro 5' previsto dal comma 2 del medesimo articolo 1;

riguardo il tema delle emissioni inquinanti, vale la pena evidenziare che il 26 ottobre 2022 la Commissione europea ha presentato una proposta di direttiva volta ad allineare la normativa vigente in materia di qualità dell'aria alle linee guida dell'Organizzazione mondiale della sanità. La proposta stabilisce obiettivi per il 2030 e mira a riportare l'UE su una traiettoria che le consenta di azzerare l'inquinamento atmosferico entro il 2050;

in particolare, la detta proposta persegue le seguenti finalità: rafforzare le disposizioni concernenti il monitoraggio della qualità dell'aria e i piani delle autorità locali per l'aria pulita; introdurre un diritto al risarcimento per le persone che hanno subito danni alla salute a seguito di una violazione delle norme UE in materia di qualità dell'aria; migliorare l'informazione del pubblico sulla qualità dell'aria e l'accesso alla giustizia;

considerato che:

tra i responsabili delle principali attività ad alto impatto ambientale del settore agricolo figurano gli allevamenti intensivi - in particolare quello dei bovini - che, in base a stime della FAO, generano il 14,5% delle emissioni totali di gas serra;

è del tutto evidente che l'attuale modello produttivo non è parametrato ai cogenti bisogni del nostro pianeta, il quale sta attraversando una crisi climatica senza precedenti. È prioritario, dunque, individuare - in una visione ineluttabilmente anticipatoria - ogni possibile soluzione innovativa, eco-compatibile e non dannosa per la salute umana che possa produrre benefici per la qualità dell'aria e, più in generale, per l'ambiente sul tema, la strategia «Farm to fork», al centro del Green Deal europeo, mira ad accelerare la transizione verso un sistema alimentare sostenibile che dovrebbe, in particolare: avere un impatto ambientale neutro o positivo; contribuire a mitigare il cambiamento climatico e ad adattarsi ai suoi impatti; invertire la perdita di biodiversità; garantire la sicurezza alimentare, la nutrizione e la salute pubblica, assicurando che tutti abbiano accesso a cibo sufficiente, sicuro, nutriente e sostenibile; preservare l'accessibilità economica dei prodotti alimentari generando ritorni economici più equi, favorendo la competitività del settore dell'approvvigionamento dell'UE e promuovendo il commercio equo,

impegna il Governo a:

1) adottare soluzioni innovative funzionali al raggiungimento degli obiettivi della strategia «Farm to fork», attraverso la virtuosa coniugazione di azioni tese a diminuire le emissioni inquinanti, il consumo del suolo e l'abuso delle vitali risorse dell'aria e dell'acqua, con la difesa della sanità pubblica, degli interessi dei cittadini e la preservazione del patrimonio agroalimentare;

2) prevedere, conformemente alla disciplina unionale, dei meccanismi incentivanti tesi a sostenere la transizione ecologica del settore agricolo, attualizzando le risposte del comparto primario alle esigenze ambientali.

Art. 1

1.1

[Basso](#), [Fina](#), [Irto](#), [Martella](#)

Al comma 1, sostituire le parole: "le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna" con le seguenti: "le regioni interessate dai superamenti ivi indicati" ed aggiungere in fine il seguente periodo: "Con le medesime tempistiche e con le medesime finalità, lo Stato provvede all'aggiornamento del Programma Nazionale di Controllo dell'Inquinamento Atmosferico, di cui al decreto legislativo 30 maggio 2018, n. 81, e alla individuazione delle relative risorse finanziarie."

1.39

[Aurora Floridaia](#), [Magni](#), [Cucchi](#), [De Cristofaro](#)

Al comma 1, sostituire le parole: "le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna" con le seguenti: "tutte le Regioni e le province autonome di Trento e Bolzano".

conseguentemente:

Al comma 2, ultimo periodo, sostituire le parole: "delle Regioni di cui al comma 1" con le seguenti: "di tutte le Regioni e le province autonome di Trento e Bolzano".

1.2

[Paroli](#)

Al comma 1, sostituire le parole: "le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna" con le seguenti: "le regioni interessate dai superamenti ivi indicati".

1.3

[Lorefice](#)

Al comma 1, sostituire le parole: «e Emilia-Romagna» con le seguenti: «, Emilia-Romagna, Toscana, Umbria, Lazio, Campania, Puglia, Liguria e Sicilia».

1.4

[Basso](#), [Fina](#), [Irto](#), [Martella](#)

Al comma 1, sostituire le parole: "entro sei mesi" con le seguenti: "entro quattro mesi".

1.40

[Aurora Floridaia](#), [Magni](#), [Cucchi](#), [De Cristofaro](#)

Al comma 1, sostituire le parole: "dalla data di entrata in vigore della presente disposizione," con le seguenti: "provvedono a far adottare dall'Autorità competente la proposta di piano, e".

1.5

[Paroli](#)

Al comma 1, sostituire le parole: "ad aggiornare i rispettivi piani di qualità dell'aria, modificando ove necessario i relativi provvedimenti attuativi," con le seguenti: "ad avviare l'aggiornamento dei rispettivi piani di qualità dell'aria,".

1.6

[Sironi](#)

Al comma 1, d o p o la parola: «, modificando» inserire le seguenti: «ed integrando».

1.7

[Sironi](#)

Al comma 1, dopo le parole: «provvedimenti attuativi, » inserire le seguenti: «con nuove iniziative aggiuntive».

1.8

[Sironi](#)

Al comma 1, sostituire le parole: «, nonché di quanto previsto dal comma 2,» con le seguenti: «, di quanto previsto dal comma 2 nonché dei dati aggiornati sulle fonti delle emissioni nocive ivi compresi il riscaldamento degli edifici, l'utilizzo di stufe a legna e a pellet, le attività agricole e zootecniche, gli allevamenti intensivi, la presenza di termovalorizzatori, le infrastrutture logistiche, il trasporto merci su gomma, la circolazione di veicoli inquinanti, il numero di veicoli circolanti».

1.9

[Basso](#), [Fina](#), [Irto](#), [Martella](#)

Al comma 1, aggiungere, in fine, le seguenti parole: ", garantendo un quadro sistemico che tenga in considerazione tutte le fonti inquinanti in un'ottica di sostenibilità a lungo termine."

1.10

[Paroli](#)

Al comma 1, aggiungere, in fine, il seguente periodo: "Con le medesime tempistiche e con le medesime finalità, lo Stato provvede all'aggiornamento del Piano Nazionale di Controllo dell'Inquinamento Atmosferico, di cui al decreto legislativo 30 maggio 2018, n. 81, e alla individuazione delle relative risorse finanziarie."

1.11

[Matera](#)

Al comma 2, sostituire il primo periodo con il seguente:

«Nelle more dell'aggiornamento di cui al comma 1, le Regioni possono disporre la limitazione della circolazione stradale, nel periodo compreso tra il 1° ottobre di ciascun anno e il 31 marzo dell'anno successivo, delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria "Euro 5", esclusivamente a far data dal 1° ottobre 2024».

1.12

[Rosso](#)

Apportare le seguenti modificazioni:

1) *al comma 2, dopo le parole: "le Regioni" inserire le seguenti: "ivi individuate";*

2) *dopo il comma 2 inserire il seguente:*

"2-bis. Nelle regioni diverse da quelle indicate nel comma 1, le limitazioni alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel, possono essere disposte esclusivamente, con riferimento alla categoria «Euro 4», a far data dal 1° ottobre 2024, e, con riferimento alla categoria «Euro 5», a far data dal 1° ottobre 2025, secondo le modalità indicate dal secondo e terzo periodo del comma 2. Qualora siano superati i valori limite di qualità dell'aria, le Regioni provvedono introducendo limitazioni temporali all'utilizzo degli impianti di riscaldamento, escludendo da tali limiti gli impianti individuati come non inquinanti dalla normativa vigente."

1.13

[Paroli](#)

Al comma 2, apportare le seguenti modificazioni:

a) *al primo periodo, dopo la parola: "limitazione" inserire la seguente: "strutturale";*

b) *al quarto periodo, dopo la parola: "limitazione" inserire la seguente: "strutturale".*

1.14

[Basso](#), [Fina](#), [Irto](#), [Martella](#)

Al comma 2, al primo ed al quarto periodo, dopo la parola: "limitazione" inserire la seguente: "strutturale".

1.41

[Aurora Floridaia](#), [Magni](#), [Cucchi](#), [De Cristofaro](#)

Al comma 2, primo periodo, sostituire le parole: "di categoria N1, N2, e N3 ad alimentazione diesel, di categoria «Euro 5»" con le seguenti: "alimentati con motori endotermici".

1.15

[Basso](#), [Fina](#), [Irto](#), [Martella](#)

Al comma 2, sopprimere le seguenti parole: "esclusivamente a far data dal 1° ottobre 2024".

1.16

[Sironi](#)

Al comma 2, apportare le seguenti modificazioni:

a) *sostituire le parole: «, esclusivamente a far data dal 1° ottobre 2024.» con le seguenti: «entro e non oltre il 1° ottobre 2024.»;*

b) *sostituire le parole: «A decorrere dal 1° ottobre 2025,» con le seguenti: «entro e non oltre il 1° ottobre 2025,».*

1.17

[Basso](#), [Fina](#), [Irto](#), [Martella](#)

Al comma 2, sostituire le parole: "esclusivamente a far data dal 1° ottobre 2024" con le seguenti: "a far data dal 1° gennaio 2024".

1.18

[Minasi](#), [Germanà](#), [Potenti](#)

Al comma 2, apportare le seguenti modificazioni:

a) *al primo periodo, sostituire le parole: «1° ottobre 2024» con le seguenti: «1° ottobre 2025»;*

b) *al terzo periodo, sostituire le parole: «30.000 abitanti» con le seguenti: «100.000 abitanti».*

1.19

[Fregolent](#)

Al comma 2, apportare le seguenti modificazioni:

a) *al primo periodo, sostituire le parole: «1° ottobre 2024» con le seguenti: «1° ottobre 2025»;*

b) *al terzo periodo, sostituire le parole: «30.000 abitanti» con le seguenti: «100.000 abitanti».*

1.42

[Aurora Floridaia](#), [Magni](#), [Cucchi](#), [De Cristofaro](#)

Al comma 2, secondo periodo, dopo le parole: "Con il provvedimento con cui si dispone la limitazione della circolazione stradale,", inserire le seguenti: "attraverso provvedimenti strutturali,".

1.20

[Sironi](#)

Al comma 2, dopo le parole: ", si indicano" inserire le seguenti: "e si motivano".

1.21

[Rosso](#)

Al comma 2, secondo periodo, dopo le parole: "si indicano le relative deroghe", aggiungere le seguenti: ", ivi comprese quelle volte a consentire ai lavoratori autonomi e alle auto aziendali di

raggiungere le rispettive sedi di impresa".

1.22

[Minasi](#), [Germanà](#), [Potenti](#)

Al comma 2 dopo le parole: "Con il provvedimento con cui si dispone la limitazione della circolazione stradale, si indicano le relative deroghe" inserire le seguenti: ", fermo restando che le Regioni escludono dalle limitazioni indicate nel presente comma i veicoli ricadenti nelle categorie esplicitamente esentate dai divieti di circolazione di cui ai decreti adottati ai sensi dell'articolo 6, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285".

1.23

[Rosso](#)

Al comma 2, dopo il terzo periodo, inserire il seguente:

"Fino al 31 ottobre 2025, nelle regioni diverse da quelle indicate nel comma 1, la sussistenza di un adeguato servizio di trasporto pubblico locale è condizione essenziale per introdurre limitazioni alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel, di categoria «Euro 4»."

1.24

[Basso](#), [Fina](#), [Irto](#), [Martella](#)

Al comma 2, sostituire le parole: "A decorrere dal 1° ottobre 2025" con le seguenti: "Non oltre il 1° gennaio 2025".

1.25

[Sironi](#)

Al comma 2, dopo le parole: «provvedimenti attuativi» inserire le seguenti: «con nuove iniziative aggiuntive».

1.26

[Mazzella](#)

Al comma 2, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «nonché della direttiva 2016/2284 UE e della direttiva 2002/49/UE del Parlamento e del Consiglio europeo».

1.27

[Basso](#), [Fina](#), [Irto](#), [Manca](#), [Martella](#)

Dopo il comma 2, inserire i seguenti:

«2-bis. La dotazione del Fondo di cui all'articolo 16-bis, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, è incrementata di ulteriori 200 milioni di euro per l'anno 2023 e di ulteriori 700 milioni di euro per l'anno 2024, da destinare prioritariamente al sostegno del trasporto pubblico locale delle regioni interessate dalle sentenze della Corte di Giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020 in causa C-644/2018 e del 12 maggio 2022 in causa C-573/2019.

2-ter. Ai maggiori oneri di cui al comma 2-bis, pari a 200 milioni per l'anno 2023 e a 700 milioni di euro per l'anno 2024 si provvede a valere su quota parte delle maggiori entrate dell'imposta sul valore aggiunto relative alle cessioni di benzina e gasolio impiegati come carburanti per autotrazione, derivanti dalle variazioni del prezzo internazionale del petrolio greggio espresso in euro, nel limite massimo di 200 milioni per l'anno 2023 e di 700 milioni di euro per l'anno 2024, accertate con le modalità di cui all'articolo 1, comma 291, della legge 24 dicembre 2007, n. 244. Per la restante quota delle suddette maggiori entrate si applicano le disposizioni di cui all'articolo 1, commi 290 e 291, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.»

Conseguentemente, sopprimere il comma 3.

1.28

[Basso](#), [Fina](#), [Irto](#), [Manca](#), [Martella](#)

Dopo il comma 2, inserire i seguenti:

"2-bis. Al fine di favorire il ricorso al trasporto pubblico e la riduzione delle emissioni inquinanti, in particolare nelle aree interessate dalle sentenze della Corte di Giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020 in causa C-644/2018 e del 12 maggio 2022 in causa C-573/2019, all'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 14 gennaio 2023, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 10 marzo 2023, n. 23, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) le parole: « con dotazione pari a 100 milioni di euro per l'anno 2023» sono sostituite dalle seguenti: «con dotazione pari a 200 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024»;

b) le parole:« un reddito complessivo non superiore a 20.000 euro» sono sostituite dalle seguenti: «un reddito complessivo non superiore a 35.000 euro».

2-ter. Ai maggiori oneri di cui al comma 2-bis, pari a 100 milioni di euro per l'anno 2023, si provvede a valere su quota parte delle maggiori entrate dell'imposta sul valore aggiunto relative alle cessioni di benzina e gasolio impiegati come carburanti per autotrazione, derivanti dalle variazioni del prezzo internazionale del petrolio greggio espresso in euro, nel limite massimo di 100 milioni per l'anno 2023 e di 200 milioni di euro per l'anno 2024, accertate con le modalità di cui all'articolo 1, comma 291, della legge 24 dicembre 2007, n. 244. Per la restante quota delle suddette maggiori entrate si applicano le disposizioni di cui all'articolo 1, commi 290 e 291, della legge 24 dicembre 2007, n. 244."

Conseguentemente, sopprimere il comma 3.

1.29

[De Priamo](#), [Sigismondi](#), [Farolfi](#), [Rosa](#), [Tubetti](#)

Dopo il comma 2 inserire i seguenti: «2-bis. Fermo restando quanto previsto dal comma 2, le Regioni e le Province autonome escludono dai provvedimenti che dispongono la limitazione della circolazione stradale i veicoli ricadenti nelle categorie esentate dai divieti di circolazione di cui ai decreti adottati ai sensi dell'articolo 6, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, recante il nuovo codice della strada.

2-ter. Le Regioni e le Province autonome esentano dalle limitazioni alla circolazione le autovetture ed i veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 a partire dalla categoria «Euro 3» mono-fuel o bi-fuel alimentati con i carburanti alternativi individuati nell'articolo 2, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, di attuazione della direttiva comunitaria 2014/94/UE.»

1.30

[Sigismondi](#), [De Priamo](#), [Farolfi](#), [Rosa](#), [Tubetti](#)

Dopo il comma 2, inserire il seguente: «2-bis. Al fine di adeguare le strategie di investimento per il rinnovo della flotta autobus adibita ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale alla rapida evoluzione tecnologica in corso, e soprattutto al mutato scenario macro economico, le amministrazioni centrali competenti provvedono ad aggiornare, entro sei mesi dalla data di conversione in legge del presente decreto, il DPCM 17 aprile 2019 di approvazione del Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile, al fine di includere la tipologia dell'autobus elettrico, già prevista in ambito urbano, fra le forme di alimentazione finanziabili per gli autobus che svolgono servizi in ambito extraurbano, in aggiunta al metano e all'idrogeno, anche utilizzando le risorse residue del quinquennio 2019-2023».

1.31

[Minasi](#), [Germanà](#), [Potenti](#)

Dopo il comma 2, inserire il seguente:

«2-bis. Al fine di accelerare il trend di riduzione delle emissioni di CO2 e di adeguare le strategie di investimento per il rinnovo della flotta autobus adibita ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale alla rapida evoluzione tecnologica in corso, e soprattutto al mutato scenario macro

economico, le amministrazioni centrali competenti provvedono ad aggiornare, entro sei mesi dalla data di conversione in legge del presente decreto, il DPCM 17 aprile 2019 di approvazione del Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile, al fine di includere la tipologia dell'autobus elettrico, già prevista in ambito urbano, fra le forme di alimentazione finanziabili per gli autobus che svolgono servizi in ambito extraurbano, in aggiunta al metano e all'idrogeno, anche utilizzando le risorse residue del quinquennio 2019-2023».

1.32

[Basso](#), [Fina](#), [Irto](#), [Manca](#), [Martella](#)

Dopo il comma 2 inserire il seguente:

«2-bis. Al fine di accelerare il *trend* di riduzione delle emissioni di CO2 e di adeguare le strategie di investimento per il rinnovo della flotta autobus adibita ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale alla rapida evoluzione tecnologica in corso, e soprattutto al mutato scenario macroeconomico, le amministrazioni centrali competenti provvedono ad aggiornare, entro sei mesi dalla data di conversione in legge del presente decreto, il DPCM 17 aprile 2019 di approvazione del Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile, al fine di includere la tipologia dell'autobus elettrico, già prevista in ambito urbano, fra le forme di alimentazione finanziabili per gli autobus che svolgono servizi in ambito extraurbano, in aggiunta al metano e all'idrogeno, anche utilizzando le risorse residue del quinquennio 2019-2023».

1.43

[Aurora Florida](#), [Magni](#), [Cucchi](#), [De Cristofaro](#)

Dopo il comma 2, inserire il seguente:

"2-bis. Al fine di accelerare il *trend* di riduzione delle emissioni di CO2 e di adeguare le strategie di investimento per il rinnovo della flotta autobus adibita ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale alla rapida evoluzione tecnologica in corso, e soprattutto al mutato scenario macroeconomico, le Amministrazioni centrali competenti provvedono ad aggiornare, entro sei mesi dalla data di conversione in legge del presente decreto, il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 aprile 2019 di approvazione del Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile, al fine di includere la tipologia dell'autobus elettrico, già prevista in ambito urbano, fra le forme di alimentazione finanziabili per gli autobus che svolgono servizi in ambito extraurbano anche utilizzando le risorse residue del quinquennio 2019-2023."

1.33

[Basso](#), [Fina](#), [Irto](#), [Manca](#), [Martella](#)

Dopo il comma 2, inserire il seguente:

"2-bis. Al fine di favorire la riduzione delle emissioni in particolare nelle aree interessate da fenomeni di forte inquinamento dell'aria ambiente, per l'anno 2024 le risorse assegnate con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 6 aprile 2022, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 113 del 16 maggio 2022, in attuazione dell'articolo 22, comma 1, del decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, sono destinate prioritariamente all'acquisto di veicoli non inquinanti nelle regioni che entro il 31 dicembre 2023 provvedono alla revisione dei propri piani di qualità dell'aria ai fini del rispetto delle sentenze della Corte di Giustizia dell'Unione europea in materia di qualità dell'aria. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle imprese e del Made in Italy, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri e le modalità di attuazione di quanto disposto dal presente comma.»

1.34

[Sigismondi](#), [De Priamo](#), [Farolfi](#), [Rosa](#), [Tubetti](#)

Dopo il comma 2 inserire il seguente: «2-bis. All'articolo 4, comma 3-bis, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, le parole: «1° gennaio 2024» sono sostituite dalle seguenti: «1° gennaio 2025"».

1.35

[Minasi](#), [Germanà](#), [Potenti](#)

Dopo il comma 2, inserire il seguente:

«2-bis. All'articolo 4, comma 3-bis, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, le parole: "1° gennaio 2024" sono sostituite dalle seguenti: "1° gennaio 2025"».

1.36

[Minasi](#), [Germanà](#), [Potenti](#)

Dopo il comma 2, inserire il seguente:

"2-bis. Le Regioni esentano dalle limitazioni alla circolazione le autovetture ed i veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 a partire dalla categoria «Euro 3» mono-fuel o bi-fuel alimentati con i carburanti alternativi individuati nell'articolo 2, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, di attuazione della direttiva comunitaria 2014/94/UE."

1.37

[Rosso](#)

Dopo il comma 2 inserire il seguente:

"2-bis. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, da emanare entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge di conversione del presente decreto-legge, sono dettate regole uniformi, applicabili sul territorio nazionale, per la circolazione dei veicoli storici iscritti ai relativi Albi, assicurando adeguate percorrenze chilometriche o un numero di ingressi entrata-uscita non inferiore a 36 per anno, al fine di consentire a tali veicoli l'accesso alle aree soggette a limitazioni della circolazione per motivi legati alla qualità dell'aria, anche mediante l'adozione di specifici strumenti di controllo o prevedendo l'iscrizione a piattaforme sulle quali comunicare gli spostamenti. Per tali veicoli è sempre libera la circolazione in aree non soggette a limitazioni. Fino alla data di emanazione del decreto di cui al presente comma, sono ammesse limitazioni alla circolazione solo in termini di fasce orarie di utilizzo non superiori a 16 ore quotidiane, fatta salva la partecipazione a manifestazioni e raduni debitamente autorizzati e gli spostamenti relativi alle esigenze di manutenzione, da comunicare anticipatamente alle competenti autorità locali."

1.38

[Germanà](#), [Minasi](#), [Potenti](#)

Dopo il comma 2 inserire il seguente:

"2-bis. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, da emanare entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge, sono dettate regole uniformi, applicabili sul territorio nazionale, per la circolazione dei veicoli storici iscritti ai relativi Albi, assicurando adeguate percorrenze chilometriche o un numero di ingressi entrata-uscita non inferiore a 36 per anno, al fine di consentire a tali veicoli l'accesso alle aree soggette a limitazioni della circolazione per motivi legati alla qualità dell'aria, anche mediante l'adozione di specifici strumenti di controllo o prevedendo l'iscrizione a piattaforme sulle quali comunicare gli spostamenti. Per tali veicoli è sempre libera la circolazione in aree non soggette a limitazioni. Fino alla data di emanazione del decreto di cui al presente comma, sono ammesse limitazioni alla circolazione solo in termini di fasce orarie di utilizzo non superiori a 16 ore quotidiane, fatta salva la partecipazione a manifestazioni e raduni debitamente autorizzati e gli spostamenti relativi alle esigenze di manutenzione, da comunicare anticipatamente alle competenti autorità locali."

1.0.1

[Basso](#), [Fina](#), [Irto](#), [Manca](#), [Martella](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

(Fondo per la qualità dell'aria)

1. Al fine di favorire il rispetto della normativa europea in materia di qualità dell'aria e riduzione delle emissioni inquinanti, nonché l'esecuzione delle sentenze della Corte di Giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020 in causa C-644/2018 e del 12 maggio 2022 in causa C-573/2019, è istituito presso il Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste un fondo, con dotazione di 7 milioni di euro a decorrere dall'anno 2023, finalizzato alla realizzazione di azioni specifiche di riduzione delle emissioni inquinanti, da destinare prioritariamente alle imprese agricole e zootecniche operanti nelle regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna per supportare l'acquisto di macchinari e strumenti idonei a garantire la riduzione di ammoniaca, con particolare riguardo alla copertura delle vasche di stoccaggio dei liquami zootecnici o l'acquisto di macchinari per la distribuzione di liquame nel terreno a basse o zero emissioni di ammoniaca. Con decreto del Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome, da emanare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge, sono definiti modalità e criteri di riparto delle risorse.

2. Alla copertura degli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 7 milioni di euro a decorrere dall'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.»

Conseguentemente, all'articolo 1, comma 3, sostituire le parole: "presente decreto" con le seguenti: "presente articolo".

1.0.2

[Di Girolamo](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

(Disposizioni in materia di impiego di aeromobili a pilotaggio remoto come strumento per il monitoraggio ambientale e la valutazione della qualità dell'aria)

1. All'articolo 5 del decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155, dopo il comma 5, sono aggiunti i seguenti:

"5-bis. La valutazione della qualità dell'aria è effettuata, per ciascun inquinante di cui all'articolo 1, comma 2, con le modalità previste dai commi 3, 4 e 5, che possono essere integrate anche mediante l'utilizzo di metodica sensoristica basata sull'impiego di aeromobili a pilotaggio remoto, comunemente denominati "droni", al fine di fornire un adeguato livello di informazione circa la qualità dell'aria, la valutazione dell'impatto provocato dalle emissioni diffuse e dalle concentrazioni dei principali inquinanti. L'attività di valutazione della qualità dell'aria tramite aeromobili a pilotaggio remoto è svolta o coordinata da soggetti e/o personale in possesso di comprovata esperienza tecnico scientifica ufficialmente documentata e consistente nell'aver svolto tale attività in collaborazione, per conto o in contraddittorio con enti di controllo e/o enti pubblici di ricerca e/o università per un lasso di tempo non inferiore a 2 anni. La frequenza dell'utilizzo di aeromobili a pilotaggio remoto va valutata caso per caso in base al tipo di inquinante ricercato e previo accordo con le autorità competenti per materia. L'utilizzo di aeromobili a pilotaggio remoto integra le attività di controllo necessarie per l'ottenimento delle AIA e della VIA.

5-ter. Agli oneri di cui al presente articolo pari a 10 milioni di euro a decorrere dal 2023 si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23

dicembre 2014, n. 190.

5-*quater*. Al fine di implementare la dotazione di aeromobili a pilotaggio remoto da parte delle regioni e delle province autonome di Trento e Bolzano è autorizzata la spesa di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 a valere sul fondo di cui di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190".».

1.0.3

[Di Girolamo](#), [Mazzella](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis.

All'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «Al fine di limitare le emissioni derivanti dal traffico veicolare in relazione ai livelli delle sostanze inquinanti nell'aria la velocità massima sulle strade urbane di scorrimento non può superare il limite di velocità di 50 km/h mentre per le strade di quartiere e le strade locali, tale limite non può superare i 20 massimo 30 km/h, anche mediante limitatori della velocità, ferme restando le competenze relative alla definizione e alla classificazione delle strade previste dal presente codice.

b) dopo il comma 1, è aggiunto il seguente: «1-bis. I limiti di velocità per la viabilità classificata come strada scolastica e zona residenziale urbana, o zona limitrofa ai luoghi di culto, ai presidi ospedalieri e sanitari, sono di 20 km/h su strade con carreggiata unica e marciapiede, di 30 km/h su strade a corsia unica in ogni senso di circolazione, di 50 km/h su strade a due o più corsie in ogni senso di circolazione. Le disposizioni di cui al presente comma non si applicano alle corsie riservate alla circolazione di determinate utenze o all'uso esclusivo dei mezzi pubblici».

1.0.4

[Sironi](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

(Modifiche all'articolo 8 del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, in tema di tram-treno)

1. Al fine di ridurre le emissioni inquinanti riguardanti derivanti da diversi settori che concorrono all'inquinamento atmosferico, all'articolo 8 del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 agosto 2022, n. 108, sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

"12-*octies*. Al fine di favorire il recupero, la valorizzazione e il miglior uso allo stato della tecnica in chiave di transizione ecologica di infrastrutture ferroviarie di carattere locale con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato e di concerto con Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA), previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 dicembre 2023 sono emanate le Linee guida per la redazione e la valutazione di proposte progettuali su rami ferroviari di carattere locale anche attraverso la realizzazione di nuove infrastrutture ad esse collegate che siano utilizzabili da servizi tram e/o da servizi leggeri su rotaia di cui al decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50. Tali linee guida dovranno indicare, tra l'altro, la definizione delle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura, il campo di applicabilità e i possibili percorsi autorizzativi di servizi di trasporto leggero su rotaia e delle sedi utilizzabili in quanto attrezzate con alcuni componenti tecnologici necessari per consentire il transito di veicoli ferroviari leggeri su una sezione confinata e limitata di infrastruttura ferroviaria a fini di connettività, nonché contenere le successive istruzioni operative relative al completamento dello schema normativo e autorizzativo dell'esercizio ferroviario leggero.

12-*novies*. In attuazione del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, con decreto del Ministro

delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 dicembre 2024 sono pubblicate le Linee guida volte a definire tipologia e caratteristiche degli itinerari dove siano pianificabili servizi di trasporto rapido di massa esperiti con autobus biarticolati e filobus bisnodati fino a 24 metri di lunghezza".».

1.0.5

Rosso

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis.

(Disposizioni in materia di limiti emissivi per la sicurezza del sistema energetico)

1. I gestori degli impianti di generazione di energia elettrica alimentati a carbone con potenza termica nominale superiore a 300 MW che hanno usufruito delle deroghe di cui all'articolo 5-bis, comma 3, del decreto-legge 25 febbraio 2022, n. 14, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 aprile 2022, n. 28, e che, in considerazione del divieto di importazione del carbone russo stabilito dall'articolo 3-duodecies del Regolamento (UE) n. 833/2014 del Consiglio, del 31 luglio 2014, non riescono a reperire sul mercato carbone di qualità tale da garantire l'osservanza dei valori limite delle emissioni, possono usufruire di ulteriori deroghe ai sensi del medesimo articolo 5-bis, commi 3 e 3-bis, a condizione che:

a) i medesimi impianti siano inseriti da Terna S.p.A. nell'elenco degli impianti essenziali per la sicurezza del sistema elettrico ai sensi dell'articolo 3, comma 11, lettera a), del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2;

b) Terna S.p.A. dichiari che un'eventuale indisponibilità non programmata dei medesimi impianti comporterebbe il rischio elevato del mancato rispetto degli *standard* di sicurezza dell'esercizio del sistema elettrico;

c) la deroga sia limitata a quanto necessario per consentire il rispetto degli *standard* di sicurezza dell'esercizio del sistema elettrico.»

1.0.6

Sironi, Trevisi

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

(Obbligo di installazione di impianti per la produzione di energia da fonte solare nei parcheggi all'aperto)

1. I parcheggi all'aperto con una superficie superiore a 1.500 m² hanno l'obbligo di installare tettoie o pensiline di altezza non inferiore a tre metri dotate di sistemi di schermatura che integrino dispositivi di produzione di energia solare termica o fotovoltaica, almeno nella misura pari alla metà della superficie complessiva adibita alla sosta di autovetture o motoveicoli. Nel calcolo della superficie del parcheggio di cui al presente comma, non si computano le aree riservate alla sosta degli autoveicoli di cui all'articolo 54, comma 1, del decreto legislativo 285/1992 con esclusione degli autoveicoli di cui alla lettera a).

2. Sono assoggettati all'obbligo di cui al comma 1, i gestori:

a) dei parcheggi esistenti alla data del 31 agosto 2024;

b) dei parcheggi per i quali la domanda di titolo autorizzativo edilizio è stata presentata prima del 31 agosto 2024;

c) dei nuovi parcheggi all'aperto per i quali la richiesta di autorizzazione è stata presentata dopo il 31 agosto 2024.

3. Entro 3 anni dall'entrata in vigore della legge di conversione di cui al presente decreto, i gestori dei parcheggi di cui al comma 2, lettera a), pongono in essere tutte le misure necessarie per

uniformarsi alla disciplina di cui al presente articolo. È possibile prorogare il termine di cui al periodo precedente da parte del Comune nel cui territorio si trova il parcheggio, quando il gestore del parcheggio dimostri di non aver potuto provvedere per cause a lui non imputabili.

4. Sono esonerati dall'obbligo di cui al comma 1, i gestori:

- a) dei parcheggi ombreggiati da alberi per almeno metà della loro superficie complessiva;
- b) dei parcheggi nell'ambito che insistono su aree vincolate ai sensi del Codice dei beni culturali e del paesaggio.

5. L'inosservanza dell'obbligo previsto dal presente articolo, comporta una sanzione pecuniaria parametrata all'infrazione per ogni anno e fino al raggiungimento della conformità fino a un massimo di 10.000 euro se il parcheggio ha una superficie inferiore a 3.000 m², e di 20.000 euro se il parcheggio ha una superficie pari o superiore a 3.000 m².

6. Con decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, da adottare entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, sono definiti i requisiti tecnici delle tettoie o pensiline di cui al comma 1, l'autorità preposta ad irrogare le sanzioni di cui al comma 5, nonché i controlli di sicurezza da effettuare sugli impianti.»

1.0.7

Di Girolamo

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

(Misure per favorire la riduzione delle emissioni in atmosfera)

1. Al fine di conseguire gli obiettivi finalizzati alla tutela dell'ambiente, alla transizione energetica e allo sviluppo sostenibile di cui alla Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni COM/2019/640, a beneficio delle imprese che esercitano in maniera prevalente un'attività di commercio al dettaglio in esercizi non specializzati con prevalenza di prodotti alimentari e bevande, riferita al codice ATECO 47.11, è riconosciuto un credito di imposta relativo all'acquisto di nuove apparecchiature di refrigerazione commerciale.

2. Il credito d'imposta è riconosciuto nella misura dell'80 per cento del costo per la quota di investimenti di valore fino a 50.000 euro e nella misura del 40 per cento del costo per la quota di investimenti di valore fino a 200.000 euro e può essere ceduto dal beneficiario a intermediari bancari, finanziari ovvero assicurativi sottoposti a vigilanza prudenziale. I cessionari possono utilizzare il credito ceduto solo in compensazione dei propri debiti d'imposta o contributivi, ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo del 9 luglio 1997, n. 241, esclusivamente tramite i servizi telematici offerti dall'Agenzia delle Entrate. Sono ammissibili al credito d'imposta di cui al comma 1 le spese sostenute per gli interventi di sostituzione degli impianti di refrigerazione commerciale di categoria R404A, R507A, R410A, R407C, R407F, esistenti in punti vendita con superficie da 0 a 1000 metri quadrati, all'interno dei quali siano utilizzati impianti di refrigerazione commerciale, con nuovi impianti di refrigerazione commerciale di categoria R744, CO2, R290.

3. Il credito d'imposta di cui al comma 2 è riconosciuto per le spese sostenute a decorrere dal 1 gennaio 2024 e fino al 31 dicembre 2024 ed è utilizzabile esclusivamente in compensazione, ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, in tre quote annuali di pari importo, a decorrere dall'anno di installazione delle apparecchiature di cui al comma 1. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito ai fini delle imposte sui redditi e del valore della produzione ai fini dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917.

4. Con provvedimento del direttore dell'Agenzia delle entrate, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabiliti i criteri e le modalità di applicazione e di fruizione del credito d'imposta di cui ai commi da 1 a 3. Le agevolazioni di cui al presente articolo si applicano ai sensi e nei limiti del regolamento (UE) n. 1407/2013 della Commissione, del 18

dicembre 2013, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti «de minimis». Agli oneri derivanti dall'attuazione dei commi da 1 a 5, pari a 2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024, 2025 e 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

1.0.8

[Martella](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

« Art. 1-bis.

(Misure per il sostegno dei territori della Riviera del Brenta colpiti dagli eccezionali eventi alluvionali nel mese di luglio 2023)

1. In conseguenza degli eventi alluvionali che hanno colpito il territorio della Riviera del Brenta a partire dal 19 luglio 2023, è stanziata la somma di ulteriori 350 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024, 2025 e 2026, da destinare al ristoro dei danni subiti da cittadini, imprese ed enti locali.

2. Ai maggiori oneri di cui al comma 1, pari a 350 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024, 2025 e 2026, si provvede a valere sulla dotazione del Fondo di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307» .

1.0.9

[Romeo](#), [Malan](#), [Ronzulli](#), [Biancofiore](#), [Minasi](#), [Rosso](#), [Sigismondi](#), [Salvitti](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

(Misure in materia di riduzione dell'impatto ambientale del trasporto merci su gomma tramite potenziamento del trasporto aereo)

1. Al fine di perseguire gli obiettivi nazionali ed europei connessi allo sviluppo del traffico merci per via aerea in coerenza con le esigenze nazionali e internazionali e con l'impegno a ridurre l'impatto ambientale del trasporto su gomma, l'intervento di implementazione del traffico merci dell'aeroporto di Malpensa, così come individuato nello strumento di pianificazione degli interventi di adeguamento e potenziamento dello scalo trasmesso dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile in data 30 giugno 2020 al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica ai fini dell'istanza di valutazione di impatto ambientale di cui all'articolo 23 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è riconosciuto opera strategica di preminente interesse nazionale con caratteri di indifferibilità, urgenza e pubblica utilità.

2. Ai fini del rilascio dell'autorizzazione alla realizzazione dell'intervento di cui al comma 1, le amministrazioni e gli enti competenti, previa ricognizione dei provvedimenti adottati in relazione all'intervento di cui al medesimo comma 1, provvedono entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, nel rispetto dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, ad una nuova valutazione ai sensi dell'articolo 21-*quinquies* della legge 7 agosto 1990, n. 241, delle determinazioni adottate, ponderandole alla luce del riconoscimento del carattere strategico e di preminente interesse nazionale dell'intervento di cui al comma 1.»

1.0.10

[Romeo](#), [Minasi](#), [Germanà](#), [Potenti](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis.

(Misure in materia di servizi di trasporto portuale a basso impatto ambientale)

1. Al fine di consentire la celere realizzazione degli interventi urgenti di ripristino della funzionalità dell'impianto funiviario di Savona in concessione alla società Funivie S.p.a., nonché di

garantire la continuità dell'esercizio dei servizi di trasporto portuale a basso impatto ambientale, dalla data di entrata in vigore della presente disposizione al Commissario straordinario di cui all'articolo 94-*bis*, comma 7-*bis*, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, sono attribuiti i compiti e le funzioni relativi allo svolgimento delle attività di cui ai commi 3 e 4 del medesimo articolo 94-*bis* del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18. Per le finalità di cui al primo periodo, il Commissario straordinario di cui di cui all'articolo 94-*bis*, comma 7-*bis*, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, opera con i poteri di cui ai commi 2 e 3 dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, e può nominare fino a due sub-commissari il cui compenso può essere fissato in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, i cui oneri sono posti a carico delle risorse di cui al comma 7-*quinquies* del citato articolo 94-*bis* del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18. Dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, il Commissario straordinario di cui al comma 3 del medesimo articolo 94-*bis* del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, cessa le proprie funzioni. Restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti antecedentemente alla data di entrata in vigore della presente disposizione.»

1.3.2.1.5. 8ª Commissione permanente (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica) - Seduta n. 64 (pom.) dell'11/10/2023

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

8ª Commissione permanente (AMBIENTE, TRANSIZIONE ECOLOGICA, ENERGIA, LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI, INNOVAZIONE TECNOLOGICA)

MERCOLEDÌ 11 OTTOBRE 2023

64ª Seduta

Presidenza del Presidente

[FAZZONE](#)

Interviene il vice ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica Vannia Gava.

La seduta inizia alle ore 13,25.

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO

Schema di decreto del Presidente della Repubblica concernente regolamento recante modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, in materia di semplificazione del procedimento di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli ([n. 84](#))

(Parere al ministro per i Rapporti con il Parlamento, ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400 e dell'articolo 1, commi 3 e 4, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156. Esame e rinvio)

Il relatore [SIGISMONDI](#) (FdI) illustra il provvedimento in titolo, che modifica la disciplina della circolazione di prova dei veicoli - contenuta nel regolamento di cui al D.P.R. n. 474 del 2001 - al fine di superare alcune criticità emerse alla luce dell'interpretazione che la giurisprudenza e la prassi amministrativa hanno dato di tale regolamento.

Sulla base della formulazione attuale del regolamento, è stata infatti ritenuta autorizzabile la circolazione dei soli prototipi di veicoli non ancora omologati e di veicoli nuovi di fabbrica non ancora immatricolati, con esclusione quindi dei veicoli già immatricolati ma privi di revisione in corso di validità o di propria copertura assicurativa.

Tale interpretazione ha di fatto escluso dall'utilizzo delle autorizzazioni alla circolazione di prova le officine di autoriparazione, che effettuano interventi sui veicoli già immatricolati e da presentare a revisione, e i commercianti di veicoli usati i quali, in attesa del potenziale acquirente, risultano di norma privi di copertura assicurativa e, spesso, di revisione in corso di validità. Secondo i dati riportati nell'analisi di impatto della regolamentazione, tali categorie di operatori sono proprio quelle che presentano il maggior fabbisogno di autorizzazioni alla circolazione di prova e per i quali sussiste più frequentemente la necessità di effettuare dimostrazioni o prove tecniche su veicoli già immatricolati. Per ovviare a tale inconveniente, l'articolo 1, comma 3, del decreto-legge n. 121 del 2021 ha previsto che l'autorizzazione di prova possa essere utilizzata per la circolazione su strada - non solo dei veicoli non immatricolati, ma anche - di quelli già muniti di carta o certificato di circolazione, anche in deroga

agli obblighi di revisione periodica.

La disposizione suddetta ha fatto comunque salvo l'obbligo di copertura assicurativa da parte del titolare dell'autorizzazione alla circolazione di prova e ha previsto che dei danni cagionati dal veicolo in circolazione di prova, anche se munito della carta o del certificato di circolazione, risponda, ove ne ricorrano i presupposti, l'assicuratore dell'autorizzazione alla circolazione di prova.

Il successivo comma 4 ha autorizzato il Governo ad aggiornare (entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge n. 121 del 2001) il D.P.R. n. 474 del 2001, anche al fine di stabilire le condizioni e il numero massimo di autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabili ad ogni titolare in ragione del tipo di attività esercitata e del numero di addetti (per prevenire fenomeni di irregolare utilizzo delle autorizzazioni e delle relative targhe, in specie da parte di altri soggetti non aventi titolo).

Col provvedimento oggi all'esame dell'8ª Commissione il Governo dà seguito a tale autorizzazione e procede dunque ad aggiornare il regolamento.

La relazione illustrativa segnala che - sebbene non espressamente previsto dal decreto-legge n. 121 del 2021, ma in coerenza con il complessivo assetto del programma di transizione digitale della pubblica amministrazione - lo schema in esame introduce, inoltre, semplificazioni amministrative volte a prevedere che i procedimenti di rilascio, rinnovo e revoca delle autorizzazioni siano gestiti esclusivamente in via telematica.

Lo schema si compone di due articoli.

L'articolo 1 novella i primi tre articoli del regolamento.

In particolare, la lettera a), che modifica l'articolo 1 del regolamento: introduce un rinvio all'articolo 1, comma 3, del decreto-legge n. 121 del 2021, che, come si è detto, ha ampliato i casi in cui è autorizzata la circolazione di prova; individua il numero massimo di autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabili al medesimo soggetto; prevede che l'autorizzazione possa essere rilasciata dalla Motorizzazione civile anche per il tramite dei soggetti esercenti attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto; prevede che l'autorizzazione (della quale viene confermata la durata annuale) non sia rinnovabile decorsi sei mesi dalla scadenza; disciplina la revoca dell'autorizzazione quando vengono meno i presupposti in base ai quali è stata rilasciata; dispone che i procedimenti di rilascio, di rinnovo e di revoca dell'autorizzazione siano gestiti esclusivamente in via telematica; chiarisce che la titolarità dell'autorizzazione è personale e non è cedibile e che l'autorizzazione può essere utilizzata esclusivamente per la circolazione su strada nell'ambito del territorio italiano, salvo accordi di reciprocità tra lo Stato italiano ed altri Stati.

La lettera b) introduce nell'articolo 2, relativo alle targhe di prova, un nuovo comma *2-bis*, ai sensi del quale quando la targa di prova è collocata su un veicolo già immatricolato, deve essere posizionata nella parte posteriore del mezzo in modo ben visibile e tale da non oscurare o rendere illeggibile la targa di immatricolazione o, quando previsto, la targa ripetitrice che, in ogni caso, durante la circolazione di prova non possono essere rimosse.

La lettera c) apporta modifiche alle procedure applicabili in caso di smarrimento, sottrazione, deterioramento o distruzione dell'autorizzazione alla circolazione di prova o della targa.

L'articolo 2 reca la clausola di invarianza finanziaria.

Constatato che non vi sono richieste di intervento in discussione generale, il [PRESIDENTE](#) comunica che la votazione del parere avrà luogo la prossima settimana.

La Commissione prende atto.

Il seguito dell'esame è rinviato.

La seduta, sospesa alle ore 13,35, riprende alle ore 13,40.

IN SEDE REFERENTE

(870) Conversione in legge del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale

(Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta di ieri.

Il [PRESIDENTE](#) comunica che la relatrice ha presentato l'emendamento di coordinamento Coord. 1,

pubblicato in allegato.

Si passa all'illustrazione degli emendamenti e degli ordini del giorno.

Il senatore [BASSO](#) (PD-IDP) afferma che gli emendamenti presentati dal suo Gruppo sono complessivamente ispirati a una duplice finalità.

La prima è quella di verificare la possibilità di estendere la disciplina contenuta nel decreto-legge in esame ad altre regioni che si trovino in situazioni analoghe.

La seconda è volta a irrobustire il supporto alle regioni che hanno superato i limiti, potenziando il trasporto pubblico locale e realizzando azioni specifiche di riduzione delle emissioni inquinanti, con particolare riferimento al settore agricolo e zootecnico.

La senatrice [SIRONI](#) (M5S), intervenendo sul complesso degli emendamenti, afferma che il decreto-legge, nel prevedere che le regioni possano disporre limitazioni della circolazione di veicoli di categoria Euro 5 esclusivamente a far data dal 1° ottobre 2024, incide sull'autonomia delle regioni e in particolare di quelle più virtuose che eventualmente intendessero introdurre limitazioni prima di tale data. A suo avviso, occorre dunque non introdurre imposizioni, ma lasciare le regioni libere di adottare misure preordinate alla tutela della salute pubblica, considerato che solo nella sua regione, la Lombardia, ogni anno muoiono 15.000 persone a causa dell'inquinamento atmosferico.

Segnala poi che altri emendamenti da lei presentati sono finalizzati a potenziare il contenuto dei piani di qualità dell'aria, che non devono concentrarsi esclusivamente sulle emissioni derivanti dalla circolazione stradale, ma affrontare la questione in maniera più ampia, tenendo conto anche delle emissioni connesse, ad esempio, alle attività agricole e zootecniche, agli allevamenti intensivi e alla presenza di termovalorizzatori.

Nessun altro chiedendo di intervenire, i restanti emendamenti e ordini del giorno si intendono illustrati. Il seguito dell'esame è rinviato.

La seduta termina alle ore 13,50.

EMENDAMENTO AL DISEGNO DI LEGGE (AL TESTO DEL DECRETO-LEGGE)
N. [870](#)

Coord. 1

La Relatrice

Al fine di rettificare sotto il profilo formale alcune disposizioni non correttamente formulate, apportare al testo del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, le seguenti modificazioni.

All'articolo 1:

al comma 1, le parole: «in causa C-644/2018» sono sostituite dalle seguenti: «nella causa C-644/18», le parole: «in causa C-573/2019» sono sostituite dalle seguenti: «nella causa C-573/19» e le parole: «della presente disposizione» sono sostituite dalle seguenti: «del presente decreto»;

al comma 2, le parole: «diesel, di categoria "Euro 5"», ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: «diesel di categoria "Euro 5"», le parole: «zone presso le quali» sono sostituite dalle seguenti: «zone nelle quali», la parola: «NO2» è sostituita dalla seguente: «NO2» e le parole: «piani della qualità» sono sostituite dalle seguenti: «piani di qualità»;

al comma 3, le parole: «provvedono all'attuazione del presente provvedimento» sono sostituite dalle seguenti: «vi provvedono».

1.3.2.1.6. 8ª Commissione permanente (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica) - Seduta n. 65 (pom.) del 17/10/2023

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

8ª Commissione permanente
(AMBIENTE, TRANSIZIONE ECOLOGICA, ENERGIA, LAVORI PUBBLICI,
COMUNICAZIONI, INNOVAZIONE TECNOLOGICA)

MARTEDÌ 17 OTTOBRE 2023

65ª Seduta

Presidenza del Presidente

[FAZZONE](#)

Interviene il vice ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica Vannia Gava.

La seduta inizia alle ore 13,05.

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO

Schema di decreto del Presidente della Repubblica concernente regolamento recante modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, in materia di semplificazione del procedimento di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli ([n. 84](#))

(Parere al Ministro per i rapporti con il Parlamento, ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400 e dell'articolo 1, commi 3 e 4, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156. Seguito e conclusione dell'esame. Parere favorevole)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta dell'11 ottobre.

Il relatore [SIGISMONDI](#) (FdI) formula una proposta di parere favorevole.

Non essendovi richieste di intervento in dichiarazione di voto, il [PRESIDENTE](#), verificata la presenza del numero legale, pone in votazione la proposta di parere favorevole del relatore, che risulta approvata.

Proposta di nomina del generale di divisione aerea Luca Valeriani a presidente dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo ([n. 30](#))

Proposta di nomina del dottor Costantino Fiorillo a componente del collegio dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV) ([n. 31](#))

Proposta di nomina del generale di divisione aerea in ausiliaria Antonio Maurizio Agrusti a componente del collegio dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV) ([n. 32](#))

Proposta di nomina della professoressa avvocato Anna Masutti a componente del collegio dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV) ([n. 33](#))

(Parere al Ministro per i rapporti con il Parlamento, ai sensi dell'articolo 2, comma 4, del decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 189. Esame congiunto e rinvio)

Il relatore [DE PRIAMO](#) (FdI) illustra le proposte di nomina in titolo, dando conto della procedura e dei *curricula* dei candidati.

La senatrice [DI GIROLAMO](#) (M5S) chiede che venga disposta l'audizione dei candidati.

Il [PRESIDENTE](#) comunica che la settimana prossima avranno dunque luogo sia l'audizione dei

candidati sia le votazioni dei relativi pareri.

La Commissione prende atto.

Il seguito dell'esame congiunto è rinviato.

La seduta, sospesa alle ore 13,15, riprende alle ore 13,35.

IN SEDE REFERENTE

(870) Conversione in legge del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale

(Seguito e sospensione dell'esame)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta dell'11 ottobre.

Il **PRESIDENTE** comunica che sono stati ritirati l'ordine del giorno G/870/1/8 e l'emendamento 1.34, mentre gli emendamenti 1.2 e 1.10 sono stati ritirati e trasformati, rispettivamente, negli ordini del giorno G/870/6/8 e G/870/7/8, pubblicati in allegato.

Comunica inoltre che sono stati presentati gli emendamenti 1.36 (testo 2), 1.38 (testo 2) e 1.38 (testo 3), pubblicati in allegato.

Informa che la relatrice ha riformulato l'emendamento di coordinamento Coord. 1 in un testo 2, pubblicato in allegato, e ha presentato l'emendamento 1.0.500, pubblicato in allegato, successivamente riformulato in un testo 2, anch'esso pubblicato in allegato.

In relazione all'emendamento 1.0.500 (testo 2) della relatrice, propone di fissare il termine per la presentazione di eventuali subemendamenti alle ore 15 di oggi, 17 ottobre.

La Commissione conviene.

Si passa all'espressione dei pareri.

La RELATRICE esprime parere contrario sugli emendamenti 1.1, 1.39, 1.3, 1.4 e 1.40. Esprime parere favorevole sull'emendamento 1.5, a condizione che sia accettata una riformulazione di cui dà lettura.

Esprime parere contrario sugli emendamenti 1.6, 1.7, 1.8 e 1.9. Esprime parere favorevole sull'emendamento 1.11, a condizione che sia accettata una riformulazione di cui dà lettura. Esprime parere contrario sull'emendamento 1.12. Esprime parere favorevole sugli emendamenti identici 1.13 e 1.14, a condizione che sia accettata una riformulazione di cui dà lettura. Il parere è contrario sugli emendamenti 1.41, 1.15, 1.16, 1.17, 1.18 e 1.19. Esprime parere favorevole sull'emendamento 1.42, a condizione che sia riformulato nel senso già proposto per gli identici 1.13 e 1.14. Il parere è favorevole sugli emendamenti 1.20 e 1.22, mentre è contrario sugli emendamenti 1.21, 1.23, 1.24, 1.25, 1.26, 1.27 e 1.28. Il parere sull'emendamento 1.29 è favorevole, a condizione che sia riformulato in un testo identico all'emendamento 1.36 (testo 2), sul quale il parere è favorevole. Invita al ritiro degli emendamenti 1.30, 1.31, 1.32 e 1.43, esprimendo altrimenti parere contrario. Esprime parere contrario sull'emendamento 1.33. Invita al ritiro dell'emendamento 1.35. Il parere sull'emendamento 1.37 è favorevole, a condizione che sia riformulato in un testo identico all'emendamento 1.38 (testo 3), sul quale il parere è favorevole. Il parere è contrario sugli emendamenti 1.0.1, 1.0.2 e 1.0.3, mentre è favorevole sull'emendamento 1.0.9.

Per quanto concerne gli ordini del giorno, esprime parere contrario sull'ordine del giorno G/870/2/8.

Esprime poi parere favorevole sugli ordini del giorno G/870/3/8 e G/870/4/8, a condizione che siano accettate altrettante riformulazioni delle quali dà lettura. Esprime invece parere contrario sull'ordine del giorno G/870/5/8. Il parere è infine favorevole sugli ordini del giorno G/870/6/8 e G/870/7/8, frutto della trasformazione, rispettivamente, degli emendamenti 1.2 e 1.10.

Il vice ministro GAVA esprime parere conforme a quello della relatrice.

Si passa alla votazione degli emendamenti.

Il senatore **BASSO** (PD-IDP) chiede le motivazioni che hanno condotto la relatrice e il Governo a esprimere parere contrario sull'emendamento 1.1, che è volto a estendere l'ambito di applicazione del decreto-legge in esame a tutte le regioni interessate dai superamenti dei parametri, ricordando che è la stessa Conferenza Stato-regioni - nel cui ambito il centro-destra esprime la maggioranza - a richiedere tale modifica.

Il vice ministro GAVA ricorda che le regioni interessate dall'applicazione del decreto-legge sono quelle firmatarie dell'accordo di programma per il miglioramento della qualità dell'aria nel bacino

padano e che sono caratterizzate da particolari condizioni geografiche e ribadisce la contrarietà del Governo all'estensione.

Previa verifica del numero legale, l'emendamento 1.1 viene posto ai voti e risulta respinto.

Con distinte votazioni, la Commissione respinge gli emendamenti 1.39, 1.3, 1.4 e 1.40.

Il senatore [ROSSO](#) (*FI-BP-PPE*) aggiunge la firma all'emendamento 1.5 e lo riformula in un testo 2, pubblicato in allegato, nel senso proposto dalla relatrice.

L'emendamento 1.5 (testo 2) viene posto in votazione e risulta approvato.

Con distinte votazioni, la Commissione respinge gli emendamenti 1.6, 1.7 e 1.8.

Il senatore [BASSO](#) (*PD-IDP*) dichiara il voto favorevole del suo Gruppo sull'emendamento 1.9, volto a far sì che in sede di aggiornamento dei piani di qualità dell'aria vengano tenute in considerazione tutte le fonti inquinanti in un'ottica di sostenibilità a lungo termine.

La senatrice [SIRONI](#) (*M5S*) comunica che i senatori del MoVimento 5 Stelle sottoscrivono l'emendamento 1.9, che presenta la stessa finalità dell'emendamento 1.8, a sua prima firma, testé respinto dalla Commissione. Nel dichiarare il voto favorevole, osserva che quella che sta avvenendo nel bacino padano a causa delle emissioni è una vera e propria strage, che richiede interventi immediati a tutela della salute pubblica.

Anche la senatrice [Aurora FLORIDIA](#) (*Misto-AVS*) sottoscrive l'emendamento 1.9.

L'emendamento 1.9 viene posto in votazione e risulta respinto.

Il senatore [SIGISMONDI](#) (*FdI*) sottoscrive l'emendamento 1.11 e lo riformula in un testo 2, pubblicato in allegato, nel senso proposto dalla relatrice.

Il senatore [ROSSO](#) (*FI-BP-PPE*) ritira l'emendamento 1.12. Sottoscrive inoltre l'emendamento 1.13 e lo riformula in un testo 2, pubblicato in allegato.

Il senatore [BASSO](#) (*PD-IDP*) presenta l'emendamento 1.14 (testo 2), pubblicato in allegato.

La senatrice [Aurora FLORIDIA](#) (*Misto-AVS*) presenta l'emendamento 1.42 (testo 2), pubblicato in allegato.

Il senatore [GERMANA'](#) (*LSP-PSd'Az*) ritira l'emendamento 1.18.

La senatrice [DI GIROLAMO](#) (*M5S*) chiede un chiarimento sulla riformulazione proposta all'emendamento 1.11, che viene fornito dalla RELATRICE.

Il vice ministro GAVA segnala che la proposta di riformulazione va nel senso richiesto anche dagli emendamenti di alcuni Gruppi di opposizione.

L'emendamento 1.11 (testo 2) viene posto in votazione e risulta approvato, con conseguente preclusione degli emendamenti 1.41, 1.15, 1.16, limitatamente alla lettera a), 1.17 e 1.19, limitatamente alla lettera a).

Gli emendamenti identici 1.13 (testo 2), 1.14 (testo 2) e 1.42 (testo 2) vengono posti congiuntamente in votazione e risultano approvati.

La senatrice [SIRONI](#) (*M5S*), nel dichiarare il voto favorevole sulla seconda parte dell'emendamento 1.16, sottolinea che tale emendamento è volto a rendere possibile per le regioni più virtuose l'adozione di provvedimenti a favore della tutela della salute dei residenti prima della data indicata nel decreto. A suo avviso, infatti, per come è attualmente impostato il decreto-legge, il Governo e la maggioranza si stanno assumendo la responsabilità di fissare un termine prima del quale non è possibile per le Regioni adottare misure a tutela della salute pubblica, in un contesto in cui ogni anno sono molto elevati i decessi connessi alla cattiva qualità dell'aria.

Il vice ministro GAVA osserva che la formulazione dell'emendamento 1.16 non sembra in realtà andare nel senso sostenuto dalla senatrice Sironi, ma che, se anche così fosse, esso sovvertirebbe l'impianto del decreto-legge e il parere del Governo non può che essere negativo.

Il senatore [DE PRIAMO](#) (*FdI*) definisce inaccettabile quanto affermato dalla senatrice Sironi nei confronti del Governo e della maggioranza.

Con distinte votazioni, la Commissione respinge la lettera b) dell'emendamento 1.16 e la lettera b) dell'emendamento 1.19.

L'emendamento 1.20, posto in votazione, risulta approvato.

Il senatore [ROSSO](#) (*FI-BP-PPE*) ritira gli emendamenti 1.21 e 1.23.

La senatrice [MURELLI](#) (*LSP-PSd'Az*) aggiunge la firma all'emendamento 1.22 e a tutti gli altri emendamenti presentati dal Gruppo della Lega.

L'emendamento 1.22 viene posto in votazione e risulta approvato.

Il senatore [BASSO](#) (*PD-IDP*), nel dichiarare il voto favorevole sull'emendamento 1.24, che interviene sulla questione dei termini posti dal decreto-legge, afferma che è chiaro a tutti quale sia l'impianto dato dal Governo al decreto-legge, ma il senso stesso degli emendamenti è proprio quello di modificare un impianto che non è condiviso.

Con distinte votazioni, la Commissione respinge gli emendamenti 1.24, 1.25, 1.26, 1.27 e 1.28.

Il senatore [DE PRIAMO](#) (*FdI*) accoglie la proposta del Governo e riformula l'emendamento 1.29 in un testo 2, pubblicato in allegato, identico all'emendamento 1.36 (testo 2).

Gli emendamenti identici 1.29 (testo 2) e 1.36 (testo 2) sono posti congiuntamente in votazione e risultano approvati.

Il senatore [SIGISMONDI](#) (*FdI*) ritira l'emendamento 1.30.

Il senatore [GERMANA'](#) (*LSP-PSd'Az*) ritira gli emendamenti 1.31 e 1.35.

Gli emendamenti identici 1.32 e 1.43 sono posti congiuntamente in votazione e risultano respinti.

L'emendamento 1.33, posto in votazione, è respinto.

Il senatore [ROSSO](#) (*FI-BP-PPE*), accogliendo la proposta di riformulazione, presenta l'emendamento 1.37 (testo 2), pubblicato in allegato, identico all'emendamento 1.38 (testo 3).

Previa dichiarazione favorevole del senatore [BASSO](#) (*PD-IDP*), gli emendamenti identici 1.37 (testo 2) e 1.38 (testo 3) sono posti congiuntamente in votazione e sono approvati.

L'emendamento 1.0.500 (testo 2) resta accantonato, in attesa che decorra il termine per la presentazione di eventuali subemendamenti.

Con distinte votazioni, la Commissione respinge gli emendamenti 1.0.1, 1.0.2 e 1.0.3.

La Commissione approva, infine, l'emendamento 1.0.9.

Resta accantonato anche l'emendamento di coordinamento Coord. 1 (testo 2).

Si passa all'esame degli ordini del giorno.

Le senatrici [DI GIROLAMO](#) (*M5S*) e [SIRONI](#) (*M5S*) accettano le riformulazioni proposte e presentano, rispettivamente, [l'ordine del giorno G/870/3/8 \(testo 2\)](#) e [G/870/4/8 \(testo 2\)](#), pubblicati in allegato.

Gli ordini del giorno G/870/3/8 (testo 2) e G/870/4/8 (testo 2) risultano pertanto accolti dal Governo, così come risultano accolti gli ordini del giorno G/870/6/8 e G/870/7/8. Risultano invece non accolti gli ordini del giorno G/870/2/8 e G/870/5/8.

Il [PRESIDENTE](#) comunica che la seduta verrà sospesa, in attesa che decorra il termine per la presentazione di eventuali subemendamenti all'emendamento 1.0.500 (testo 2).

La Commissione prende atto.

La seduta, sospesa alle ore 14,20, riprende alle ore 15,45.

Il [PRESIDENTE](#) comunica che sono stati presentati 10 subemendamenti, pubblicati in allegato.

La vice ministro GAVA esprime parere contrario su tutti i subemendamenti e parere favorevole sull'emendamento 1.0.500 (testo 2) della relatrice.

La RELATRICE esprime parere conforme a quello del rappresentante del Governo.

La senatrice [Aurora FLORIDIA](#) (*Misto-AVS*) chiede chiarimenti sulla formulazione dell'emendamento 1.0.500 (testo 2) e in particolare su cosa si intenda per investimenti proposti dai Comuni e volti alla creazione e alla riqualificazione di aree attrezzate di sosta temporanea a fini turistici.

La RELATRICE esemplifica una serie di interventi di riqualificazione atti al perseguimento della transizione ecologica.

La senatrice [SIRONI](#) (*M5S*) segnala che il subemendamento 1.0.500 (testo 2)/5, a sua prima firma, è volto a chiarire che gli interventi in questione non devono determinare ulteriore consumo di suolo e impermeabilizzazione e devono essere realizzati nel rispetto degli *habitat* naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatica.

Osserva che il rischio di consumo di suolo e di impermeabilizzazione deriva dal fatto che l'emendamento della relatrice non prevede solo interventi di riqualificazione, ma anche di creazione di

aree attrezzate.

Il [PRESIDENTE](#) (*FI-BP-PPE*) osserva che l'emendamento in questione reca uno stanziamento, ma non comporta alcuna deroga alle tutele previste dalla normativa vigente, che continueranno dunque ad applicarsi anche agli interventi previsti dall'emendamento.

Con distinte votazioni, la Commissione respinge i subemendamenti 1.0.500 (testo 2)/1, 1.0.500 (testo 2)/2, 1.0.500 (testo 2)/3 e 1.0.500 (testo 2)/4.

I senatori [BASSO](#) (*PD-IDP*), [FINA](#) (*PD-IDP*) e [IRTO](#) (*PD-IDP*) sottoscrivono il subemendamento 1.0.500 (testo 2)/5.

Con distinte votazioni, la Commissione respinge i subemendamenti 1.0.500 (testo 2)/5, 1.0.500 (testo 2)/6, 1.0.500 (testo 2)/7 e 1.0.500 (testo 2)/8.

Il senatore [BASSO](#) (*PD-IDP*) chiede al Governo di rivalutare il parere sul subemendamento 1.0.500 (testo 2)/9, a sua prima firma, che prevede l'intesa della Conferenza Stato-Regioni sul decreto ministeriale di ripartizione delle ulteriori risorse assegnate al Fondo per il turismo sostenibile.

Il vice ministro GAVA conferma il parere contrario.

Con distinte votazioni, la Commissione respinge i subemendamenti 1.0.500 (testo 2)/9 e 1.0.500 (testo 2)/10.

Viene quindi posto in votazione l'emendamento 1.0.500 (testo 2), che risulta approvato.

Il [PRESIDENTE](#) comunica che, essendo conclusa la votazione degli emendamenti, la seduta verrà sospesa in attesa dei pareri della Commissione affari costituzionali e della Commissione bilancio sugli emendamenti approvati.

La Commissione prende atto.

La seduta, sospesa alle ore 15,55, riprende alle 16,40.

IN SEDE REDIGENTE

[\(29\) MIRABELLI e altri.](#) - *Misure per la rigenerazione urbana*

[\(761\) GASPARRI e PAROLI.](#) - *Disposizioni in materia di rigenerazione urbana*

[\(863\) OCCHIUTO e altri.](#) - *Disposizioni in materia di rigenerazione urbana*

[\(903\) DREOSTO.](#) - *Disposizioni in materia di rigenerazione urbana*

(Seguito della discussione congiunta dei disegni di legge nn. 29, 761 e 863, congiunzione con la discussione del disegno di legge n. 903 e rinvio)

Prosegue la discussione congiunta, sospesa nella seduta del 3 ottobre.

Il relatore [ROSSO](#) (*FI-BP-PPE*) illustra il contenuto del disegno di legge n. 903, del senatore Dreosto. L'articolo 1 individua le finalità e gli obiettivi del provvedimento, mentre l'articolo 2 elenca le definizioni.

L'articolo 3 individua i soggetti istituzionali della rigenerazione urbana, elencando le funzioni del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, delle regioni e delle province autonome e dei comuni.

L'articolo 4 prevede l'adozione del Programma nazionale per la rigenerazione urbana, inserito annualmente nell'allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza.

L'articolo 5 disciplina la programmazione comunale.

L'articolo 6 è dedicato alla qualità della progettazione e all'attuazione degli interventi.

L'articolo 7 reca la disciplina degli interventi privati.

L'articolo 8 prevede che gli enti territoriali disciplinino le forme e i modi per assicurare la partecipazione dei cittadini nella definizione degli obiettivi dei piani di rigenerazione urbana e la piena informazione sui contenuti dei progetti.

L'articolo 9 istituisce, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Fondo nazionale per la rigenerazione urbana, con una dotazione pari a 100 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026, a 300 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2027 al 2032 e a 500 milioni di euro annui a decorrere dal 2033.

L'articolo 10 prevede incentivi economici e fiscali.

L'articolo 11 dispone che l'approvazione degli interventi di rigenerazione urbana, anche tramite accordo di programma, comporti la dichiarazione di pubblica utilità.

L'articolo 12 reca la copertura finanziaria.

Il [PRESIDENTE](#), considerata l'identità di oggetto, propone la congiunzione del disegno di legge n. 903 con i disegni di legge nn. 29, 761 e 863.

La Commissione conviene.

Il seguito della discussione congiunta è rinviato.

IN SEDE REFERENTE

(870) Conversione in legge del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale

(Ripresa e conclusione dell'esame)

Prosegue l'esame precedentemente sospeso.

Il [PRESIDENTE](#) comunica che sono pervenuti i pareri della Commissione affari costituzionali e della Commissione bilancio sugli emendamenti approvati e che la relatrice ha presentato l'emendamento 1.0.9/5ª Commissione, pubblicato in allegato, volto a recepire la condizione posta dalla Commissione bilancio ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione sull'emendamento 1.0.9.

Col parere favorevole del GOVERNO, vengono quindi posti separatamente in votazione l'emendamento 1.0.9/5ª Commissione e, per le parti non modificate dagli emendamenti approvati, l'emendamento di coordinamento Coord. 1 (testo 2), che risultano approvati.

Si passa alle dichiarazioni di voto.

La senatrice [SIRONI](#) (M5S) dichiara il voto contrario del suo Gruppo, poiché il Governo, con il provvedimento in esame, fissa un termine a partire dal quale le regioni dovranno agire, mentre si sarebbe dovuto fissare un termine entro il quale debbano essere introdotte misure che servono a tutelare la salute pubblica.

Il Governo si assume dunque la responsabilità di impedire alle regioni più virtuose di anticipare l'adozione di misure estremamente necessarie in un quadro in cui ogni anno si registrano 15.000 morti in Lombardia, 4.000 nella città metropolitana di Milano e 1.500 nella sola Milano.

Vi è dunque la necessità di intervenire subito con misure che, ad esempio, potenzino il trasporto pubblico locale e limitino il ricorso agli autoveicoli privati. A Milano si è andati in questa direzione, istituendo l'Area B, ma la Regione Lombardia ha sollecitato una mitigazione di questo tipo di misure. Non essendovi ulteriori richieste di intervento in dichiarazione di voto, il presidente [FAZZONE](#) pone in votazione il mandato alla relatrice a riferire favorevolmente all'Aula sul disegno di legge esaminato, con le modifiche approvate, autorizzandola a richiedere lo svolgimento della relazione orale e ad apportare le modifiche di coordinamento e formali eventualmente necessarie.

La seduta termina alle ore 16,55.

ORDINI DEL GIORNO ED EMENDAMENTI AL DISEGNO DI LEGGE (AL TESTO DEL
DECRETO-LEGGE)

N. [870](#)

G/870/3/8 (testo 2)

[Di Girolamo](#)

Il Senato,

esaminato il disegno in legge del decreto - legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale (AS 870);

premessi che:

la presente proposta di legge vuole assicurare l'esecuzione delle sentenze della Corte di Giustizia in materia di qualità dell'aria, introducendo, la possibilità, per le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna ad aggiornare i propri piani di qualità dell'aria modificando, ove necessario, i relativi provvedimenti attuativi alla luce delle iniziative già assunte per la riduzione delle emissioni inquinanti, nonché del blocco dei veicoli "euro 5" a far data, esclusivamente, dal 1 ottobre 2024;

considerato che:

la proposta di regolamento Ue vieta dal 2035 la vendita di auto con motore termici alimentati a benzina e diesel,

impegna il Governo

al fine di conseguire la neutralità climatica al 2050 e di consentire il raggiungimento degli obiettivi europei in materia di abbattimento delle emissioni in atmosfera, a promuovere le sperimentazioni per i motori alimentati da idrogeno verde.

G/870/4/8 (testo 2)

[Sironi](#)

Il Senato,

esaminato il disegno in legge del decreto - legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale (AS 870);

premesso che:

la presente proposta di legge vuole assicurare l'esecuzione delle sentenze della Corte di Giustizia in materia di qualità dell'aria, introducendo, la possibilità, per le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna ad aggiornare i propri piani di qualità dell'aria modificando, ove necessario, i relativi provvedimenti attuativi alla luce delle iniziative già assunte per la riduzione delle emissioni inquinanti, nonché del blocco dei veicoli "euro 5" a far data, esclusivamente, dal 1 ottobre 2024;

considerato che:

i dati sulle emissioni nocive di particolato sottile PM 2,5 e PM 10 e di NOx nella Pianura Padana sono ascrivibili nella misura del 60% alla circolazione dei veicoli e dei veicoli pesanti su gomma,

impegna il Governo a:

- a) promuovere progetti per migliorare la catena intermodale e decongestionare la rete viaria;
- b) realizzare le infrastrutture necessarie e sufficienti alla ricarica dei veicoli elettrici.

G/870/6/8 (già em. 1.2)

[Paroli](#)

Il Senato,

in sede di discussione del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale,

premesso che:

l'articolo 1 del decreto legge in esame, al fine di assicurare l'esecuzione delle sentenze della Corte di Giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020 in causa C-644/2018 e del 12 maggio 2022 in causa C-573/2019 - prevede che le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna provvedono, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, ad aggiornare i rispettivi piani di qualità dell'aria, modificando ove necessario i relativi provvedimenti attuativi, alla luce dei risultati prodotti dalle iniziative già assunte per la riduzione delle emissioni inquinanti, nonché dello slittamento del blocco dei veicoli 'euro 5';

le suddette sentenze della Corte di Giustizia dell'Unione europea (10 novembre 2020 in causa C-644/2018 e del 12 maggio 2022 in causa C-573/2019, con le quali, ai sensi dell'art. 258 del TFUE, è stato accertato che l'Italia ha violato la direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria) si riferiscono, tuttavia, a superamenti che, pur per periodi di tempo differenziati (in gran parte dei casi dal 2008 fino al 2018), hanno interessato a livello nazionale ben undici diverse Regioni: Campania, Emilia-Romagna, Lazio, Lombardia, Piemonte, Puglia, Sicilia, Toscana, Umbria, Veneto e Liguria e, dunque, non solo le Regioni del Bacino Padano;

prevedere che l'esecuzione delle citate sentenze di condanna, con il conseguente aggiornamento dei relativi Piani per la qualità dell'aria, spetti alle sole Regioni del Bacino Padano, non è coerente con

la circostanza che i superamenti hanno caratterizzato diverse zone a livello nazionale; peraltro, si tratta di circostanze oggetto di evidenze già comunicate alla Commissione Europea. Il quadro dei superamenti in Italia è rappresentato annualmente dai report pubblicati dal sistema SNPA. Ad esempio, per quanto riguarda il biossido di azoto, le medie annue più elevate nel 2022 sono state registrate a Genova (54 µg/m³), Napoli (54 µg/m³), Palermo (53 µg/m³), Torino (48 µg/m³), Roma (45 µg/m³), Firenze (45 µg/m³) e Milano (44 µg/m³) e pertanto in maniera diffusa in molte delle Regioni coinvolte nella procedura di infrazione. La specificità del Bacino Padano, caratterizzato da particolari condizioni orografiche e meteorologiche, interferenti necessariamente con il raggiungimento del rispetto dei valori limite di qualità dell'aria, non rileva sotto il profilo della esecutività della sentenza imposta allo Stato italiano;

una previsione, come quella oggetto del decreto legge in esame, che prevede l'aggiornamento dei piani esclusivamente per le Regioni del Bacino Padano non garantirebbe l'assenza di eventuali superamenti imputabili ad altre Regioni non appartenenti al Bacino medesimo.

sarebbe opportuno quindi, estendere l'applicazione delle disposizioni del Decreto-Legge in esame a tutte le Regioni interessate dalle citate sentenze, al fine di garantire uniformità di esecuzione a livello nazionale, con riferimento sia agli oneri amministrativi conseguenti all'aggiornamento dei Piani di qualità dell'aria sia agli oneri economici che necessariamente graverebbero a seguito di una sentenza di condanna da parte della Corte di Giustizia in caso di permanenza dei superamenti in atto,

impegna il Governo:

a promuovere, nel rispetto delle competenze in materia dello Stato e delle regioni, l'estensione anche alle altre regioni interessate dalle sentenze di condanna UE in materia di qualità dell'aria dell'obbligo di aggiornamento dei Piani di qualità dell'aria al fine di ottemperare alle medesime sentenze.

G/870/7/8 (già em. 1.10)

[Paroli](#)

Il Senato,

in sede di discussione del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale,

premesso che:

l'articolo 1 del decreto legge in esame, al fine di assicurare l'esecuzione delle sentenze della Corte di Giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020 in causa C-644/2018 e del 12 maggio 2022 in causa C-573/2019 - prevede che le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna provvedono, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, ad aggiornare i rispettivi piani di qualità dell'aria, modificando ove necessario i relativi provvedimenti attuativi, alla luce dei risultati prodotti dalle iniziative già assunte per la riduzione delle emissioni inquinanti, nonché dello slittamento del blocco dei veicoli 'euro 5';

l'applicazione del D.Lgs. 155/2010 (Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa) prevede un quadro normativo unitario in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria su tutto il territorio nazionale, disciplinando le azioni per mantenere la qualità dell'aria, laddove buona, e migliorarla negli altri casi e indica, in primis, all'articolo 11, comma 1, lettera a), tra le modalità e le procedure di attuazione dei Piani regionali, l'individuazione di criteri per la limitazione della circolazione dei veicoli a motore, che risulta misura preponderante di contenimento dell'inquinamento nelle aree urbane, soprattutto per l'inquinante biossido di azoto;

la Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni COM(2018) 330 final, che riferisce che il conseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria dipende dall'integrazione dell'insieme di politiche e di strumenti a livello comunitario e si basa su tre pilastri: "Il primo pilastro comprende le norme in materia di qualità dell'aria stabilite nelle direttive sulla qualità dell'aria ambiente per l'ozono

troposferico, il particolato, gli ossidi di azoto, i metalli pesanti pericolosi e una serie di altre sostanze inquinanti. Tutti gli Stati membri dovevano rispettare queste norme nei loro territori a partire dal 2005 o dal 2010, a seconda delle sostanze inquinanti prese in considerazione. Se i valori limite stabiliti sono superati, gli Stati membri sono tenuti ad adottare piani per la qualità dell'aria che specifichino le misure atte a ridurre al minimo il periodo di superamento. Il secondo pilastro comprende gli obiettivi nazionali di riduzione delle emissioni stabiliti nella direttiva sui limiti nazionali di emissione per i principali inquinanti atmosferici transfrontalieri: ossidi di zolfo, ossidi di azoto, ammoniaca, composti organici volatili e particolato. Gli obiettivi nazionali di riduzione delle emissioni sono stati recentemente rivisti per includere nuovi limiti che devono essere rispettati nel 2020 e nel 2030, e per aggiungere un'altra sostanza inquinante, il particolato sottile (PM2.5). Gli Stati membri devono elaborare programmi nazionali di controllo dell'inquinamento atmosferico entro il 2019 al fine di rispettare i loro impegni di riduzione delle emissioni. Il terzo pilastro comprende le norme in materia di emissioni per le principali fonti di inquinamento - da quelle prodotte dai veicoli e dalle navi a quelle dei settori dell'energia e dell'industria. Queste norme sono definite a livello dell'UE nella legislazione riguardante le emissioni industriali, le emissioni delle centrali elettriche, i veicoli e i combustibili per i trasporti, nonché le prestazioni energetiche dei prodotti.";

l'aver ristretto l'ambito di applicazione del decreto legge in esame al solo livello di intervento regionale (con il limite di essersi riferiti alle sole Regioni del Bacino Padano) non è condivisibile se si considera il ruolo fondamentale dello Stato sotto il profilo dell'esercizio delle competenze in materia ambientale e, in particolare, sulla qualità dell'aria;

appare dunque opportuno che anche lo Stato, contestualmente a tutte le Regioni interessate dalle procedure di infrazione, proceda ad aggiornare il Programma Nazionale di Controllo dell'Inquinamento Atmosferico (PNCIA approvato con DPCM il 23 dicembre 2021, secondo quanto previsto dal Dlgs 81/2018 di recepimento della Direttiva (UE) 2016/2284 National Emission Ceiling), che rappresenta lo strumento principale a livello nazionale per conseguire miglioramenti della qualità dell'aria in tutto il territorio, con l'individuazione delle ulteriori risorse finanziarie necessarie all'attuazione dei Piani,

impegna il Governo:

a dare corso all'attuazione del Programma Nazionale di Controllo dell'Inquinamento Atmosferico impegnando le risorse previste per il finanziamento dei relativi interventi, valutando altresì la necessità di procedere all'aggiornamento del Piano anche alla luce degli esiti dell'aggiornamento del PNIEC, al fine di garantire la necessaria integrazione tra le politiche in materia di clima ed energia e quelle relative alla tutela della qualità dell'aria.

Art. 1

1.5 (testo 2)

[Paroli](#)

Al comma 1 sostituire le parole: «entro sei mesi» con le seguenti: «entro dodici mesi».

1.11 (testo 2)

[Matera](#)

Al comma 2 sostituire il primo periodo con il seguente:

«Nelle more dell'aggiornamento di cui al comma 1, le Regioni possono disporre la limitazione strutturale della circolazione stradale, nel periodo compreso tra il 1° ottobre di ciascun anno e il 31 marzo dell'anno successivo, delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria "Euro 5", esclusivamente a far data dal 1° ottobre 2024».

1.13 (testo 2)

[Paroli](#)

Al comma 2, quarto periodo, dopo la parola: «limitazione» inserire la seguente: «strutturale».

1.14 (testo 2)

[Basso](#), [Fina](#), [Irto](#), [Martella](#)

Al comma 2, quarto periodo, dopo la parola: «limitazione» inserire la seguente: «strutturale».

1.42 (testo 2)

[Aurora Florida](#), [Magni](#), [Cucchi](#), [De Cristofaro](#)

Al comma 2, quarto periodo, dopo la parola: «limitazione» inserire la seguente: «strutturale».

1.29 (testo 2)

[De Priamo](#), [Sigismondi](#), [Farolfi](#), [Rosa](#), [Tubetti](#)

Dopo il comma 2 inserire il seguente: «2-ter. Le Regioni di cui al comma 1 possono esentare dalle limitazioni alla circolazione le autovetture ed i veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 a partire dalla categoria «Euro 3» mono-fuel o bi-fuel alimentati con i carburanti alternativi individuati nell'articolo 2, comma 1, lettera a) del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257 di attuazione della direttiva comunitaria 2014/94/UE.»

1.36 (testo 2)

[Minasi](#), [Germanà](#), [Potenti](#)

Dopo il comma 2 inserire il seguente: «2-ter. Le Regioni di cui al comma 1 possono esentare dalle limitazioni alla circolazione le autovetture ed i veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 a partire dalla categoria «Euro 3» mono-fuel o bi-fuel alimentati con i carburanti alternativi individuati nell'articolo 2, comma 1, lettera a) del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257 di attuazione della direttiva comunitaria 2014/94/UE.»

1.37 (testo 2)

[Rosso](#)

Dopo il comma 2 inserire il seguente:

«2-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottarsi, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, è disciplinata la circolazione sul territorio nazionale dei veicoli storici di cui all'articolo 60 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Con il decreto di cui al primo periodo sono individuate, in particolare, adeguate percorrenze chilometriche nonché le modalità di accesso di tali veicoli alle aree soggette alle limitazioni della circolazione di cui al comma 2.»

1.38 (testo 3)

[Germanà](#), [Minasi](#), [Potenti](#)

Dopo il comma 2 inserire il seguente:

«2-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottarsi, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, è disciplinata la circolazione sul territorio nazionale dei veicoli storici di cui all'articolo 60 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Con il decreto di cui al primo periodo sono individuate, in particolare, adeguate percorrenze chilometriche nonché le modalità di accesso di tali veicoli alle aree soggette alle limitazioni della circolazione di cui al comma 2.»

1.38 (testo 2)

[Germanà](#), [Minasi](#), [Potenti](#)

Dopo il comma 2 inserire il seguente:

"2-bis. Con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, da emanare entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge di conversione del presente decreto-legge, sono dettate regole uniformi da applicare sul territorio nazionale per la circolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico, iscritti nei Registri di cui all'articolo 60, comma 4 del Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, titolari del Certificato del Rilevanza Storica e collezionistica, di cui all'articolo 4 del Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 17 dicembre 2009, di cui il relativo riconoscimento di

storicità è riportato sulla carta di circolazione. Per tali tipologie di veicoli, nelle aree soggette a limitazioni della circolazione, vengono concessi, per i giorni feriali, almeno un numero di ingressi entrata-uscita non inferiore a 36 all'anno se tali veicoli hanno età di costruzione o, alternativamente, di prima immatricolazione, compresa tra i 20 ed i 39 anni, garantendo la libera circolazione di essi nei giorni prefestivi e festivi. Detti veicoli, se di età di costruzione o, alternativamente, di prima immatricolazione, uguale o superiore a 40 anni, sono sempre esentati da qualsiasi limitazione della circolazione. I residenti nelle aree soggette a limitazioni della circolazione, a prescindere dall'età dei veicoli di cui ai periodi precedenti dei quali sono proprietari e, anche se non residenti, coloro i quali ricoverano detti veicoli presso autorimesse site all'interno delle predette aree, sono altrettanto esentati da qualunque limitazione della circolazione. Fino alla data di emanazione del decreto di cui al presente comma sono ammesse limitazioni alla circolazione dei veicoli di cui ai periodi precedenti solo in termini di fasce orarie di utilizzo non superiori a 16 ore quotidiane, fatti salvi la partecipazione a manifestazioni o raduni e gli spostamenti relativi alle esigenze della loro manutenzione, quest'ultimi da dichiarare tramite dichiarazione resa ai sensi degli articoli 46 e 47 del Decreto del Presidente della Repubblica del 28 dicembre 2000, n. 445, la quale deve essere presente a bordo del veicolo per tutta la durata dello spostamento".

1.0.500 (testo 2)/1

[Aurora Floridaia](#), [Magni](#), [Cucchi](#), [De Cristofaro](#)

All'emendamento 1.0.500 (testo 2), sopprimere il comma 1.

1.0.500 (testo 2)/2

[Basso](#), [Fina](#), [Irto](#)

All'emendamento 1.0.500 (testo 2), comma 1, dopo le parole: "32.870.000 euro per l'anno 2023" inserire le seguenti "e 50.000.000 euro per l'anno 2024"

Conseguentemente, al comma 2:

a) All'alinea, sostituire le parole: "32.870.000 euro per l'anno 2023" con le seguenti "32.870.000 euro per l'anno 2023 e 50.000.000 euro per l'anno 2024";

b) dopo la lettera b) inserire la seguente: "b-bis) quanto a 50 milioni di euro per l'anno 2024 mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190."

1.0.500 (testo 2)/3

[Aurora Floridaia](#), [Magni](#), [Cucchi](#), [De Cristofaro](#)

All'emendamento 1.0.500 (testo 2), al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

dopo le parole: "destinato al finanziamento di investimenti" inserire le seguenti: ", ambientalmente sostenibili, come stabilito dal Regolamento UE 2020/852,";

sopprimere le parole: "e volti alla creazione e alla riqualificazione di aree attrezzate di sosta temporanea a fini turistici e alla valorizzazione del turismo all'aria aperta,".

1.0.500 (testo 2)/4

[Aurora Floridaia](#), [Magni](#), [Cucchi](#), [De Cristofaro](#)

All'emendamento 1.0.500 (testo 2), al comma 1, sostituire le parole: "alla creazione e alla riqualificazione di aree attrezzate di sosta temporanea a fini turistici e alla valorizzazione del turismo all'aria aperta," con le seguenti: "al potenziamento degli autobus elettrici per il trasporto pubblico locale ai fini turistici,".

1.0.500 (testo 2)/5

[Sironi](#), [Aurora Floridaia](#)

All'emendamento 1.0.500 (testo 2), dopo le parole: «turismo all'aria aperta,» aggiungere le seguenti: «senza ulteriore consumo di suolo e senza impermeabilizzazione e nel rispetto degli habitat naturali e semi- naturali nonché della flora e della fauna selvatica.».

1.0.500 (testo 2)/6

[Aurora Floridaia](#), [Magni](#), [Cucchi](#), [De Cristofaro](#)

All'emendamento 1.0.500 (testo 2), sopprimere il comma 2.

1.0.500 (testo 2)/7

[Aurora Floridaia](#), [Magni](#), [Cucchi](#), [De Cristofaro](#)

All'emendamento 1.0.500 (testo 2), sopprimere il comma 3.

1.0.500 (testo 2)/8

[Basso](#), [Fina](#), [Irto](#)

All'emendamento 1.0.500 (testo 2), comma 3, sostituire le parole "per l'anno 2023" con le seguenti: "per ciascuno degli anni 2023 e 2024"

Conseguentemente, al comma 4, dopo la lettera b) inserire la seguente: "b-bis) quanto a 17 milioni per l'anno 2024 mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190."

1.0.500 (testo 2)/9

[Basso](#), [Fina](#), [Irto](#)

All'emendamento 1.0.500 (testo 2), comma 3, aggiungere in fine il seguente periodo: "Entro 15 giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione il Ministero del turismo, d'intesa con la Conferenza Stato-Regioni, procede alla modifica del decreto ministeriale del 22 marzo 2023 recante "Disposizioni applicative per il riparto e l'erogazione delle risorse stanziato sul Fondo istituito dall'articolo 1, comma 611, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, destinate al potenziamento degli interventi finalizzati alla promozione dell'ecoturismo e del turismo sostenibile" per la ripartizione delle risorse aggiuntive di cui al presente comma."

1.0.500 (testo 2)/10

[Aurora Floridaia](#), [Magni](#), [Cucchi](#), [De Cristofaro](#)

All'emendamento 1.0.500 (testo 2), sopprimere il comma 4.

1.0.500 (testo 2)

La Relatrice

Dopo l' articolo aggiungere il seguente:

«**Art. 1-bis.**

(Sviluppo del turismo di prossimità, all'aria aperta ed ecosostenibile per l'abbattimento delle emissioni atmosferiche)

1. Al fine di incentivare il turismo di prossimità e all'aria aperta, che consente di abbattere le emissioni atmosferiche riducendo i lunghi spostamenti e favorendo la preservazione degli ecosistemi locali, secondo le strategie di accelerazione della transizione ecologica e di abbattimento delle emissioni atmosferiche che possono scaturire dalle attività turistiche, è istituito, nello stato di previsione del Ministero del turismo, un fondo, con una dotazione di 32.870.000 euro per l'anno 2023 destinato al finanziamento di investimenti proposti dai Comuni italiani e volti alla creazione e alla riqualificazione di aree attrezzate di sosta temporanea a fini turistici e alla valorizzazione del turismo all'aria aperta, attraverso apposito bando da pubblicarsi da parte del Ministero. Gli interventi finanziati, identificati dal Codice Unico di Progetto (CUP) ai sensi della legge 16 gennaio 2003, n.3, recano un cronoprogramma e sono monitorati ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.

2. Agli oneri derivanti dal comma 1 del presente articolo, pari a 32.870.000 euro per l'anno 2023, si provvede:

a) quanto a euro 29.870.000, mediante corrispondente riduzione del Fondo unico nazionale per il turismo di conto capitale di cui all'articolo 1, comma 368, della legge 30 dicembre 2021, n. 234;

b) quanto a euro 3 milioni, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale

di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2023-2025, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2023, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero del turismo.

3. Al fine di ulteriormente favorire la transizione ecologica nel turismo, con azioni di promozione del turismo intermodale secondo le strategie di abbattimento delle emissioni atmosferiche che possono scaturire dalle attività turistiche, di cui al Fondo istituito dall'articolo 1, comma 611, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, quest'ultimo è ulteriormente incrementato, per l'anno 2023, di euro 17 milioni.

4. Agli oneri derivanti dal comma 3 del presente articolo, pari a euro 17 milioni per l'anno 2023, si provvede:

a) quanto a euro 8.081.369, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2023-2025, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2023, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero del turismo;

b) quanto a euro 8.918.631, mediante corrispondente riduzione del Fondo unico nazionale per il turismo di parte corrente di cui all'articolo 1, comma 366, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.»

1.0.500

La Relatrice

Dopo l' articolo aggiungere il seguente:

«Art. 1-bis.

(Sviluppo del turismo di prossimità, all'aria aperta ed ecosostenibile per l'abbattimento delle emissioni atmosferiche)

1. Al fine di incentivare il turismo di prossimità e all'aria aperta, che consente di abbattere le emissioni atmosferiche riducendo i lunghi spostamenti e favorendo la preservazione degli ecosistemi locali, secondo le strategie di accelerazione della transizione ecologica e di abbattimento delle emissioni atmosferiche che possono scaturire dalle attività turistiche, è istituito, nello stato di previsione del Ministero del turismo, un fondo, con una dotazione di 32.870.000 euro per l'anno 2023 destinato al finanziamento di progetti e iniziative proposti dai Comuni italiani e volti alla creazione e alla riqualificazione di aree attrezzate di sosta temporanea a fini turistici e alla valorizzazione del turismo all'aria aperta, attraverso apposito bando da pubblicarsi da parte del Ministero.

2. Agli oneri derivanti dal comma 1 del presente articolo, pari a 32.870.000 euro per l'anno 2023, si provvede:

a) quanto a euro 29.870.000, mediante corrispondente riduzione del Fondo unico nazionale per il turismo di conto capitale di cui all'articolo 1, comma 368, della legge 30 dicembre 2021, n. 234;

b) quanto a euro 3 milioni, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2023-2025, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2023, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero del turismo.

3. Al fine di ulteriormente favorire la transizione ecologica nel turismo, con azioni di promozione del turismo intermodale secondo le strategie di abbattimento delle emissioni atmosferiche che possono scaturire dalle attività turistiche, di cui al Fondo istituito dall'articolo 1, comma 611, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, quest'ultimo è ulteriormente incrementato, per l'anno 2023, di euro 17 milioni.

4. Agli oneri derivanti dal comma 3 del presente articolo, pari a euro 17 milioni per l'anno 2023,

si provvede:

a) quanto a euro 8.081.369, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2023-2025, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2023, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero del turismo;

b) quanto a euro 8.918.631, mediante corrispondente riduzione del Fondo unico nazionale per il turismo di parte corrente di cui all'articolo 1, comma 366, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.».

1.0.9/5ª Commissione

La Relatrice

All'emendamento 1.0.9 aggiungere, in fine, il seguente comma:

«3. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni competenti provvedono all'adempimento dei compiti di cui al presente articolo con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente».

Coord. 1 (testo 2)

La Relatrice

Al fine di rettificare sotto il profilo formale alcune disposizioni non correttamente formulate, apportare al testo del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, le seguenti modificazioni.

All'articolo 1:

al comma 1, le parole: «in causa C-644/2018» sono sostituite dalle seguenti: «nella causa C-644/18», le parole: «in causa C-573/2019» sono sostituite dalle seguenti: «nella causa C-573/19» e le parole: «della presente disposizione» sono sostituite dalle seguenti: «del presente decreto»;

al comma 2, le parole: «diesel, di categoria "Euro 5"», ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: «diesel di categoria "Euro 5"», le parole: «zone presso le quali» sono sostituite dalle seguenti: «zone nelle quali», la parola: «NO2» è sostituita dalla seguente: «NO₂» e le parole: «piani della qualità» sono sostituite dalle seguenti: «piani di qualità»;

al comma 3, le parole: «provvedono all'attuazione del presente provvedimento» sono sostituite dalle seguenti: «vi provvedono» ed è aggiunto, in fine, il seguente segno di interpunzione: «.».

1.4. Trattazione in consultiva

1.4.1. Sedute

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

1.4.2. Resoconti sommari

1.4.2.1. 1[^] Commissione permanente (Affari Costituzionali)

1.4.2.1.1. 1ª Commissione permanente (Affari Costituzionali) - Seduta n. 30 (pom., Sottocomm. pareri) del 19/09/2023

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

**1ª Commissione permanente
(AFFARI COSTITUZIONALI, AFFARI DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO E
DELL'INTERNO, ORDINAMENTO GENERALE DELLO STATO E DELLA PUBBLICA
AMMINISTRAZIONE, EDITORIA, DIGITALIZZAZIONE)**

**Sottocommissione per i pareri
MARTEDÌ 19 SETTEMBRE 2023**

30ª Seduta

Presidenza del Presidente

TOSATO

La seduta inizia alle ore 13,55.

(238) LA PIETRA. - *Modifiche all'articolo 2 della legge 20 dicembre 2012, n. 238, per il sostegno e la valorizzazione del Pistoia Blues Festival e per la realizzazione del Festival Internazionale Time in Jazz*

(Parere alla 7a Commissione. Esame. Parere non ostativo con osservazioni)

Il presidente **TOSATO** (LSP-PSd'Az), relatore, dopo aver esaminato il disegno di legge in titolo, propone di esprimere, per quanto di competenza, un parere non ostativo, rilevando che, all'articolo 1, comma 2, occorre aggiornare la decorrenza del contributo a favore del Pistoia Blues Festival, prevista a partire dal 2022.

La Sottocommissione conviene.

(782) Ratifica ed esecuzione dei seguenti Accordi: a) *Protocollo alla Convenzione del 1979 sull'inquinamento atmosferico transfrontaliero a lunga distanza, per la riduzione dell'acidificazione, dell'eutrofizzazione e dell'ozono troposferico, con allegati, firmato a Göteborg il 30 novembre 1999; b) Modifiche al testo e agli allegati da II a IX del Protocollo del 1999 per la riduzione dell'acidificazione, dell'eutrofizzazione e dell'ozono troposferico nonché aggiunta dei nuovi allegati X e XI, adottate a Ginevra il 4 maggio 2012*

(Parere alla 3a Commissione. Esame. Parere non ostativo)

Il presidente **TOSATO** (LSP-PSd'Az), relatore, dopo aver esaminato il disegno di legge in titolo, propone di esprimere, per quanto di competenza, un parere non ostativo.

La Sottocommissione conviene.

(870) Conversione in legge del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale

(Parere alla 8a Commissione. Esame. Parere non ostativo)

Il presidente **TOSATO** (LSP-PSd'Az), relatore, dopo aver esaminato il disegno di legge in titolo, propone di esprimere, per quanto di competenza, un parere non ostativo.

La Sottocommissione conviene.

La seduta termina alle ore 14,05.

1.4.2.1.2. 1ª Commissione permanente (Affari Costituzionali) - Seduta n. 35 (pom., Sottocomm. pareri) del 17/10/2023

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

**1ª Commissione permanente
(AFFARI COSTITUZIONALI, AFFARI DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO E
DELL'INTERNO, ORDINAMENTO GENERALE DELLO STATO E DELLA PUBBLICA
AMMINISTRAZIONE, EDITORIA, DIGITALIZZAZIONE)**

**Sottocommissione per i pareri
MARTEDÌ 17 OTTOBRE 2023**

35ª Seduta

Presidenza del Presidente

TOSATO

La seduta inizia alle ore 15,40.

(860) *Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sul trasporto aereo tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e lo Stato del Qatar, dall'altra, con allegati, fatto a Lussemburgo il 18 ottobre 2021*

(Parere alla 3a Commissione. Esame. Parere non ostativo)

Il presidente **TOSATO** (LSP-PSd'Az), relatore, esaminato il disegno di legge in titolo, propone di esprimere, per quanto di competenza, un parere non ostativo.

La Sottocommissione conviene.

(861) *Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di sede tra la Repubblica italiana e l'Ufficio europeo per il sostegno all'asilo relativo allo stabilimento di un ufficio operativo in Roma, fatto a Roma il 22 novembre 2017, con Dichiarazione interpretativa congiunta fatta a Roma il 1º luglio 2021 e a La Valletta il 13 luglio 2021*

(Parere alla 3a Commissione. Esame. Parere non ostativo)

Il presidente **TOSATO** (LSP-PSd'Az), relatore, esaminato il disegno di legge in titolo, propone di esprimere, per quanto di competenza, un parere non ostativo.

La Sottocommissione conviene.

(840) *MARTI. - Istituzione di un contributo stabile all'Istituto della Enciclopedia italiana*

(Parere alla 7a Commissione. Esame. Parere non ostativo)

Il presidente **TOSATO** (LSP-PSd'Az), relatore, esaminato il disegno di legge in titolo, propone di esprimere, per quanto di competenza, un parere non ostativo.

La Sottocommissione conviene.

(870) *Conversione in legge del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale*

(Parere alla 8a Commissione su emendamenti. Esame. Parere non ostativo)

Il presidente **TOSATO** (LSP-PSd'Az), relatore, esaminati gli emendamenti approvati nella seduta del 17 ottobre, riferiti al disegno di legge in titolo, propone di esprimere, per quanto di competenza, un parere non ostativo.

La Sottocommissione conviene.

La seduta termina alle ore 15,45.

1.4.2.2. 4[^] Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea)

1.4.2.2.1. 4ª Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea) - Seduta n. 87 (pom.) del 19/09/2023

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

4ª Commissione permanente
(POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)

MARTEDÌ 19 SETTEMBRE 2023

87ª Seduta

Presidenza del Presidente

[TERZI DI SANT'AGATA](#)

La seduta inizia alle ore 15,05.

IN SEDE CONSULTIVA

(870) Conversione in legge del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale

(Parere alla 8ª Commissione. Esame e rinvio)

Il presidente [TERZI DI SANT'AGATA](#) (FdI), relatore, introduce il disegno di legge in esame, di conversione in legge del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale.

La proposta è diretta a valorizzare i risultati conseguiti nei diversi settori responsabili delle emissioni inquinanti dalle regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna, firmatarie dell'Accordo di programma per il miglioramento della qualità dell'aria nel bacino padano del 2017, anche in ottemperanza alle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020, nella causa C-644/18, e del 12 maggio 2022, nella causa C-573/19, rispettivamente in materia di materiale particolato PM10 (particelle di diametro aerodinamico inferiore o uguale ai 10 µm) e biossido di azoto NO2.

Il decreto-legge consta di due articoli.

L'articolo 1, comma 1, prevede per le suddette Regioni l'obbligo di riesaminare i contenuti degli strumenti di pianificazione adottati e dei relativi provvedimenti attuativi, al fine di quantificare l'effettivo contributo delle diverse misure ad oggi poste in essere, ivi comprese quelle attuative del predetto Accordo, alla riduzione delle emissioni di PM10 e NO2, anche alla luce degli effetti derivanti dai provvedimenti emergenziali in materia di circolazione stradale adottati a fronte della pandemia di COVID-19.

Al comma 2 si prevede che, nelle more degli esiti di tali valutazioni, le eventuali misure di limitazione della circolazione di veicoli di categoria "Euro 5", già oggetto degli impegni assunti dalle regioni a norma dell'articolo 2 dell'Accordo, possono essere attuate esclusivamente a far data dal 1° ottobre 2024.

Tale scadenza tiene conto delle criticità legate alla indisponibilità dei materiali necessari alla produzione di batterie di veicoli elettrici, in grado da assicurare una tempestiva sostituzione dei veicoli "Euro 5". La tempistica proposta, inoltre, non confligge con gli obiettivi del Pacchetto UE "Pronti per il 55%" (*Fit for 55*) che, per quanto attiene alla riduzione dell'uso di combustibili fossili nei trasporti, richiede che sia realizzata una infrastruttura sufficiente per la ricarica o il rifornimento dei veicoli elettrici o alimentati con combustibili alternativi.

A decorrere dal 1° ottobre 2025, invece, la limitazione alla circolazione è inserita nei piani della

qualità dell'aria delle Regioni di cui al comma 1, che adottano i relativi provvedimenti attuativi nel rispetto di quanto previsto dal secondo e dal terzo periodo del comma 2.

La proposta normativa, infine, attraverso una norma di rango primario, intende rafforzare gli impegni assunti dalle Regioni nell'ambito dell'Accordo, confermando altresì il campo di applicazione della misura, che riguarda le autovetture e i veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel, di categoria "Euro 5" e interessa prioritariamente le aree urbane dei comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti presso i quali opera un adeguato servizio di trasporto pubblico locale, ricadenti in zone presso le quali risulta superato uno o più dei valori limite del materiale particolato PM10 o del biossido di azoto NO2.

L'articolo 2 riguarda l'entrata in vigore.

Il seguito dell'esame è, quindi, rinviato.

Schema di decreto legislativo recante disposizioni per il compiuto adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni al regolamento (UE) 2018/1805 relativo al riconoscimento reciproco dei provvedimenti di congelamento e di confisca (n. 70)

(Osservazioni alla 2a Commissione. Esame e rinvio)

Il senatore [SCURRIA](#) (Fdl), relatore, introduce lo schema di decreto legislativo in titolo, recante le disposizioni per il compiuto adeguamento della normativa nazionale al regolamento (UE) 2018/1805, relativo al riconoscimento reciproco dei provvedimenti di congelamento (sequestro, nel linguaggio giuridico nazionale) e di confisca.

Le norme del regolamento sono direttamente applicabili sin dal 19 dicembre 2020, mentre il termine per l'esercizio della delega, previsto all'articolo 12 della legge di delegazione europea 2021, scadrà il 10 dicembre 2023, per effetto dall'articolo 1 della medesima legge di delegazione europea, che rinvia agli articoli 31 e 32 della legge n. 234 del 2012. [Il termine per l'espressione dei pareri parlamentari scadrà il 15 ottobre 2023.](#)

Il regolamento sostituisce i cinque previgenti strumenti: decisione 2007/845/GAI, sul reperimento dei beni; decisione quadro 2005/212/GAI, relativa alla confisca di beni, strumenti e proventi di reato; direttiva 2014/42/UE, relativa al congelamento e alla confisca dei beni strumentali e dei proventi da reato nell'Unione europea; decisione quadro 2003/577/GAI, relativa all'esecuzione nell'Unione europea dei provvedimenti di blocco dei beni o di sequestro probatorio; decisione quadro 2006/783/GAI, relativa all'applicazione del principio del reciproco riconoscimento delle decisioni di confisca. Queste ultime due decisioni quadro, che restano applicabili nei confronti degli Stati membri non vincolati dal regolamento (e cioè Danimarca e Irlanda), erano state recepite in Italia con i decreti legislativi 15 febbraio 2016, n. 35, e 7 agosto 2015, n. 137.

I provvedimenti di congelamento, previsti nei procedimenti penali o in materia penale (per il nostro Paese nei procedimenti di prevenzione), o di confisca emessi in uno Stato membro, debbono essere riconosciuti ed eseguiti negli altri Stati membri, alle cui autorità vengono trasmessi con un "certificato", senza ulteriori formalità, sulla base del principio della reciproca fiducia. Per alcune categorie di reati, punibili con la reclusione della durata di almeno tre anni nello Stato di emissione, è esclusa la verifica della doppia punibilità.

È altresì introdotta la definizione della tempistica procedimentale ed è innovata la disciplina dei motivi di rifiuto. In particolare, tra le principali previsioni, è prevista l'introduzione di un eccezionale motivo di rifiuto opponibile quando, in presenza di «*elementi specifici e oggettivi*», sussistano «*seri motivi*» per ritenere che l'esecuzione del provvedimento di sequestro o di confisca «*comporti, nelle particolari circostanze del caso, una palese violazione di un pertinente diritto fondamentale previsto dalla Carta, in particolare il diritto a un ricorso effettivo, il diritto a un giudice imparziale e i diritti della difesa*». Inoltre, con riguardo ai provvedimenti di confisca, a fronte dell'avvenuta eliminazione dell'ampio potere discrezionale di rifiuto del riconoscimento in precedenza previsto nei casi di confisca cosiddetta "estesa", è stato disciplinato uno specifico motivo di rifiuto riguardante i provvedimenti emessi all'esito di processi celebrati *in absentia*, opponibile allorché l'interessato non sia stato «*informato in tempo utile del fatto che un tale provvedimento di confisca poteva essere emesso in caso di sua mancata comparizione in giudizio*».

Atteso che il regolamento è direttamente applicabile sin dal 19 dicembre 2020, la disciplina in esame risulta meno estesa dei citati decreti legislativi n. 137 del 2015 e n. 35 del 2016.

Il decreto legislativo è costituito da 8 articoli suddivisi in tre capi: il capo I reca all'articolo 1 le disposizioni generali, agli articoli 2 e 3 rispettivamente regole concernenti il riconoscimento, l'esecuzione e la trasmissione dei provvedimenti di sequestro nel cui ambito sono designate le autorità nazionali competenti ed infine all'articolo 4 le modifiche al codice di procedura penale in materia di assenza.

Il capo II reca alcuni interventi diretti a uniformare alle nuove disposizioni i decreti legislativi n. 137 e 35 (articoli 5 e 6), mentre il capo III è dedicato alle norme transitorie e finali (articoli 7 e 8).

Il seguito dell'esame è, quindi, rinviato.

Schema di decreto legislativo di modifica e integrazione del decreto legislativo 17 marzo 2023, n. 42, in attuazione del regolamento (UE) 2021/2116 sul finanziamento, sulla gestione e sul monitoraggio della politica agricola comune e che abroga il regolamento (UE) n. 1306/2013, recante l'introduzione di un meccanismo sanzionatorio, sotto forma di riduzione dei pagamenti ai beneficiari degli aiuti della politica agricola comune ([n. 72](#))

(Osservazioni alle Commissioni 2ª e 9ª riunite. Esame e rinvio)

La senatrice [MURELLI](#) (*LSP-PSd'Az*), relatrice, introduce lo schema di decreto legislativo in titolo, di modifica e integrazione del decreto legislativo 17 marzo 2023, n. 42, recante l'introduzione di un meccanismo sanzionatorio, sotto forma di riduzione dei pagamenti ai beneficiari degli aiuti della politica agricola comune, in attuazione del regolamento (UE) n. 2021/2116 sul finanziamento, sulla gestione e sul monitoraggio della politica agricola comune.

Esso è finalizzato all'armonizzazione del regime sanzionatorio, sotto forma di riduzione o di esclusione dai pagamenti ai beneficiari degli aiuti della politica agricola comune, in ossequio alle previsioni dei regolamenti della Politica Agricola Comune (PAC) 2023-2027 e per la tutela degli interessi finanziari dell'Unione europea.

I regolamenti che normano la PAC 2023-2027, differentemente dalla scorsa programmazione, dispongono infatti che, anche per gli interventi settoriali, le informazioni sui sistemi di controllo e sulle sanzioni siano contenute nei Piani Strategici Nazionali, e che è compito degli Stati membri adottare le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative per garantire l'efficace tutela degli interessi finanziari dell'Unione, imponendo, tra l'altro, sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive. Si rende pertanto necessario stabilire le sanzioni amministrative, sotto forma di riduzioni dei pagamenti ai beneficiari degli aiuti PAC, anche per gli interventi settoriali, nonché disciplinare il recupero di pagamenti indebiti, precedentemente regolato a livello unionale.

In particolare, i primi 12 articoli dello schema di decreto legislativo modificano o integrano il decreto legislativo n. 42 del 2023, introducendo il recupero dei pagamenti indebiti; la modifica dell'impianto sanzionatorio per la condizionalità sociale; le riduzioni in caso di presentazione tardiva di modifiche alla domanda di aiuto presentata nei termini utili; il numero massimo di ovicaprini non identificati, allevati nelle zone montane; la specificazione della successione temporale dell'applicazione degli obblighi e dei controlli di condizionalità; le disposizioni specifiche per le riduzioni dei pagamenti per gli eco-schemi; la previsione di sanzioni nel caso di violazione degli impegni e di altri obblighi degli interventi dello sviluppo rurale non connessi alla superficie e agli animali, ivi inclusa la relativa ammissibilità.

Inoltre, il decreto legislativo n. 42 del 2023 è integrato con la previsione di sanzioni per il settore vitivinicolo, ortofrutticolo, dell'apicoltura, dell'olio d'oliva e delle olive da tavola, nonché con la sostituzione del capo VII per le violazioni di disposizioni del settore dell'ortofrutta, delle patate e del settore olivicolo, per il qual ultimo è introdotto un sistema sanzionatorio ex novo.

L'articolo 13 reca la clausola di invarianza finanziaria.

Il seguito dell'esame è, quindi, rinviato.

Schema di decreto legislativo recante adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento UE 2018/1727, che istituisce l'Agenzia dell'Unione Europea per la cooperazione giudiziaria penale (Eurojust) e che sostituisce e abroga la decisione 2002/187/GAI ([n. 77](#))

(Osservazioni alla 2ª Commissione)

Il presidente [TERZI DI SANT'AGATA](#) (FdI), relatore, introduce lo schema di decreto legislativo in titolo, recante l'adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (UE) n. 2018/1727, che istituisce l'Agenzia dell'Unione europea per la cooperazione giudiziaria penale (Eurojust). Lo schema è predisposto in esecuzione delle disposizioni dell'articolo 11 della legge 4 agosto 2022, n. 127 (legge di delegazione europea 2021).

Si ricorda che Eurojust è stata istituita con la decisione del Consiglio 2002/187/GAI, a cui l'Italia aveva dato attuazione con la legge 14 marzo 2005, n. 41.

Le funzioni e i compiti originari dell'organismo sono stati rafforzati dalla decisione 2009/426/GAI. Successivamente, è stato adottato il regolamento (UE) n. 2018/1727 che, abrogando la decisione del 2002, definisce ora la struttura, il funzionamento, la sfera d'azione e i compiti di Eurojust, che si attiverà di propria iniziativa o su richiesta della Procura europea (EPPO).

Le maggiori innovazioni del regolamento riguardano lo *status* e il rafforzamento dei poteri del membro nazionale - considerato dal Consiglio superiore della magistratura "*a tutti gli effetti un magistrato che conserva il suo status di autorità giudiziaria nazionale e che, al pari del magistrato membro del collegio di EPPO e dei procuratori europei delegati di detta struttura esercita le sue funzioni nell'ordinamento nazionale e nello spazio giudiziario europeo*" - e dei suoi collaboratori.

Tali considerazioni dell'organo di autogoverno della magistratura sono alla base del principale intervento di modifica attuato con lo schema di decreto legislativo, a mezzo del quale si prevede che l'incarico di membro nazionale presso Eurojust, così come quello di aggiunto o di assistente del membro nazionale, sia ora ricoperto da magistrati in ruolo e che, pertanto, alla relativa nomina non possa più provvedere il Ministro della giustizia, dovendo la stessa essere affidata al Consiglio superiore della magistratura.

Lo schema di decreto legislativo si compone di 15 articoli.

L'articolo 1 individua l'oggetto, l'articolo 2 delinea la struttura operativa italiana presso Eurojust, gli articoli 3, 6 e 7 disciplinano la nomina rispettivamente del membro nazionale presso Eurojust e dell'aggiunto, dell'assistente del membro nazionale e dell'aggiunto o di assistenti ulteriori del membro nazionale. L'articolo 9 delinea i poteri del membro nazionale; l'articolo 10 provvede alla richiesta e scambio di informazioni con le autorità nazionali; l'articolo 11 reca le modalità di designazione dei corrispondenti nazionali di Eurojust mentre l'articolo 12 istituisce il Sistema di coordinamento nazionale di Eurojust. L'articolo 13 reca le disposizioni transitorie, l'articolo 14 dispone l'abrogazione della citata legge n. 41 del 2005 e l'articolo 15 reca le disposizioni finanziarie.

Il provvedimento è coerente con il regolamento (UE) n. 2018/1727, cui mira a dare attuazione, e si preannunciano quindi osservazioni non ostative.

Il seguito dell'esame è, quindi, rinviato.

La seduta termina alle ore 15,25.

1.4.2.2.2. 4ª Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea) - Seduta n. 92 (ant.) del 04/10/2023

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

4ª Commissione permanente (POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)

MERCOLEDÌ 4 OTTOBRE 2023

92ª Seduta

Presidenza del Presidente

[TERZI DI SANT'AGATA](#)

La seduta inizia alle ore 8,50.

IN SEDE CONSULTIVA

(785) CALANDRINI e altri. - Disposizioni per la celebrazione del centenario della città di Latina 1932-2032 "Città del '900, città delle acque, città dell'accoglienza"

(Parere alla 7ª Commissione. Seguito e conclusione dell'esame. Parere non ostativo)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta di ieri.

Il senatore [SCURRIA](#) (Fdl), relatore, illustra uno schema di parere sul disegno di legge in titolo, recante disposizioni per la celebrazione del centenario della città di Latina 1932-2032 «Città del '900, città delle acque, città dell'accoglienza».

Rileva, in particolare, che l'articolo 2 individua gli interventi e le iniziative, da svolgersi a Latina tra il 2023 e il 2032, tra cui quelli che si riferiscono alla realizzazione e promozione di eventi e di progetti caratterizzati da un'ampia collaborazione istituzionale e tra privati, con particolare riferimento anche all'Unione europea.

Valuta, quindi, che il disegno di legge non presenta profili di criticità in ordine alla compatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea, e propone di esprimere un parere non ostativo.

Il senatore [SENSI](#) (PD-IDP) preannuncia il voto di astensione del suo Gruppo, poiché ritiene il provvedimento connotato dal ricorrente atteggiamento divisivo della maggioranza di Governo, in questo caso esemplificato dalla mancanza di volontà nell'aprire la composizione del Comitato promotore alla più ampia partecipazione delle diverse realtà istituzionali e politiche, su temi che pur sarebbero pienamente condivisibili.

Il senatore [LOREFICE](#) (M5S) auspica l'ampliamento del dibattito a un orizzonte più ampio rispetto all'oggetto specifico del disegno di legge. Ritiene quindi necessario prospettare l'adozione di una normativa organica, in cui porre criteri generali e vevoli non solo per singoli episodici interventi. Preannuncia, quindi, il voto di astensione del suo Gruppo nei confronti di un provvedimento che esprime un reiterato approccio non cooperativo delle forze di maggioranza.

Il relatore [SCURRIA](#) (Fdl) ricorda che la composizione del Comitato ha carattere prettamente istituzionale e non politica, ed ha il compito di mettere in atto un programma di celebrazioni, eventi, manifestazioni culturali e pratiche di intervento e di iniziative per la tutela e la valorizzazione degli spazi urbani simbolo della città di Latina, con il coinvolgimento e l'inclusione dell'intera cittadinanza locale.

Previa verifica della presenza del prescritto numero di senatori, il PRESIDENTE pone quindi ai voti lo schema di parere non ostativo elaborato dal relatore, pubblicato in allegato al resoconto.

La Commissione approva.

(870) Conversione in legge del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale

(Parere alla 8a Commissione. Seguito e conclusione dell'esame. Parere favorevole)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 19 settembre.

Il presidente [TERZI DI SANT'AGATA](#) (*FdI*), relatore, illustra uno schema di parere sul disegno di legge in titolo, di conversione del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale.

Ricorda che esso contiene disposizioni corrispondenti alla tipologia di quelle indicate come oggetto proprio del disegno di legge europea dall'articolo 30, comma 3, della legge n. 234 del 2012, essendo finalizzato ad ottemperare a due sentenze della Corte di giustizia in materia di inquinamento atmosferico nelle regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna.

Ricorda, inoltre, che sulla stessa materia è pendente anche la procedura di infrazione n. 2020/2299 e che è in corso di esame presso le Istituzioni europee la proposta di direttiva di rifusione COM(2022) 542, che dispone norme più stringenti relative alla qualità dell'aria, su cui la 4a Commissione ha approvato, il 31 maggio 2023, la risoluzione *Doc. XVIII-bis*, n. 8, alla quale ha risposto la Commissione europea, con la nota C(2023) 5562 del 9 agosto 2023.

Ritenendo, quindi, che il disegno di legge non presenti profili di criticità in ordine alla compatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea, propone di esprimere un parere favorevole.

Il senatore [LOMBARDO](#) (*Az-IV-RE*) preannuncia il suo voto di astensione, ritenendo che, per la sua particolare conformazione orografica, l'Italia riscontri difficoltà oggettive nell'adempiere agli obblighi stringenti posti dal disegno di legge. Evidenzia, quindi, che il provvedimento interviene solo a fissare limiti più rigorosi e divieti di circolazione, senza intervenire sulle modalità inquinanti dei trasporti e delle altre fonti di emissione.

La senatrice [ROJC](#) (*PD-IDP*) si associa alle considerazioni del senatore Lombardo e preannuncia il voto di astensione del suo Gruppo.

Il senatore [ZANETTIN](#) (*FI-BP-PPE*), nel preannunciare il suo voto favorevole, evidenzia la particolarità della pianura Padana, il cui livello di inquinamento è oggettivamente in gran parte determinato dalla sua specifica condizione orografica e climatica, che favorisce l'accumulo e il ristagno delle sostanze inquinanti.

La senatrice [MURELLI](#) (*LSP-PSd'Az*) esprime fiducia nell'operato del Governo a favore della qualità dell'aria, consapevole che il superamento dei livelli limite dipende anche dalle condizioni atmosferiche proprie dei vari territori interessati, con l'accumulo di inquinamento in parte non prodotto localmente. Ritiene inoltre necessario investire nell'ammodernamento della rete autostradale, per favorire la transizione all'elettrico. Preannuncia il voto favorevole del suo Gruppo.

La senatrice [BEVILACQUA](#) (*M5S*) ricorda la risoluzione sulla proposta COM(2022) 542, relativa alla qualità dell'aria, di cui è stata relatrice e che è stata approvata in Commissione con il consenso di tutte le forze politiche. Si sofferma poi sulla situazione drammatica di centinaia di famiglie di lavoratori della Magneti-Marelli, per sottolineare che i cambiamenti climatici vanno governati e accompagnati con politiche efficaci e non subiti passivamente. In tale prospettiva, il Governo dovrebbe adottare politiche lungimiranti di trasformazione del tessuto socio-economico e produttivo. Preannuncia il voto di astensione del suo Gruppo.

Il presidente relatore [TERZI DI SANT'AGATA](#) (*FdI*) ricorda che la citata risoluzione è stata adottata, il 31 maggio scorso, anche sulla base delle audizioni svolte dalla Commissione, in cui è stata ben evidenziata la particolarità delle condizioni ambientali della pianura Padana, che peraltro trova riscontro in molte altre aree europee. Ribadisce le conclusioni della risoluzione, in cui si è rilevata l'incongruità, sul piano della proporzionalità, di obiettivi fissati senza una adeguata gradualità e flessibilità, con riguardo a particolarità orografiche e climatiche di specifici territori.

Il [PRESIDENTE](#), quindi, previa verifica della presenza del prescritto numero di senatori, pone ai voti lo schema di parere da egli elaborato, pubblicato in allegato al resoconto.

La Commissione approva.

(674) Interventi a sostegno della competitività dei capitali

(Parere alla 6a Commissione. Seguito e conclusione dell'esame. Parere non ostativo con osservazioni)
Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 19 giugno.

La senatrice [PELLEGRINO](#) (*FdI*), relatrice, illustra uno schema di parere sul disegno di legge in titolo, collegato alla manovra di finanza pubblica, che prevede interventi a sostegno della competitività dei capitali.

Rileva che il provvedimento si pone in linea con l'ordinamento europeo e in molti casi determina una maggiore conformità dell'ordinamento nazionale alla corrispondente normativa dell'Unione europea. Propone quindi di esprimere un parere non ostativo, osservando, in riferimento all'articolo 1, che estende l'esclusione dalla disciplina dell'offerta fuori sede anche ai casi di "auto-collocamento", l'opportunità di preservare le tutele per il risparmiatore previste dal quadro normativo in materia di *investor protection*, ivi comprese le tutele rafforzate del regime dell'offerta fuori sede.

Propone inoltre di rilevare l'opportunità di un coordinamento con la proposta di direttiva COM(2022) 761 sulle "strutture con azioni a voto plurimo nelle società che chiedono l'ammissione alla negoziazione delle loro azioni in un mercato di crescita per le PMI", nonché di valutare i rischi sottesi al potenziamento del voto multiplo e l'opportunità di introdurre adeguate tutele per gli azionisti di minoranza.

Il [PRESIDENTE](#), previa verifica della presenza del prescritto numero di senatori, pone ai voti lo schema di parere, pubblicato in allegato al resoconto.

La Commissione approva.

(878) Conversione in legge del decreto-legge 15 settembre 2023, n. 123, recante misure urgenti di contrasto al disagio giovanile, alla povertà educativa e alla criminalità minorile, nonché per la sicurezza dei minori in ambito digitale

(Parere alle Commissioni 1ª e 2ª riunite. Seguito e conclusione dell'esame. Parere non ostativo con osservazioni)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 27 settembre.

Il senatore [SCURRIA](#) (*FdI*), relatore, illustra uno schema di parere sul disegno di legge in titolo, di conversione del decreto-legge 15 settembre 2023, n. 123, recante misure urgenti di contrasto al disagio giovanile, alla povertà educativa e alla criminalità minorile, nonché per la sicurezza dei minori in ambito digitale.

Ritenendo che il disegno di legge non presenti profili di criticità in ordine alla compatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea, propone di esprimere un parere non ostativo, osservando tuttavia come sia necessario un richiamo al rispetto della normativa europea vigente, con riferimento all'affidamento a privati degli impianti sportivi, e invitando a prevedere misure specifiche per potenziare l'inclusione sociale dei giovani, mediante risorse e programmi europei.

Il senatore [SENSI](#) (*PD-IDP*) preannuncia il voto contrario del suo Gruppo su un provvedimento che, come molti altri di questo Governo, interviene solo quando intervengano fatti di cronaca, e non muove invece da una visione organica dei fenomeni da affrontare. Precisa, quindi, come le misure repressive e di contrasto previste dal decreto-legge siano espressive di una visione riduttiva dei fenomeni, del tutto insufficiente per arginare in modo efficace e lungimirante il disagio giovanile in molte aree del Paese.

Il senatore [LOMBARDO](#) (*Az-IV-RE*) ritiene che il Governo debba intervenire non sull'onda dell'emergenza, nel singolo contesto più emblematico, ma attraverso un'azione anche normativa più generale. Ricorda il disegno di legge del suo Gruppo sulla sicurezza dei minori in ambito digitale, per sviluppare la loro consapevolezza sull'uso dei *social media* e per prevenire i rischi che questo comporta, tenendo conto dell'età estremamente precoce dei ragazzi nel loro utilizzo, anche prolungato a diverse ore. Preannuncia pertanto il suo voto contrario.

Il senatore [LOREFICE](#) (*M5S*) esprime la contrarietà del suo Gruppo ad un provvedimento che affronta un tema di così ampia portata, per di più con decretazione d'urgenza, adottando un approccio securitario in un contesto dove proliferano le diverse mafie. Ci sarebbe bisogno invece di messaggi chiari e organici, e non invece misure repressive occasionali che non producono alcun cambiamento incisivo nelle realtà interessate.

La senatrice [MURELLI](#) (*LSP-PSd'Az*) si dichiara favorevole allo schema di parere proposto dal

relatore e all'impostazione del Governo, che dimostra di voler intervenire per rafforzare la sicurezza dei minori e che auspicabilmente allargherà la sua azione, a partire dall'ambito dell'educazione all'uso dei *social media*, anche con un'adeguata formazione dei docenti ed educatori che devono essere maggiormente coinvolti a tale fine.

La senatrice [PELLEGRINO](#) (*FdI*) osserva come il decreto-legge in esame, ad una lettura non superficiale, abbia un'impostazione non solo di natura repressiva, ma preveda anche l'incremento di 6 milioni di euro del Fondo per il miglioramento dell'offerta formativa, al fine di incentivare la presenza dei docenti nelle zone più disagiate, o l'obbligo del *parental control* per filtrare i contenuti sui dispositivi mobili, o ancora gli obblighi informativi per i produttori dei dispositivi. Ritiene, quindi, il decreto un buon inizio, a cui potranno seguire ulteriori misure e preannuncia il voto favorevole del suo Gruppo.

Il [PRESIDENTE](#), quindi, previa verifica della presenza del prescritto numero di senatori, pone ai voti lo schema di parere, pubblicato in allegato al resoconto.

La Commissione approva.

ESAME DI PROGETTI DI ATTI LEGISLATIVI DELL'UNIONE EUROPEA

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2011/36/UE concernente la prevenzione e la repressione della tratta di esseri umani e la protezione delle vittime ([COM \(2022\) 732 definitivo](#))

(Seguito e conclusione dell'esame, ai sensi dell'articolo 144, commi 1-*bis* e 6, del Regolamento)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 1° agosto.

Il presidente [TERZI DI SANT'AGATA](#) (*FdI*), relatore, ricorda che la proposta di direttiva COM(2022) 732, in materia di prevenzione e repressione della tratta di esseri umani e di protezione delle vittime, è stata esaminata in modo approfondito a partire dallo scorso marzo, tenendo conto anche delle osservazioni, nel complesso positive, espresse dal Governo nella relazione trasmessa ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 234 del 2012.

Ci si è soffermati, in particolare, sull'articolo 18-*bis*, che prevede l'obbligo per gli Stati membri di prevedere come reato l'uso di servizi oggetto di sfruttamento umano nella consapevolezza che chi presta tali servizi è vittima di un reato di tratta, evidenziando l'esigenza che, in sede di recepimento della direttiva nell'ordinamento nazionale, siano fissati adeguati principi e criteri direttivi sulla necessità di prevedere le opportune disposizioni volte non solo a delineare in modo preciso il reato in questione (che riguarda solo i servizi prestati e non anche i beni prodotti), ma anche a prevedere le adeguate distinzioni in base alla natura della fattispecie e alla qualità dei soggetti imputabili.

Per quanto riguarda l'*iter* di esame presso le Istituzioni europee, il 9 giugno il Consiglio ha adottato un approccio generale, per avviare i triloghi con il Parlamento europeo, mentre quest'ultimo è ancora in fase di esame presso le Commissioni riunite LIBE (libertà civili, giustizia e affari interni) e FEMM (diritti delle donne e uguaglianza di genere).

Il Presidente ricorda, infine, che il termine delle 8 settimane previste dal Protocollo n. 2 sulla sussidiarietà, è scaduto lo scorso 22 marzo e che altre 19 Camere dei Parlamenti nazionali dell'UE hanno esaminato la proposta, senza sollevare criticità.

Ritiene quindi di poter confermare l'orientamento favorevole circa il rispetto dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità.

La Commissione prende atto.

POSTICIPAZIONE DELLA SEDUTA DI DOMANI

Il [PRESIDENTE](#) avverte che la seduta, già convocata per le ore 9,15 di domani, giovedì 5 ottobre, è posticipata alle ore 10.

La Commissione prende atto.

La seduta termina alle ore 9,50.

**PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE
SUL DISEGNO DI LEGGE N. 785**

La 4a Commissione permanente,

esaminato il disegno di legge in titolo, recante disposizioni per la celebrazione del centenario della città di Latina 1932-2032 «Città del '900, città delle acque, città dell'accoglienza»; considerato che esso è finalizzato a promuovere l'immagine della città di Latina in ambito nazionale e a livello internazionale, attraverso la realizzazione di iniziative celebrative e progetti culturali, da perseguire con la collaborazione tra Istituzioni, enti, associazioni culturali e scuole; rilevato che l'articolo 2 individua gli interventi e le iniziative, da svolgersi a Latina e da realizzarsi tra il 2023 e il 2032, che sono riconosciuti dalla legge meritevoli di finanziamento e in particolare quelli previsti dalla lettera *m*), che si riferiscono alla realizzazione e promozione di eventi e di progetti caratterizzati da un'ampia collaborazione istituzionale e tra privati con particolare riferimento anche all'Unione europea; valutato che il disegno di legge non presenta profili di criticità in ordine alla compatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo.

**PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE
SUL DISEGNO DI LEGGE N. 870**

La 4ª Commissione permanente, esaminato il disegno di legge in titolo, di conversione del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale; considerato esso è finalizzato ad ottemperare alle sentenze della Corte di Giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020 nella causa C-644/2018 e del 12 maggio 2022 nella causa C-573/2019, relative al superamento dei valori di particolato PM10 e di biossido di azoto NO2 nelle regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna; rilevato che è pendente una terza procedura di infrazione, la n. 2020/2299, con cui la Commissione europea ha contestato la cattiva applicazione in Italia della direttiva 2008/50/CE per quanto concerne i valori limite per il PM2,5, che non è stato rispettato in diverse città italiane, tra cui Venezia e Padova, e alcune zone nei pressi di Milano; ricordato che è in corso di esame presso le Istituzioni europee la proposta di direttiva di rifusione COM(2022) 542, che dispone norme più stringenti relative alla qualità dell'aria, su cui la 4ª Commissione ha approvato, il 31 maggio 2023, la risoluzione *Doc. XVIII-bis*, n. 8, alla quale ha risposto la Commissione europea, con la nota C(2023) 5562 del 9 agosto 2023; rilevato che le disposizioni contenute nel provvedimento corrispondono alla tipologia di quelle indicate come oggetto proprio del disegno di legge europea, dall'articolo 30, comma 3, della legge n. 234 del 2012; valutato che il disegno di legge non presenta profili di criticità in ordine alla compatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea, esprime, per quanto di competenza, parere favorevole.

**PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE
SUL DISEGNO DI LEGGE N. 674**

La 4ª Commissione, esaminato il disegno di legge in titolo, collegato alla manovra di finanza pubblica, che prevede interventi a sostegno della competitività dei capitali; rilevato che il mercato dei capitali italiano, in percentuale al PIL, risulta sottodimensionato rispetto a quelli delle altre economie avanzate, come evidenziato dall'OCSE nel "*OECD Capital Market Review of Italy for 2020*", a causa, sia di debolezze strutturali, sia di ostacoli di natura normativa e regolamentare, come specificato nel Libro Verde del MEF, del 2022, su "*La competitività dei mercati finanziari italiani a supporto della crescita*"; considerato che il disegno di legge prevede disposizioni di semplificazione in materia di accesso e regolamentazione dei mercati di capitali (capo I), di regolamentazione delle autorità nazionali di

vigilanza (capo II), di promozione dell'inclusione finanziaria (capo III), di modifica alla disciplina del patrimonio destinato istituito dal decreto-legge n. 34 del 2020 (capo IV) e disposizioni finanziarie (capo V);

valutato che le citate disposizioni si pongono in linea con l'ordinamento europeo e in molti casi determinano una maggiore conformità dell'ordinamento nazionale alla corrispondente normativa dell'Unione europea,

esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo, con le seguenti osservazioni:

In riferimento all'articolo 1, che estende l'esclusione dalla disciplina dell'offerta fuori sede anche ai casi di "auto-collocamento" per i quali non si ritiene sussistente un chiaro bisogno di protezione verso l'investitore, quali l'offerta di strumenti finanziari di propria emissione superiori a 250.000 euro e le offerte di vendita o di sottoscrizione di azioni proprie con diritto di voto, si valuti l'opportunità di preservare le tutele per il risparmiatore previste dal quadro normativo in materia di *investor protection*, ivi comprese le tutele rafforzate del regime dell'offerta fuori sede.

Si valuti, inoltre, l'opportunità di coordinare le disposizioni del disegno di legge con la proposta di direttiva COM(2022) 761 sulle "strutture con azioni a voto plurimo nelle società che chiedono l'ammissione alla negoziazione delle loro azioni in un mercato di crescita per le PMI". Tale proposta ha lo scopo di favorire la decisione delle società di quotarsi, permettendo ai soci fondatori di mantenere il controllo anche dopo la quotazione, e prevedendo la definizione di azione a voto multiplo ma non una sua disciplina sostanziale, che viene lasciata al diritto nazionale, con la possibilità per gli Stati membri di mantenere la disciplina nazionale già vigente in aree non coperte dalla proposta di direttiva o di introdurre clausole di salvaguardia.

Si valutino, infine, i rischi sottesi al potenziamento del voto multiplo e l'opportunità di introdurre adeguate tutele per gli azionisti di minoranza.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SUL DISEGNO DI LEGGE N. 878

La 4ª Commissione permanente,

esaminato il disegno di legge in titolo, di conversione del decreto-legge 15 settembre 2023, n. 123, recante misure urgenti di contrasto al disagio giovanile, alla povertà educativa e alla criminalità minorile, nonché per la sicurezza dei minori in ambito digitale;

considerato che il provvedimento è finalizzato al contrasto della criminalità minorile e dell'elusione dell'obbligo scolastico, nonché alla tutela dei minori vittime di reato;

rilevato che:

- l'articolo 10 persegue la riduzione della dispersione scolastica nelle scuole del Mezzogiorno con maggiori *deficit* educativi o che operano nei contesti di maggiore marginalità;
- l'articolo 11 prevede un nuovo Piano asili nido per la fascia di età 0-2 anni, con la possibilità di utilizzare prioritariamente le economie non assegnate nell'ambito dell'Investimento 1.1 della Missione 4 - Componente 1 del PNRR;
- l'articolo 15 designa quale coordinatore dei servizi digitali, in attuazione del regolamento (UE) 2022/2065 sui servizi digitali, l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, con una disposizione che rientra nella tipologia di quelle che costituiscono l'oggetto proprio del disegno di legge europea, ai sensi dell'articolo 30, comma 3, della legge n. 234 del 2012;

valutato che il disegno di legge non presenta profili di criticità in ordine alla compatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea,

esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo, con le seguenti osservazioni:

in riferimento all'articolo 1, commi 4 e 5, e ai criteri e alle modalità per l'affidamento in uso degli impianti del Centro sportivo ex Delphinia di Caivano, valutino le Commissioni di merito l'opportunità di specificare che l'affidamento debba avvenire «*nel rispetto della normativa europea vigente*», in senso analogo a quanto prevede l'articolo 6, comma 3, del decreto legislativo n. 38 del 2021, che disciplina le modalità di affidamento degli impianti sportivi nei casi in cui gli enti pubblici territoriali non intendano gestirli direttamente;

si valuti, inoltre, la possibilità di prevedere misure specifiche per il rafforzamento dell'inclusione dei giovani residenti del comune di Caivano, finalizzando a tale scopo i fondi europei della politica di coesione e attivando i programmi europei della Strategia dell'UE per la gioventù, tra cui i programmi Corpo europeo di solidarietà, SALTO ed Erasmus+.

1.4.2.2.3. 4ª Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea) - Seduta n. 95 (ant.) dell'11/10/2023

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

4ª Commissione permanente (POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)

MERCOLEDÌ 11 OTTOBRE 2023

95ª Seduta

Presidenza del Presidente

TERZI DI SANT'AGATA

La seduta inizia alle ore 8,50.

SULL'ESAME DELLA NOTA DI AGGIORNAMENTO AL DEF (DOC. LVII, N. 1-BIS - ALLEGATI I, II, III E IV - ANNESSO)

Il **PRESIDENTE**, in relazione alla calendarizzazione del voto della Commissione nella seduta odierna sulla Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza (NADEF), informa che la Commissione di merito ha concluso l'esame del documento nella seduta di ieri pomeriggio, conferendo il mandato al relatore a riferire favorevolmente in Assemblea nella seduta di oggi.

Interviene il senatore **SENSI** (PD-IDP), che stigmatizza con rammarico l'impossibilità per la Commissione di pronunciarsi prima della decisione di merito su uno tra i documenti più importanti dell'anno politico, che si integra nelle procedure del Semestre europeo e in cui si descrive il grado di attuazione delle raccomandazioni dell'Unione europea per l'Italia adottate lo scorso luglio e in cui si prefigura la manovra di bilancio che dovrà essere sottoposta alla valutazione europea.

Ritiene in tal modo pregiudicato il ruolo della Commissione affari europei, la cui centralità era stata riaffermata anche nella scorsa legislatura. Pur ritenendo che la riduzione del numero dei parlamentari non consenta un ordinato svolgimento dei lavori parlamentari a servizio del Paese, ritiene comunque che la decisione di votare soltanto nella giornata di mercoledì, assunta dalla Commissione, non abbia risolto il problema e sia solo funzionale a garantire la presenza dei senatori della maggioranza in giornate predeterminate.

Sottolinea quindi in senso fortemente critico come la Commissione, allo stato attuale, non possa più fornire alcun adeguato e utile contributo al proprio processo deliberativo sulla NADEF.

Il senatore **Claudio BORGHI** (LSP-PSd'Az), membro anche della 5ª Commissione, ricorda che la NADEF, come il DEF, è un documento inemendabile, circostanza che rende il suo esame un esercizio meno determinante. Conferma peraltro che la Commissione bilancio ha terminato il suo esame nella giornata di ieri pomeriggio.

La senatrice **MALPEZZI** (PD-IDP) ritiene, invece, che il ruolo del parlamentare non sia solo quello emendativo, ma anche quello di esporre utilmente le proprie idee e ragioni politiche e ascoltare quelle dell'altro. Ricorda a titolo di esempio le ragioni espresse dall'opposizione, nella scorsa legislatura, contrarie all'eccessivo ricorso alla decretazione della Presidenza del Consiglio nella gestione della pandemia da Covid, che furono ascoltate, riportando il dibattito e la decisione sulle misure nella discussione parlamentare.

Il **PRESIDENTE** prende atto delle critiche espresse, che in parte condivide, rimarcando come in questa Commissione in particolare si soffra la sovrapposizione delle presenze con altre Commissioni, criticità questa che è già stata rappresentata più volte.

Sull'esame della NADEF, riscontrata la conclusione dei lavori in Commissione di merito e quanto emerso circa la scarsa utilità di procedere ulteriormente, ricorda comunque che la discussione generale è stata svolta e che, come è stato detto, resta un documento su cui non è possibile adottare decisioni sostanziali volte a modifiche o variazioni.

La senatrice [MALPEZZI](#) (PD-IDP) consegna alla Presidenza della Commissione un documento che era stato comunque preparato, in cui sono estensivamente illustrate le ragioni della posizione contraria del suo Gruppo sulla NADEF.

Il [PRESIDENTE](#) assicura l'acquisizione di tale documento agli atti della Commissione.

La Commissione prende atto.

IN SEDE CONSULTIVA

(795) Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2022

(Parere alla 9a Commissione su emendamenti. Esame. Parere non ostativo)

Il senatore [SCURRIA](#) (Fdi), relatore, dà conto degli emendamenti presentati al disegno di legge in titolo, ricordando che la legge annuale sulla concorrenza 2022 costituisce la Riforma n. 2 della Componente MIC2 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), in scadenza al 31 dicembre 2023, in cui si prevede che la legge contenga norme per la tempestiva attuazione del piano di sviluppo della rete per l'energia elettrica e per promuovere l'installazione di contatori elettrici intelligenti di seconda generazione che al 31 dicembre 2025 dovranno raggiungere 33 milioni di unità in tutta Italia. Ritiene quindi che gli emendamenti al disegno di legge non presentino profili di criticità in ordine alla compatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea e propone di esprimere un parere non ostativo. La senatrice [MALPEZZI](#) (PD-IDP) preannuncia un voto di astensione del suo Gruppo, in quanto la parte del provvedimento relativa alle reti energetiche presenta ancora aspetti da chiarire e approfondire.

Il senatore [LOREFICE](#) (M5S) si associa, preannunciando il voto di astensione del suo Gruppo di appartenenza.

Il [PRESIDENTE](#), previa verifica della presenza del prescritto numero di senatori, pone ai voti lo schema di parere, pubblicato in allegato al resoconto.

La Commissione approva.

(870) Conversione in legge del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale

(Parere alla 8ª Commissione su emendamenti. Esame. Parere non ostativo)

Il presidente [TERZI DI SANT'AGATA](#) (Fdi), relatore, dà conto degli emendamenti presentati al disegno di legge in titolo, di conversione del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale. Ritiene quindi che gli emendamenti non presentino profili di criticità in ordine alla compatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea e propone di esprimere un parere non ostativo.

La senatrice [MALPEZZI](#) (PD-IDP) e il senatore [LOREFICE](#) (M5S) preannunciano il voto favorevole dei propri Gruppi di appartenenza.

Il [PRESIDENTE](#), previa verifica della presenza del prescritto numero di senatori, pone ai voti lo schema di parere, pubblicato in allegato al resoconto.

La Commissione approva.

(833) Disciplina della professione di guida turistica

(412) CROATTI. - Disciplina della professione di guida turistica

(687) CENTINAIO e BERGESIO. - Disciplina della professione di guida turistica

(749) GARAVAGLIA. - Disciplina della professione di guida turistica

(Parere alla 9a Commissione. Seguito e conclusione dell'esame congiunto. Parere non ostativo con osservazione)

Prosegue l'esame congiunto, sospeso nella seduta del 3 ottobre.

La senatrice [MURELLI](#) (LSP-PSd'Az), relatrice, illustra uno schema di parere sui disegni di legge in titolo, che intervengono sulla disciplina della professione di guida turistica, ricordando che l'intervento, oltre a essere collegato alla manovra di finanza pubblica, costituisce la Riforma 4.1 della

Componente M1C3 del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), con scadenza a fine dicembre 2023, per la definizione dello *standard* nazionale minimo per le guide turistiche.

Rileva, in particolare, che il disegno di legge n. 833 prevede la validità sull'intero territorio nazionale sia per l'abilitazione conseguita in Italia (articolo 5, comma 4), sia per l'abilitazione ottenuta mediante riconoscimento di titolo estero (articolo 6, comma 8), e ritiene quindi che il disegno di legge non presenti profili di criticità in ordine alla compatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea.

Propone, pertanto, di esprimere un parere non ostativo, rilevando tuttavia l'opportunità di prevedere che anche i decreti attuativi previsti dall'articolo 6, per la determinazione della temporaneità e occasionalità della prestazione transfrontaliera e per la determinazione delle modalità di svolgimento della prova attitudinale per il riconoscimento della qualifica estera, siano sottoposti al *test* di proporzionalità di cui alla direttiva (UE) 2018/958, attuata con il decreto legislativo n. 142 del 2020, e al parere parlamentare, per verificare che la normativa non costituisca un ostacolo all'accesso alla professione maggiore per cittadini di altri Stati membri rispetto ai cittadini italiani.

Il senatore [LOREFICE](#) (M5S) ricorda che tra i disegni di legge in esame vi è anche quello a firma del senatore Croatti (AS 412) e concorda sulla necessaria attenzione da riservare ai decreti attuativi, per evitare un possibile contenzioso con l'Unione europea.

Il senatore [SENSI](#) (PD-IDP) chiede se la formulazione dell'osservazione tiene conto sostanzialmente dei rilievi emersi nel corso della discussione svolta nella seduta precedente.

La relatrice [MURELLI](#) (LSP-PSd'Az) ricorda i contenuti degli interventi in discussione generale, che sono riflessi nello schema di parere da lei illustrato.

Il [PRESIDENTE](#), previa verifica della presenza del prescritto numero di senatori, pone ai voti lo schema di parere, pubblicato in allegato al resoconto.

La Commissione approva.

(861) Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di sede tra la Repubblica italiana e l'Ufficio europeo per il sostegno all'asilo relativo allo stabilimento di un ufficio operativo in Roma, fatto a Roma il 22 novembre 2017, con Dichiarazione interpretativa congiunta fatta a Roma il 1° luglio 2021 e a La Valletta il 13 luglio 2021

(Parere alla 3a Commissione. Seguito e conclusione dell'esame. Parere non ostativo)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 27 settembre.

Il senatore [SATTA](#) (FdI), relatore, illustra uno schema di parere sul disegno di legge in titolo, di ratifica dell'Accordo di sede tra l'Italia e l'Ufficio europeo per il sostegno all'asilo (EASO - *European Asylum Support Office*), relativamente all'ufficio operativo di Roma, con l'annessa Dichiarazione interpretativa congiunta.

Ritenendo che l'Accordo riconosce all'Ufficio e al personale le agevolazioni e le immunità usualmente accordate alle agenzie dell'Unione europea (UE) e alle organizzazioni internazionali con sede in Italia, e che esso non presenta profili di incompatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea, propone di esprimere un parere non ostativo.

Il senatore [LOREFICE](#) (M5S) auspica che la sede di Roma possa assicurare un contributo importante di supporto, vista la criticità del fenomeno per l'Italia e soprattutto per i territori locali di maggiore approdo di immigrati.

Il [PRESIDENTE](#), previa verifica della presenza del prescritto numero di senatori, pone ai voti lo schema di parere, pubblicato in allegato al resoconto.

La Commissione approva.

(825) Disposizioni in materia di associazioni professionali a carattere sindacale tra militari, delegate al Governo per la revisione dello strumento militare nazionale, nonché disposizioni in materia di termini legislativi

(Parere alla 3a Commissione. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 3 ottobre.

Il senatore [SATTA](#) (FdI), relatore, illustra uno schema di parere sul disegno di legge in titolo, pubblicato in allegato al resoconto, finalizzato alla proroga dei termini per l'esercizio di deleghe legislative, da parte del Governo, in materia di associazioni militari professionali a carattere sindacale,

revisione dello strumento militare, fonti energetiche rinnovabili e semplificazione dei controlli sulle attività economiche.

Ritiene quindi che il disegno di legge non presenti profili di criticità in ordine alla compatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea e propone di esprimere un parere non ostativo.

Il senatore [LOREFICE](#) (*M5S*) chiede chiarimenti circa lo stato dell'*iter* presso la Commissione di merito e ricorda che la materia è stata oggetto di esame anche nella scorsa legislatura, ove tuttavia non vi era univocità tra i sindacati militari sul provvedimento.

Il relatore [SATTA](#) (*FdI*), considerato lo stato dei lavori in Commissione di merito, ritiene di poter rinviare il voto, per svolgere ulteriori valutazioni.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(562) MARTI e altri. - Disposizioni per la promozione dei cammini come itinerari culturali

(Parere alla 7ª Commissione. Seguito e conclusione dell'esame. Parere non ostativo con osservazione) Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 3 ottobre.

Il senatore [MATERA](#) (*FdI*), relatore, illustra uno schema di parere sul disegno di legge in titolo, finalizzato alla promozione e alla valorizzazione delle caratteristiche e degli elementi culturali, storici, religiosi, naturalistici ed escursionistici dei cammini d'Italia e dei territori limitrofi.

Con riferimento, in particolare, alle agevolazioni per i lavori sui cammini, previste dagli articoli 8 e 9 nei limiti della normativa europea sugli aiuti *de minimis*, ricorda che la validità del regolamento (UE) n. 1407/2013 è stata prorogata fino al 31 dicembre 2023 [dal regolamento \(UE\) 2020/972](#).

Ritenendo, quindi, che il disegno di legge non presenti profili di criticità in ordine alla compatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea, propone di esprimere un parere non ostativo, invitando tuttavia la Commissione di merito a valutare l'opportunità di prevedere anche misure finalizzate ad assicurare la più ampia accessibilità ai cammini per le persone disabili o con difficoltà di deambulazione.

La senatrice [MALPEZZI](#) (*PD-IDP*) esprime piena condivisione per l'osservazione proposta dal Relatore, chiedendo tuttavia di renderla più incisiva con la soppressione delle parole "valutare l'opportunità di".

Il relatore [MATERA](#) (*FdI*) accoglie la proposta.

Il [PRESIDENTE](#), previa verifica della presenza del prescritto numero di senatori, pone ai voti lo schema di parere, come modificato, pubblicato in allegato al resoconto.

La Commissione approva.

ESAME DI PROGETTI DI ATTI LEGISLATIVI DELL'UNIONE EUROPEA

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro atto a garantire un approvvigionamento sicuro e sostenibile di materie prime critiche e che modifica i regolamenti (UE) n. 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 e (UE) 2019/1020 ([COM\(2023\) 160 definitivo](#))

(Seguito e conclusione dell'esame, ai sensi dell'articolo 144, commi 1-*bis* e 6, del Regolamento)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 28 giugno.

Il presidente [TERZI DI SANT'AGATA](#) (*FdI*), relatore, ricorda che la proposta di regolamento prevede l'istituzione di un quadro normativo atto a garantire un approvvigionamento sicuro e sostenibile di materie prime critiche da parte dell'Unione europea (UE), finalizzato a raggiungere, entro il 2030, una capacità estrattiva dell'UE del 10 per cento del consumo europeo, nonché una capacità trasformativa europea del 40 per cento e una capacità di riciclaggio del 15 per cento del consumo europeo di tali materie. Inoltre, entro la stessa data, si vuole aumentare la diversificazione delle importazioni, riducendo a non più del 65 per cento del consumo europeo, la dipendenza dell'UE dalle importazioni provenienti da un unico Paese terzo.

Per quanto riguarda lo stato dell'*iter* di esame presso le Istituzioni europee, il 30 giugno, il Consiglio ha adottato l'orientamento generale (*general approach*) in base al quale svolgere i negoziati con il Parlamento europeo nei triloghi che dovrebbero avviarsi a fine settembre.

Nel testo adottato dal Consiglio si tiene conto di diverse proposte modificative avanzate dalle delegazioni degli Stati membri, tra le quali l'inserimento dell'alluminio nell'elenco delle materie prime critiche e strategiche, e il rafforzamento della quota di riciclo, dal 15 al 20 per cento, con soluzioni

innovative. Nel documento del Consiglio si evidenzia anche l'essenziale importanza di un coordinamento tra gli Stati membri, sia nell'aggiornamento della mappatura delle materie prime critiche sui propri territori ai fini di uno sviluppo dei progetti di estrazione per aumentare la sicurezza dell'approvvigionamento nell'UE, sia nella necessità di sviluppare *partnership* bilaterali tra gli Stati membri e i Paesi terzi, in coerenza con i partenariati strategici dell'Unione.

Nell'ambito dei lavori in Consiglio, la delegazione italiana ha anche evidenziato la necessità di disporre di adeguate risorse finanziarie per la realizzazione dei progetti strategici, anche di livello europeo, e l'importanza di chiarire come la recente proposta di una Piattaforma per le tecnologie strategiche per l'Europa (STEP) possa contribuire concretamente agli obiettivi del Regolamento. Inoltre, ha chiesto l'ampliamento delle liste delle materie prime critiche e strategiche, per includere materie prime fondamentali per l'industria manifatturiera come il polisilicio, il fosforo e il neon, e il rafforzamento della circolarità (rifiuto/risorsa) attraverso una mappatura delle materie prime secondarie e l'*urban mining* (estrazione dai rifiuti urbani).

Il Parlamento europeo, a sua volta ha esaminato la proposta, adottando una serie di emendamenti il 14 settembre, in cui si prevede tra l'altro l'aumento dal 40 al 50 per cento, entro il 2030, della quota dei materiali da lavorare e raffinare nel territorio europeo, rispetto al consumo annuo dell'UE. Per quanto riguarda la quota riciclata di materiali, il Parlamento europeo propone di sostituire l'obiettivo generale del 15 per cento, con un impegno ad aumentare del 10 per cento la quota di ciascun materiale, e l'impegno a recuperare almeno il 45 per cento di ciascun materiale presente nei rifiuti prodotti dagli Stati membri.

Tuttavia, la proposta nel suo complesso, come emendata, non ha ottenuto la maggioranza dei voti della plenaria del Parlamento europeo, necessari per la sua approvazione in prima lettura, ed è stata quindi rinviata alla Commissione industria (ITRE), su richiesta della relatrice, ai sensi dell'articolo 59, comma 4, del Regolamento del Parlamento europeo, "ai fini di negoziati interistituzionali".

Sulla proposta, si ricorda, è stata trasmessa la relazione del Governo, in cui l'iniziativa è valutata conforme all'interesse nazionale e in cui se ne sottolinea la particolare urgenza, per la necessità di rafforzare la sicurezza dell'approvvigionamento e salvaguardare l'economia europea nelle transizioni verde e digitale e nello sviluppo del settore spazio e difesa.

Si ricorda infine che il termine delle 8 settimane previste dal Protocollo n. 2 sulla sussidiarietà, è scaduto lo scorso 3 luglio e che 21 Camere dei Parlamenti nazionali dell'UE hanno finora esaminato la proposta, senza sollevare criticità.

Il Presidente ritiene quindi di poter confermare l'orientamento favorevole circa il rispetto dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità da parte della proposta in esame.

La Commissione prende atto.

IN SEDE CONSULTIVA

(862) Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica d'Armenia, dall'altra, con allegati, fatto a Bruxelles il 15 novembre 2021

(Parere alla 3a Commissione. Seguito e conclusione dell'esame. Parere non ostativo)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 28 settembre.

Il presidente [TERZI DI SANT'AGATA](#) (FdI), relatore, illustra uno schema di parere sul disegno di legge in titolo, di ratifica dell'Accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea (UE) e l'Armenia, che si sostituisce agli accordi bilaterali precedenti, con l'obiettivo di istituire un unico mercato dei trasporti aerei e di avviare una progressiva convergenza regolamentare, a cominciare dai settori della sicurezza, della tutela dei lavoratori, dei passeggeri e dell'ambiente.

Ritiene quindi che l'Accordo in ratifica non presenti profili di incompatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea e propone di esprimere un parere non ostativo.

Il [PRESIDENTE](#), previa verifica della presenza del prescritto numero di senatori, pone ai voti lo schema di parere, pubblicato in allegato al resoconto.

La Commissione approva.

Schema di decreto legislativo recante adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni

del regolamento (UE) 2021/23 relativo a un quadro di risanamento e risoluzione delle controparti centrali e recante modifica dei regolamenti (UE) n. 1095/2010, (UE) n. 648/2012, (UE) n. 600/2014, (UE) n. 806/2014 e (UE) 2015/2365 e delle direttive 2002/47/CE, 2004/25/CE, 2007/36/CE, 2014/59/UE e (UE) 2017/1132 ([n. 75](#))

(Osservazioni alla 6ª Commissione. Seguito e conclusione dell'esame. Osservazioni non ostantive)
Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 27 settembre.

La senatrice [PELLEGRINO](#) (FdI), relatrice, illustra uno schema di osservazioni sull'atto del Governo in titolo, che reca norme di adeguamento dell'ordinamento interno al fine di garantire l'efficacia di talune disposizioni del regolamento (UE) 2021/23, relativo a un quadro di risanamento e risoluzione delle controparti centrali.

Ritiene che con lo schema di decreto in titolo si completi la cornice legislativa volta a disciplinare il risanamento o la risoluzione delle controparti centrali che incorrano in una situazione di crisi, in linea con l'ordinamento europeo, e propone di formulare osservazioni non ostantive.

Il [PRESIDENTE](#), previa verifica della presenza del prescritto numero di senatori, pone ai voti lo schema di osservazioni, pubblicato in allegato al resoconto.

La Commissione approva.

[\(860\)](#) Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sul trasporto aereo tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e lo Stato del Qatar, dall'altra, con allegati, fatto a Lussemburgo il 18 ottobre 2021

(Parere alla 3ª Commissione. Seguito e conclusione dell'esame. Parere non ostantivo)
Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 3 ottobre.

La senatrice [PELLEGRINO](#) (FdI), relatrice, illustra uno schema di parere sul disegno di legge in titolo, di ratifica dell'Accordo sul trasporto aereo tra l'Unione europea (UE) e il Qatar, volto a sostituire gli accordi bilaterali sui servizi aerei con un accordo a livello di Unione, il cui obiettivo è di concedere a tutti i vettori aerei dell'Unione europea un accesso non discriminatorio alle rotte tra l'UE e i Paesi terzi e rendere in tal modo conformi al diritto dell'Unione i predetti accordi bilaterali sui servizi aerei conclusi dagli Stati membri.

Ritiene quindi che l'Accordo in ratifica non presenti profili di criticità in ordine alla compatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea e propone di esprimere un parere non ostantivo.

Il senatore [LOREFICE](#) (M5S) esprime la sua adesione allo schema di parere e ricorda, incidentalmente, l'altro provvedimento che riguarda il Qatar, ovvero la proposta di direttiva COM(2023) 234, sulla lotta alla corruzione dei funzionari dell'UE e degli Stati membri, di cui chiede che sia proseguito l'esame.

Il [PRESIDENTE](#), previa verifica della presenza del prescritto numero di senatori, pone ai voti lo schema di parere, pubblicato in allegato al resoconto.

La Commissione approva.

La seduta, sospesa alle ore 9,40, riprende alle ore 9,45.

Schema di decreto legislativo recante adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (CE) n. 1099/2009, relativo alla protezione degli animali durante l'abbattimento ([n. 78](#))

(Osservazioni alle Commissioni 9ª e 10ª riunite. Seguito e conclusione dell'esame. Osservazioni non ostantive con rilievi)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 27 settembre.

Il senatore [LOREFICE](#) (M5S), in sostituzione della relatrice, senatrice Bevilacqua, illustra uno schema di osservazioni sull'atto del Governo in titolo, finalizzato all'adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (CE) n. 1099/2009, relativo alla protezione degli animali durante l'abbattimento.

Ricorda quindi che, in base ai principi e criteri direttivi specifici, previsti dall'articolo 18 della legge di delegazione europea 2021, il decreto legislativo prevede, all'articolo 3, a decorrere dal 31 dicembre 2026, il divieto di abbattimento selettivo di pulcini di linea maschile delle galline della specie *Gallus gallus domesticus* destinate alla produzione di uova non da cova, salvo taluni casi di deroga, e in ogni

caso l'obbligo di procedere all'abbattimento esclusivamente mediante metodi alternativi alla macerazione.

Al riguardo, evidenzia che l'articolo 26 del regolamento (CE) n. 1099/2009 consente agli Stati membri di mantenere disposizioni nazionali di maggiore protezione già vigenti, nonché di introdurre nuove disposizioni in tre settori, tra cui quello dell'abbattimento di animali fuori dai macelli, salvo notificare alla Commissione europea tali disposizioni nazionali.

Gli Stati membri possono inoltre stabilire metodi di abbattimento di maggiore protezione degli animali, rispetto a quelli di cui all'allegato I (in cui vi rientra la soppressione dei pulcini mediante macerazione), previa approvazione da parte della Commissione europea, che si esprime entro un mese dalla notifica.

Propone, quindi, di formulare osservazioni non ostative, evidenziando tuttavia una serie di rilievi. In particolare, con riferimento alle deroghe previste all'articolo 3, comma 2, propone di rilevare che quelle di cui alle lettere *a)*, *b)* e *c)* non sembrano trovare riscontro nella disciplina di delega. Tuttavia, gli attuali limiti tecnologici nell'individuazione del sessaggio rendono necessarie le predette deroghe ai divieti, trattandosi di cause invincibili, non soggettivamente imputabili agli incubatoi, determinanti la impossibilità di assolvere agli obblighi sanciti dal decreto.

Sempre in riferimento al divieto di cui all'articolo 3, propone di rilevare l'opportunità di prevedere la notifica alla Commissione europea, ai sensi dell'articolo 26 del regolamento, nonché una precisazione circa i "metodi alternativi alla macerazione, previsti dall'allegato I al regolamento (CE) n. 1099/2009". Propone poi di evidenziare l'opportunità di integrare la rubrica dell'articolo 7 e di prevedere all'articolo 8 la destinazione dei proventi delle sanzioni.

Infine, sempre con riferimento all'articolo 8, propone di rilevare che la previsione di sanzioni amministrative per le violazioni dei divieti di cui all'articolo 3, potrebbe essere accompagnata, almeno nei casi più gravi, da sanzioni di natura penale, in linea con l'articolo 32 della legge n. 234 del 2012, secondo cui possono essere previste sanzioni penali "nei casi in cui le infrazioni ledano o esponano a pericolo interessi costituzionalmente protetti".

La senatrice [PELLEGRINO](#) (*FdI*) conviene sulle osservazioni proposte e preannuncia il voto favorevole del suo Gruppo.

Il [PRESIDENTE](#), previa verifica della presenza del prescritto numero di senatori, pone ai voti lo schema di osservazioni, pubblicato in allegato al resoconto.

La Commissione approva.

SCONVOCAZIONE DELLA SEDUTA DI DOMANI

Il [PRESIDENTE](#) avverte che la seduta già convocata domani, giovedì 12 ottobre 2023, alle ore 9,15, non avrà luogo.

La Commissione prende atto.

La seduta termina alle ore 9,55.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SUGLI EMENDAMENTI RIFERITI AL DISEGNO DI LEGGE N. 795

La 4ª Commissione permanente, esaminati gli emendamenti riferiti al disegno di legge in titolo, legge annuale sulla concorrenza 2022; ricordato che esso costituisce la Riforma n. 2 della Componente M1C2 del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), in scadenza al 31 dicembre 2023, in cui si prevede che la legge sulla concorrenza 2022 contenga norme per la tempestiva attuazione del piano di sviluppo della rete per l'energia elettrica e per promuovere l'installazione di contatori elettrici intelligenti di seconda generazione che al 31 dicembre 2025 dovranno raggiungere 33 milioni di unità in tutta Italia; valutato che gli emendamenti al disegno di legge non presentano profili di criticità in ordine alla compatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SUGLI EMENDAMENTI RIFERITI AL

DISEGNO DI LEGGE N. 870

La 4a Commissione permanente, esaminati gli emendamenti riferiti al disegno di legge in titolo, di conversione del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale; valutato che essi non presentano profili di criticità in ordine alla compatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SUL DISEGNO DI LEGGE N. 833 E CONNESSI

La 4a Commissione permanente, esaminati i disegni di legge in titolo, che intervengono sulla disciplina della professione di guida turistica; considerato in particolare il disegno di legge n. 833, di iniziativa governativa e collegato alla manovra di finanza pubblica, che costituisce la Riforma 4.1 della Componente M1C3 del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), con scadenza a fine dicembre 2023, per la definizione dello *standard* nazionale minimo per le guide turistiche; considerato che la direttiva (UE) 2018/958, attuata con il decreto legislativo n. 142 del 2020, prevede l'effettuazione di un "*test* della proporzionalità", da parte delle autorità nazionali, prima dell'adozione di una nuova regolamentazione che limita l'accesso all'esercizio di professioni regolamentate o a loro modalità, compreso il riconoscimento dei titoli professionali, e che l'analisi tecnico-normativa del Governo, allegata al disegno di legge n. 833, ritiene essere rispettata; ricordato che l'articolo 3 della legge europea 2013 (legge 6 agosto 2013, n. 97), ha stabilito che l'abilitazione alla professione di guida turistica è valida sull'intero territorio nazionale, in linea con la direttiva 2006/123/CE relativa ai servizi nel mercato interno, consentendo di chiudere la relativa procedura *EU-Pilot*; ricordato che il Consiglio di Stato, con sentenza n. 3859, del 1° agosto 2017, ha confermato l'annullamento disposto dal TAR dei decreti ministeriali 7 aprile 2015 e 11 dicembre 2015 n. 565, poiché, per la notevole quantità di siti individuati (oltre 3.000), di fatto rendevano inutile l'abilitazione nazionale, rischiando una nuova procedura di infrazione; rilevato che il disegno di legge n. 833 prevede la validità sull'intero territorio nazionale sia per l'abilitazione conseguita in Italia (articolo 5, comma 4), sia per l'abilitazione ottenuta mediante riconoscimento di titolo estero (articolo 6, comma 8); valutato quindi che il disegno di legge non presenta profili di criticità in ordine alla compatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo, con la seguente osservazione: in riferimento all'articolo 6, che rinvia a successivi decreti attuativi, sia la determinazione della temporaneità e occasionalità della prestazione transfrontaliera che consente l'esercizio della professione senza il previo riconoscimento del titolo estero, sia per la determinazione delle modalità di svolgimento della prova attitudinale, ai fini del riconoscimento della qualifica professionale estera, consistente in una prova scritta e una orale, sulle stesse materie previste per l'abilitazione nazionale, si ritiene opportuno prevedere che anche questi siano sottoposti al citato *test* di proporzionalità e sottoposti al parere parlamentare, per verificare che la normativa non costituisca ostacolo all'accesso alla professione maggiore per cittadini di altri Stati membri rispetto ai cittadini italiani.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SUL DISEGNO DI LEGGE N. 861

La 4a Commissione permanente, esaminato il disegno di legge in titolo recante la ratifica dell'Accordo di sede tra l'Italia e l'Ufficio europeo per il sostegno all'asilo (EASO - *European Asylum Support Office*), relativamente all'ufficio

operativo di Roma, con l'annessa Dichiarazione interpretativa congiunta;
considerato che l'EASO è stato sostituito, sin dal 2021, dall'Agenzia europea per l'asilo (EUAA), istituita dal regolamento (UE) 2021/2303, e che questa ha la sede centrale a Malta e ha il compito di garantire l'applicazione della legislazione europea in materia d'asilo, nel pieno rispetto dei diritti fondamentali, facilitando e sostenendo le attività degli Stati membri nell'attuazione del Sistema europeo comune di asilo (CEAS);
considerato che l'Accordo stabilisce a carico dell'Agenzia europea i costi derivanti dalla disponibilità e dall'utilizzazione dei locali dell'Ufficio romano, e impegna l'Italia a rendere disponibili i servizi pubblici necessari per il suo funzionamento e per garantirne la protezione, anche con riferimento alle comunicazioni;
valutato che l'Accordo riconosce all'ufficio e al personale le agevolazioni e le immunità usualmente accordate alle agenzie dell'UE e alle organizzazioni internazionali con sede in Italia, e che esso non presenta profili di incompatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo.

SCHEMA DI PARERE PROPOSTO DAL RELATORE SUL DISEGNO DI LEGGE N. 825

La 4a Commissione permanente,
esaminato il disegno di legge in titolo,
considerato che è finalizzato alla proroga dei termini per l'esercizio di deleghe legislative, da parte del Governo, in materia di associazioni militari professionali a carattere sindacale, revisione dello strumento militare, fonti energetiche rinnovabili e semplificazione dei controlli sulle attività economiche;
valutato che le disposizioni sul personale delle Forze armate e delle Forze di polizia a ordinamento militare, sulla base del Trattato sull'Unione europea, sono di competenza degli ordinamenti interni degli Stati membri, mentre per quanto riguarda le norme sulla semplificazione della disciplina sulle fonti energetiche rinnovabili e sulla semplificazione dei controlli sulle attività economiche, non si rilevano problematiche rispetto alla normativa;
valutato quindi che il disegno di legge non presenta profili di criticità in ordine alla compatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SUL DISEGNO DI LEGGE N. 562

La 4a Commissione permanente,
esaminato il disegno di legge in titolo, finalizzato alla promozione e alla valorizzazione delle caratteristiche e degli elementi culturali, storici, religiosi, naturalistici ed escursionistici dei cammini d'Italia e dei territori limitrofi;
rilevato che gli articoli 8 e 9 recano, per gli anni 2023 e 2024, rispettivamente: un credito d'imposta in misura pari al 60 per cento delle spese di gestione e manutenzione sostenute annualmente dai titolari di redditi d'impresa e dagli enti del Terzo settore ai quali è affidata la gestione e la manutenzione dei cammini inseriti nella Mappa e la decontribuzione per i datori di lavoro dei contributi previdenziali spettanti ai lavoratori dipendenti;
valutato che il credito d'imposta e la decontribuzione si applicano ai sensi e nei limiti del regolamento (UE) n. 1407/2013 sugli aiuti *de minimis*;
ricordato che la validità del predetto regolamento è stata prorogata fino al 31 dicembre 2023 dal regolamento (UE) 2020/972;
valutato quindi che il disegno di legge non presenta profili di criticità in ordine alla compatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo, con la seguente osservazione:
si invita la Commissione di merito a prevedere, nell'ambito delle misure volte alla promozione e

valorizzazione dei cammini d'Italia e dei relativi luoghi e siti di interesse storico, culturale, religioso e naturalistico, anche quelle finalizzate ad assicurare la più ampia accessibilità per le persone disabili o con difficoltà di deambulazione.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SUL DISEGNO DI LEGGE N. 862

La 4ª Commissione permanente, esaminato il disegno di legge in titolo, recante ratifica ed esecuzione dell'Accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica d'Armenia, dall'altra, con allegati, fatto a Bruxelles il 15 novembre 2021; considerato che l'Accordo regola le relazioni aeronautiche tra i Paesi membri dell'Unione europea e l'Armenia, sostituendo tutti gli accordi bilaterali precedenti, con l'obiettivo di istituire un unico mercato dei trasporti aerei e di avviare una progressiva convergenza regolamentare, a cominciare dai settori della sicurezza, della tutela dei lavoratori, dei passeggeri e dell'ambiente; valutato che l'Accordo non presenta profili di incompatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo.

OSSERVAZIONI APPROVATE DALLA COMMISSIONE SULL'ATTO DEL GOVERNO N. 75

La 4ª Commissione permanente, esaminato lo schema di decreto legislativo in titolo, che reca norme di adeguamento dell'ordinamento interno al fine di garantire l'efficacia di talune disposizioni del regolamento (UE) 2021/23, relativo a un quadro di risanamento e risoluzione delle controparti centrali; considerato che il regolamento si applica a decorrere dal 12 agosto 2022, salvo talune eccezioni espressamente previste dall'articolo 97 del regolamento medesimo; rilevato che [il termine per l'esercizio della delega prevista dall'articolo 7 della legge 4 agosto 2022, n. 127 \(legge di delegazione europea 2021\) scade il 10 dicembre 2023](#); valutato che, con lo schema di decreto in titolo, si completa la cornice legislativa volta a disciplinare il risanamento o la risoluzione delle controparti centrali che incorrano in una situazione di crisi; valutato che, in linea con quanto stabilito dai criteri di delega di cui alla legge 4 agosto 2022, n. 127, lo schema di provvedimento ripropone l'impostazione del decreto legislativo 16 novembre 2015, n. 180 - adottato in attuazione della direttiva 2014/59/UE che istituisce un quadro di risanamento e risoluzione degli enti creditizi e delle imprese di investimento - cercando di tenere allineata, con gli opportuni adattamenti, la disciplina delle crisi bancarie con quella delle controparti centrali; valutato che il provvedimento in titolo è coerente con la normativa europea, formula, per quanto di competenza, osservazioni non ostanti.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SUL DISEGNO DI LEGGE N. 860

La 4ª Commissione permanente, esaminato il disegno di legge in titolo, recante ratifica ed esecuzione dell'Accordo sul trasporto aereo tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e lo Stato del Qatar, dall'altra, con allegati, fatto a Lussemburgo il 18 ottobre 2021; considerato che l'obiettivo dell'intesa è di creare un unico mercato del trasporto aereo, caratterizzato da eque opportunità commerciali per i vettori degli Stati parte e da una progressiva convergenza regolamentare, in particolare nei campi della sicurezza, della tutela dei passeggeri, dei lavoratori e dell'ambiente; ricordato che, conformemente alla giurisprudenza consolidata della Corte di giustizia nelle cause denominate "Cieli aperti", il 5 giugno 2003 il Consiglio ha autorizzato la Commissione ad avviare negoziati con Paesi terzi per sostituire alcune disposizioni dei vigenti accordi bilaterali sui servizi aerei con un accordo a livello di Unione, il cui obiettivo è di concedere a tutti i vettori aerei dell'Unione

europea un accesso non discriminatorio alle rotte tra l'UE e i Paesi terzi e rendere in tal modo conformi al diritto dell'Unione i predetti accordi bilaterali sui servizi aerei conclusi dagli Stati membri; ricordato altresì che la Corte di giustizia ha dichiarato la legittimità degli accordi aerei globali a competenza mista, escludendo quindi che la competenza dell'Unione a sottoscrivere accordi con Paesi terzi sia configurabile quale competenza esclusiva; valutato che il disegno di legge non presenta profili di criticità in ordine alla compatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo.

OSSERVAZIONI APPROVATE DALLA COMMISSIONE SULL'ATTO DEL GOVERNO N. 78

La 4ª Commissione permanente, esaminato il decreto legislativo in titolo, recante adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (CE) n. 1099/2009, relativo alla protezione degli animali durante l'abbattimento, in attuazione dell'articolo 18 della legge n. 127 del 2022, n. 127 (legge di delegazione europea 2021); considerati i principi e criteri direttivi specifici che, nell'esercizio della delega, il Governo è tenuto a osservare, oltre ai principi e criteri direttivi generali di cui all'articolo 32 della legge n. 234 del 2012; considerato che, in base ai predetti criteri specifici di delega, il decreto legislativo prevede, all'articolo 3, a decorrere dal 31 dicembre 2026, il divieto di abbattimento selettivo di pulcini di linea maschile delle galline della specie *Gallus gallus domesticus* destinate alla produzione di uova non da cova, salvo taluni casi di deroga, e in ogni caso l'obbligo di procedere all'abbattimento esclusivamente mediante metodi alternativi alla macerazione; evidenziato al riguardo che il regolamento (CE) n. 1099/2009:

- stabilisce all'articolo 26, la possibilità per gli Stati membri di mantenere disposizioni nazionali di maggiore protezione già vigenti al momento dell'entrata in vigore del regolamento e di introdurre nuove disposizioni di maggiore protezione rispetto a quelle contenute nel regolamento, in tre settori, tra cui quello dell'abbattimento di animali fuori dai macelli, salvo notificare alla Commissione europea tali disposizioni nazionali;
- stabilisce inoltre, che qualora sulla scorta di nuove prove scientifiche uno Stato membro ritenga necessario adottare misure di maggiore protezione degli animali, rispetto ai metodi di cui all'allegato I (in cui vi rientra la soppressione dei pulcini mediante macerazione), esso notifica alla Commissione le misure previste, per la sua decisione entro un mese dalla notifica;
- infine, l'allegato I al regolamento prevede, per l'abbattimento dei "pulcini", solo il metodo della macerazione, mentre prevede anche altri metodi per i "volatili da cortile",

formula, per quanto di competenza, osservazioni non ostative con i seguenti rilievi:

con riferimento all'articolo 3, comma 2, si rileva che i casi di esenzione dal divieto previsti dalle lettere *a)*, *b)* e *c)* non sembrano trovare riscontro nella disciplina di delega, che contempla i seguenti casi di esenzione: casi in cui l'abbattimento dei pulcini sia stato prescritto ai sensi della normativa vigente che disciplina le malattie animali; casi specifici nei quali l'abbattimento sia necessario per motivi connessi alla protezione degli animali (articolo 18, comma 2, lettera *a)* della legge n. 127 del 2022). Tuttavia, le attuali conoscenze tecnologiche sembrano limitare la individuazione tempestiva del sessaggio alle sole uova *brown*, mentre per le altre (*white*) l'inattendibilità dei risultati e i margini di errori nel processo di identificazione possono integrare le situazioni di inapplicabilità dei divieti, di cui alle predette lettere *a)*, *b)* e *c)*, dell'articolo 3, comma 2, trattandosi di cause invincibili, non soggettivamente imputabili agli incubatoi, determinanti la impossibilità di assolvere agli obblighi sanciti dal decreto;

sempre in riferimento al divieto di cui all'articolo 3, valutino le Commissioni di merito l'opportunità di prevedere la notifica alla Commissione europea, ai sensi dell'articolo 26 del regolamento, nonché una precisazione circa i "metodi alternativi alla macerazione, previsti dall'allegato I al regolamento (CE) n. 1099/2009";

con riferimento all'articolo 7, si osserva che la rubrica dell'articolo menziona solo la vigilanza sugli

incubatoi, prevista dalla lettera *a*), e non anche l'accertamento, la contestazione delle violazioni e l'applicazione delle sanzioni amministrative previste dal provvedimento, di cui alla lettera *b*); con riferimento all'articolo 8, si osserva l'assenza di disposizioni in ordine alla destinazione dei proventi delle sanzioni;

sempre con riferimento all'articolo 8, si osserva altresì che, in ragione anche dell'inclusione della tutela degli animali nella Costituzione (articolo 9), la previsione di sanzioni amministrative per le violazioni delle disposizioni dell'articolo 3 del decreto, potrebbe essere accompagnata, almeno nei casi più gravi, da sanzioni di natura penale. Dispone infatti l'articolo 32 della legge n. 234 del 2012, che fissa i principi generali di delega per l'attuazione del regolamento, che possono essere previste sanzioni penali *"nei casi in cui le infrazioni ledano o esponano a pericolo interessi costituzionalmente protetti"*.

1.4.2.3. 5[^] Commissione permanente (Bilancio)

1.4.2.3.1. 5ª Commissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 123 (ant.) del 27/09/2023

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

5ª Commissione permanente (PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO)

MERCOLEDÌ 27 SETTEMBRE 2023

123ª Seduta (antimeridiana)

Presidenza del Presidente

[CALANDRINI](#)

Interviene il sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze Sandra Savino.

La seduta inizia alle ore 9,15.

IN SEDE CONSULTIVA

(785) CALANDRINI e altri. - Disposizioni per la celebrazione del centenario della città di Latina 1932-2032 "Città del '900, città delle acque, città dell'accoglienza"

(Parere alla 7a Commissione. Esame e rinvio)

Il relatore [LIRIS](#) (FdI) illustra il disegno di legge in titolo, segnalando, per quanto di competenza, in relazione all'articolo 3, che istituisce il Comitato promotore, considerato che le spese di funzionamento del Comitato sono poste, dal comma 7, a carico del contributo straordinario di cui al successivo articolo 7, che occorre valutare se sia necessario rendere la scadenza del Comitato omogenea alla durata dell'autorizzazione di spesa.

Con riguardo alla Fondazione "Latina 2032", di cui all'articolo 4, avente lo scopo di realizzare le finalità e gli obiettivi previsti dagli articoli 1 e 2, segnala che per la costituzione del relativo patrimonio viene destinato, dall'articolo 5, un contributo *una tantum* di 200.000 euro nell'anno 2024, con il possibile apporto dello Stato e di altri soggetti pubblici e privati per incrementare il suddetto patrimonio: al riguardo, chiede conferma che tale contributo consenta l'operatività della citata Fondazione anche oltre il 2024.

Occorre infine, all'articolo 7, sostituire le parole: "articoli 5 e 6" con le seguenti: "articoli 6 e 7".

La sottosegretaria SAVINO si riserva di fornire gli elementi di chiarimento richiesti.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(808) Modifiche al codice penale, al codice di procedura penale, all'ordinamento giudiziario e al codice dell'ordinamento militare

(Parere alla 2a Commissione. Esame e rinvio)

Il presidente [CALANDRINI](#) (FdI), in sostituzione della relatrice Mennuni, illustra il disegno di legge in titolo, segnalando, per quanto di competenza, in relazione all'articolo 2, che occorre chiedere conferma che dalle modifiche ivi previste, con particolare riguardo a quanto disposto dalle lettere g), i) ed l), del comma 1, non derivi un ulteriore fabbisogno di giudici assegnati alle sezioni GIP/GUP, con conseguente onerosità per ulteriori nuove assunzioni rispetto a quelle programmate dall'articolo 4. Relativamente all'articolo 3, che prevede la possibilità di attingere, per la composizione del collegio del giudice per le indagini preliminari, anche ad altri uffici giudiziari inclusi nella medesima tabella infradistrettuale, occorre avere conferma che non si determinino effetti finanziari negativi.

Per quanto concerne l'articolo 4, segnala che la disposizione provvede all'assunzione di 250 magistrati cui attribuire le funzioni giudicanti di primo grado necessari in seguito alla istituzione dell'ufficio collegiale del giudice delle indagini preliminari. A tale riguardo, andrebbero forniti elementi che dimostrino la congruità del contingente aggiuntivo. Con riferimento alla quantificazione, la relazione

tecnica sembra prendere in considerazione solo le componenti fondamentali del trattamento economico e tralasciare le componenti accessorie: a tale proposito, chiede conferma dell'eshaustività delle stime. In relazione all'autorizzazione di spesa prevista a decorrere dal 2025 per l'assunzione di 250 magistrati, di cui al comma 3 dell'articolo 4, va rilevato che la norma è formulata come limite massimo di spesa, pur in presenza di un onere non rimodulabile, in quanto inderogabile. Sul punto, occorre pertanto valutare una modifica al comma 2 del medesimo articolo 4, in cui si preveda che la platea dei reclutamenti sia disposta "fino a 250" unità di personale di magistratura, anziché riferita al contingente indicato al comma 1 del medesimo articolo. Ciò appare opportuno anche in considerazione del fatto che, come ribadito in relazione tecnica, esistono due procedure concorsuali in itinere per magistrato ordinario.

Per ulteriori osservazioni, rinvia alla nota del Servizio del bilancio n. 76

La sottosegretaria SAVINO deposita elementi di risposta.

Il PRESIDENTE propone quindi di rinviare il seguito dell'esame al fine di acquisire gli elementi forniti dal Governo.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(833) Disciplina della professione di guida turistica

(Parere alla 9a Commissione. Esame e rinvio)

La relatrice [TESTOR](#) (*LSP-PSd'Az*) illustra il disegno di legge in titolo, segnalando, per quanto di competenza, in relazione all'articolo 4, in tema di esame di abilitazione, che occorre chiedere conferma della stima, formulata nella relazione tecnica, di 400.000 euro con riguardo agli oneri complessivi per l'espletamento degli esami di abilitazione, relativamente all'ipotesi di 10.000 partecipanti per il primo anno.

In relazione all'onere annuo a regime, osserva che la relazione tecnica effettua i calcoli sulla base di 3.000 candidati annui, ponendosi quindi sul livello minimo del range di richiedenti prospettato dalla stessa relazione tecnica (3.000-5.000), il che ovviamente non costituisce un'ipotesi prudenziale di calcolo, anche alla luce di quanto considerato nell'articolo 5, nel quale si stima un flusso annuo di 5.000 soggetti. Pertanto, risulta necessario avere un chiarimento sull'eshaustività delle stime.

Per quanto concerne il comma 4 del medesimo articolo 4, evidenzia che la copertura finanziaria è configurata come autorizzazione di spesa, nonostante che nella relazione tecnica i costi correlati siano stati determinati come stime: a tale riguardo, sarebbe da chiarire se l'onere possa essere contenuto nell'ambito di un tetto di spesa.

Per ulteriori approfondimenti, rinvia alla nota del Servizio del bilancio n. 80.

La sottosegretaria SAVINO deposita elementi di risposta alle osservazioni formulate, che sono resi disponibili.

La relatrice [TESTOR](#) (*LSP-PSd'Az*) illustra una proposta di parere, elaborata alla luce degli elementi forniti dal Governo, del seguente tenore: "La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge in titolo e acquisiti gli elementi informativi forniti dal Governo, preso atto che: in relazione all'articolo 4, con riferimento al numero dei partecipanti all'esame nazionale di abilitazione per il 2024 (primo anno), si stima, in considerazione della media dei soggetti che hanno partecipato alle procedure espletate a livello regionale fino ad oggi (in particolare si può fare riferimento all'ultima procedura svoltasi a cura della Regione Puglia nel 2017), che i soggetti interessati a partecipare al primo esame di abilitazione a livello nazionale potranno essere circa diecimila, poiché da anni non si svolge un esame abilitativo: pertanto, si ritiene plausibile il numero evidenziato. Tenuto conto che si è prudenzialmente stimato che per ogni candidato il costo totale sia pari a 40 euro e che un quarto di tale costo, pari a 10 euro, sia a carico del medesimo candidato, si conferma che l'onere a carico del Dicastero del turismo è pari a 300.000 euro complessivi per l'anno 2024 (400.000 euro complessivi - 100.000 euro a carico dei candidati), autorizzato ai sensi dell'articolo 4, comma 4, e coperto ai sensi dell'articolo 14, comma 1. Con riferimento, invece, al numero dei candidati previsti a far data dal 2025, si rappresenta di aver tenuto conto, nel calcolare l'onere complessivo a carico del Ministero del turismo, del range previsto tra le 3.000 e le 5.000 presenze di candidature. Infatti, al fine di calcolare, in modo prudenziale, l'onere massimo generato dalla norma a

partire dal secondo anno in avanti, è stato considerato il numero di 5.000 partecipanti, con un costo complessivo pari a 200.000 euro (se si fosse considerato il numero di 3.000 partecipanti, il costo complessivo sarebbe stato di 120.000 euro). Ciò posto, al fine di calcolare l'onere complessivo a carico del Ministero del turismo si è invece, prudenzialmente, preso in considerazione il numero di 3.000 partecipanti, con la conseguenza che, essendo la quota totale spettante a loro carico pari a 30.000 euro (tenuto conto che 10 euro sono a carico di ciascuno dei medesimi), è risultato un onere a carico del Dicastero del turismo pari a 170.000 euro (200.000 euro - 30.000 euro). Diversamente, qualora si fosse considerato - anche a tal fine - il numero di partecipanti pari a 5.000 unità, l'onere complessivo a carico del Ministero sarebbe stato pari a 150.000 euro, ossia pari alla differenza tra l'importo di 200.000 euro (costo complessivo) e quello di 50.000 euro (da porre a carico dei candidati). Pertanto, viene confermata la congruità del calcolo degli oneri, pari a 170.000 euro complessivi a decorrere dall'anno 2025. Viene altresì confermato che l'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 4 è contenuto nell'ambito di un tetto di spesa; in relazione all'articolo 5, viene confermato il carattere prudenziale ed esaustivo della stima dell'onere concernente la creazione dell'elenco nazionale e della relativa piattaforma informatica, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo."

Il PRESIDENTE propone quindi di rinviare la votazione della proposta di parere illustrata alla successiva seduta, al fine di dare modo di approfondire gli elementi forniti.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(870) Conversione in legge del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale

(Parere alla 8a Commissione. Esame. Parere non ostativo)

Il relatore [DAMIANI](#) (FI-BP-PPE) illustra il disegno di legge in titolo, segnalando, per quanto di competenza, che non vi sono osservazioni da formulare.

La sottosegretaria SAVINO rileva che non vi sono osservazioni da parte del Governo.

Non essendovi interventi, il PRESIDENTE, verificata la presenza del prescritto numero di senatori, pone ai voti la proposta di parere non ostativo, che viene approvata.

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO

Schema di decreto legislativo recante disposizioni in materia di revisione dello strumento militare (n. 57)

(Parere al Ministro per i rapporti con il Parlamento, ai sensi dell'articolo 9, commi 1, lettere a) e c), e 2 della legge 5 agosto 2022, n.119. Esame e rinvio)

Il relatore [LIRIS](#) (FdI) illustra lo schema di decreto in titolo, segnalando che il provvedimento in esame, in attuazione di quanto previsto dalla legge delega n. 119 del 2022, reca specifiche modifiche al Codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo n. 66 del 2010: esso, in particolare, incrementa di 10.000 unità l'organico complessivo dell'Esercito italiano, della Marina militare, escluso il Corpo delle capitanerie di porto, e dell'Aeronautica militare, portato, a decorrere dal 2034, da 150.000 a 160.000 unità.

Viene previsto, all'articolo 4, che le disposizioni in esame avranno effetto a decorrere dal 1° gennaio 2024, e che dalle stesse non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato. Per quanto di competenza, fa presente che la relazione tecnica, con specifico riguardo all'articolo 1, conferma che, nel rispetto di quanto previsto dal criterio di delega di cui all'articolo 9, comma 1, lett. c), della legge n. 119 del 2022, il provvedimento in esame non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, ed è realizzato entro limiti di spesa compatibili con il conseguimento dei risparmi derivanti dalle misure di revisione e razionalizzazione dello strumento militare, tra le quali quelle relative alle riduzioni d'organico, previste dalla legge n. 244 del 2012.

Su tale aspetto, in particolare, la relazione tecnica asserisce che, rispetto al modello a 150.000 unità, che consente un risparmio complessivo pari a euro 1.448.537.966, l'adozione del nuovo modello a 160.000 unità assicurerà, comunque, un risparmio a regime pari a euro 900.403.406, che risulta sufficiente ad assicurare sia la copertura degli oneri, sia la copertura dei tagli apportati al bilancio della Difesa disposti da precedenti provvedimenti a valere su tali risparmi, continuando a rendere disponibili

risorse da destinare al riequilibrio dei settori di spesa del medesimo dicastero, pari a 216.286.857 euro, secondo le finalità previste dalla legge n. 244 del 2012.

Rileva che la relazione tecnica fornisce dati ed elementi di valutazione che consentono di verificare che l'incremento degli organici previsto dal provvedimento in esame risulta riconducibile a regime (dal 2034) entro limiti di spesa che assicurano la realizzazione di un volume di risparmi pari a 216.286.857 euro, ma non offre elementi utili per valutare la congruità dei risparmi medesimi a realizzare le finalità a cui essi dovrebbero essere destinati ai sensi dell'articolo 4, comma 1, lettera c), della legge n. 244 del 2012, ossia assicurare il mantenimento in efficienza dello strumento militare e sostenerne le capacità operative.

Osserva inoltre che la relazione tecnica non fornisce elementi che consentano di mettere a confronto i risparmi di spesa realizzabili a legislazione vigente con quelli a legislazione variata in relazione ai singoli esercizi che intercorrono dall'anno 2024, anno di entrata in vigore del presente provvedimento, all'anno 2034, anno previsto per la realizzazione del modello professionale delle Forze armate a 160 mila unità, al netto degli oneri imputati ai risparmi medesimi da disposizioni legislative vigenti, secondo lo sviluppo temporale da esse previsto.

In considerazione di quanto sopra esposto, appare necessario che il Governo fornisca ulteriori dati ed elementi informativi che consentano di valutare per ciascun anno, e non solo a regime, la consistenza dei risparmi residui da iscrivere nei fondi di cui all'articolo 619 del Codice dell'ordinamento militare, anche al fine di verificarne l'idoneità a realizzare le finalità per le quali i predetti fondi sono stati istituiti, in coerenza con quanto disposto dall'articolo 17, comma 7, della legge n. 196 del 2009, che, in merito alle relazioni tecniche riferite alle disposizioni legislative in materia di pubblico impiego, prescrive che esse devono contenere un quadro analitico delle proiezioni finanziarie, almeno decennali, delle variabili collegate ai soggetti beneficiari e al comparto di riferimento.

Per ulteriori approfondimenti, si rinvia al *dossier* del Servizio del bilancio del Senato n. 77 e della Camera dei deputati n. 100.

La sottosegretaria SAVINO deposita elementi di risposta che vengono resi disponibili.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

Schema di decreto legislativo recante adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento UE 2018/1727, che istituisce l'Agenzia dell'Unione Europea per la cooperazione giudiziaria penale (Eurojust) e che sostituisce e abroga la decisione 2002/187/GAI (n. 77)

(Parere al Ministro per i rapporti con il Parlamento, ai sensi degli articoli 1 e 11 della legge 4 agosto 2022, n. 127. Esame e rinvio)

Il relatore [Claudio BORGHI](#) (*LSP-PSd'Az*) illustra lo schema di decreto in titolo, segnalando che dà attuazione all'articolo 11 della legge 4 agosto 2022, n. 127 - Legge di delegazione europea 2021 - che delega il Governo per l'adeguamento della normativa nazionale al regolamento (UE)2018/1727, che istituisce l'Agenzia dell'Unione europea per la cooperazione giudiziaria penale (*Eurojust*) e che sostituisce e abroga la decisione 2002/187/GAI del Consiglio.

Per i profili d'interesse, il comma 3 dell'articolo 11 della legge delega stabilisce che per l'attuazione delle disposizioni di cui al presente schema è autorizzata la spesa di 273.862 euro annui a decorrere dall'anno 2022, cui si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo per il recepimento della normativa europea, di cui all'articolo 41-*bis* della legge 24 dicembre 2012, n. 234.

L'articolo 1, comma 3, della citata legge di delegazione europea 2021 prevede che eventuali spese non contemplate da leggi vigenti e che non riguardano l'attività ordinaria delle amministrazioni statali o regionali possano essere previste nei decreti legislativi di attuazione e recepimento, nei soli limiti occorrenti per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'esercizio delle deleghe. È previsto che alla relativa copertura, nonché alla copertura delle minori entrate eventualmente derivanti dall'attuazione delle deleghe, laddove non sia possibile farvi fronte con i fondi già assegnati alle competenti amministrazioni, si provvede mediante riduzione del fondo per il recepimento della normativa europea di cui all'articolo 41-bis della citata legge n. 234 del 2012.

Per quanto di competenza, in relazione agli articoli 4, 6 e 7 va in premessa evidenziato che gli oneri in esame sono riconducibili alla fattispecie di cui all'articolo 21, comma 5, lettera a), ovvero agli oneri

"inderogabili" della legge di contabilità e incompatibili con un meccanismo di limite massimo di spesa.

Per i profili di quantificazione, come osservato dal Servizio del bilancio, occorre un chiarimento sull'assunzione del parametro medio di 1 figlio per ogni componente da cui deriva la relativa maggiorazione dell'indennità e di cui si riscontra la correttezza del calcolo del relativo importo, pari a 1/8 dell'indennità di segretario.

Andrebbe poi confermato che la sede de L'Aia non comporta maggiorazione di rischio rispetto a quanto calcolato dalla relazione tecnica.

In relazione all'articolo 9, in considerazione dei poteri conferiti dalla norma al membro nazionale, chiede conferma della possibilità da parte degli organi ed uffici di polizia giudiziaria di utilizzare, per gli ulteriori compiti, le sole risorse umane e strumentali già previste dalla legislazione vigente senza necessità di risorse aggiuntive.

Per quanto concerne l'articolo 12 in merito ai commi 1 e 2, posto che le norme prevedono la costituzione di un Sistema di coordinamento nazionale dell'*Eurojust* tra corrispondenti nazionali, membri nazionali e "punti di contatto", la cui responsabilità è affidata al corrispondente nazionale dell'organismo, designato dal procuratore generale presso la Corte di cassazione, che è tenuto ad assicurarne il funzionamento e a convocarne le riunioni con cadenza almeno annuale, andrebbe confermata la effettiva possibilità che tale incarico possa essere svolto avvalendosi delle sole risorse umane e strumentali già previste dalla legislazione vigente.

Relativamente all'articolo 15 andrebbe confermata l'esistenza delle relative disponibilità in bilancio, libere da impegni, nonché, con particolare riguardo al fondo di recepimento della normativa europea, rassicurazioni circa l'adeguatezza delle rimanenti risorse rispetto alle finalità previste dalla legislazione vigente per gli stanziamenti previsti in bilancio.

Con riferimento al comma 2 e alla clausola di neutralità riferita alle disposizioni diverse dagli articoli 2, 4, 6 e 7, coperti ai sensi del comma precedente, segnala che la relazione tecnica dovrebbe essere accompagnata dai dati di massima riferiti all'adeguatezza delle risorse già previste ai sensi della legislazione vigente per l'Amministrazione giudiziaria per l'effettiva realizzabilità di attività e procedimenti e per lo scambio di informazioni e l'attivazione di investigazione previsti dal testo in esame.

Per ulteriori osservazioni rinvia alla nota del Servizio del bilancio n. 82.

La sottosegretaria SAVINO si riserva di fornire gli elementi di risposta.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

IN SEDE CONSULTIVA

(562) MARTI e altri. - Disposizioni per la promozione dei cammini come itinerari culturali

(Parere alla 7a Commissione. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta del 7 giugno.

Il PRESIDENTE ricorda che si è in attesa della relazione tecnica, per cui chiede alla rappresentante del Governo di poter fornire elementi di aggiornamento al riguardo.

La sottosegretaria SAVINO si riserva di fornire elementi in una prossima seduta, impegnandosi a sollecitare l'amministrazione di merito competente.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(610) BALBONI e altri. - Legge quadro sull'ordinamento della polizia locale

(Parere alla 1a Commissione. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta del 7 giugno.

Il PRESIDENTE ricorda che si è in attesa della relazione tecnica, per cui chiede alla rappresentante del Governo di poter fornire elementi di aggiornamento al riguardo.

La sottosegretaria SAVINO si riserva di fornire elementi in una prossima seduta, impegnandosi a sollecitare l'amministrazione di merito competente.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(279) Elena TESTOR e altri. - Disposizioni concernenti le associazioni musicali amatoriali e agevolazioni fiscali a sostegno della loro attività

(503) MARCHESCHI e LIRIS. - Misure a sostegno della musica popolare contemporanea e in materia di associazioni musicali amatoriali

(Parere alla 7ª Commissione sul testo unificato. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta del 7 giugno.

Il PRESIDENTE ricorda che si è in attesa della relazione tecnica, per cui chiede alla rappresentante del Governo di poter fornire elementi di aggiornamento al riguardo.

La sottosegretaria SAVINO si riserva di fornire elementi in una prossima seduta, impegnandosi a sollecitare l'amministrazione di merito competente.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

CONVOCAZIONE DI UN UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO

Il PRESIDENTE comunica che, al termine della seduta plenaria, è convocato un Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi.

La Commissione prende atto.

La seduta termina alle ore 9,40.

1.4.2.3.2. 5ª Commissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 133 (pom.) del 17/10/2023

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

5ª Commissione permanente
(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO)
MARTEDÌ 17 OTTOBRE 2023

133ª Seduta

Presidenza del Presidente

[CALANDRINI](#)

Interviene il sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze Sandra Savino.

La seduta inizia alle ore 14,45.

IN SEDE CONSULTIVA

(154) ZANETTIN. - Modificazioni alla legge 24 marzo 1958, n. 195, in materia di elezione dei componenti del Consiglio superiore della magistratura da parte dei magistrati

(Parere alla 2ª Commissione. Esame. Parere non ostativo)

La relatrice [AMBROGIO](#) (Fdl) illustra il disegno di legge in titolo, segnalando, per quanto di competenza, che non vi sono osservazioni da formulare, propone pertanto l'espressione di un parere non ostativo.

La sottosegretaria SAVINO esprime parere conforme alla relatrice.

Non essendovi richieste di intervento, verificata la presenza del prescritto numero legale, il PRESIDENTE pone in votazione la proposta di parere non ostativo, che risulta approvata.

(466) BALBONI e altri. - Modifiche alla legge 8 febbraio 1948, n. 47, al codice penale, al codice di procedura penale e al decreto legislativo 9 aprile 2003, n. 70, in materia di diffamazione, di diffamazione con il mezzo della stampa o con altro mezzo di diffusione e di condanna del querelante nonché di segreto professionale, e disposizioni a tutela del soggetto diffamato

(Parere alla 2ª Commissione. Esame e rinvio)

Il relatore [LOTITO](#) (FI-BP-PPE) illustra il disegno di legge in titolo, segnalando che il provvedimento, di iniziativa parlamentare, non risulta corredato di relazione tecnica.

Per quanto di competenza, fa presente che l'articolo 4, al comma 3, prevede l'istituzione di un organo di autoregolamentazione indipendente presso l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM), dinanzi al quale dovranno svolgersi le procedure di conciliazione, in contraddittorio tra le parti, in materia di notifica e rimozione di contenuti offensivi pubblicati da prestatori di servizi on line. Si stabilisce quindi che l'organismo sia finanziato dai contributi dei gestori delle diverse piattaforme sottoposti ai relativi obblighi di legge.

A tale riguardo, occorre avere conferma che il finanziamento del suddetto organismo di conciliazione non determini ulteriori oneri a carico della finanza pubblica, nel caso di gestori rientranti nel perimetro delle pubbliche amministrazioni.

La sottosegretaria SAVINO si riserva di fornire gli elementi di risposta richiesti dal relatore, al fine dei necessari approfondimenti istruttori.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(762) MARTI e altri. - Modifiche al codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, in materia di semplificazione delle procedure per la circolazione dei beni culturali e misure di agevolazione fiscale per oggetti d'arte, d'antiquariato e da collezione

(Parere alla 7ª Commissione. Esame e rinvio. Richiesta di relazione tecnica)

Il relatore [GELMETTI](#) (*FdI*) illustra il disegno di legge in titolo, segnalando, per quanto di competenza, che è volto ad ampliare l'ambito dei beni culturali per i quali è consentita la libera circolazione e a favorire l'insediamento e il rafforzamento in Italia di segmenti di mercato e *network* economico-culturali.

Per quanto di competenza, segnala che l'articolo 2 prevede modifiche nella qualificazione di bene culturale, innalza da 50 a 70 anni l'anzianità dei beni di interesse per la storia della scienza e della tecnica, dispone l'incremento delle soglie di valore per l'autorizzazione all'uscita definitiva dal territorio nazionale, istituisce il silenzio assenso nel caso in cui l'attestato di libera circolazione del bene non venga rilasciato nei termini previsti dalla normativa, stabilisce l'ampliamento dei casi nei quali la spedizione o l'importazione in Italia sono certificati a domanda dall'ufficio di esportazione. L'articolo 3 introduce modifiche, a decorrere dall'anno 2024, alla disciplina dell'aliquota dell'imposta sul valore aggiunto su oggetti d'arte, d'antiquariato e da collezione importati.

In particolare, alla lettera *a*) del comma 1 viene prevista l'esenzione dall'imposta sul valore aggiunto per gli oggetti d'arte, di antiquariato e da collezione, importati e di valore inferiore o uguale a 20.000 euro, ceduti dagli autori o loro eredi o legatari, con diritto alla detrazione dell'imposta ai sensi dell'articolo 19, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633.

Viene prevista inoltre alla lettera *b*) del comma 1 la riduzione dell'aliquota dal 22 al 10 per cento per le cessioni di oggetti d'arte, da collezione o d'antiquariato, di valore inferiore uguale a euro 20.000, ceduti da soggetti diversi dall'autore o dai suoi eredi o legatari.

Per la copertura degli oneri derivanti dal provvedimento, valutati in 42,8 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2004, l'articolo 4 dispone la corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica.

Al fine di valutare la corretta quantificazione degli oneri e la congruità della copertura proposta, anche con riguardo alla disponibilità delle risorse impiegate, risulta necessario richiedere al Governo, ai sensi dell'articolo 76-*bis*, comma 3, del regolamento, la predisposizione di una relazione tecnica debitamente verificata.

La sottosegretaria SAVINO concorda con la necessità di richiedere una relazione tecnica per la valutazione degli effetti finanziari della proposta.

La Commissione conviene quindi di richiedere al Governo, ai sensi dell'articolo 76-*bis*, comma 3, del Regolamento, la predisposizione di una relazione tecnica sul testo in esame.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante adozione della nota metodologica relativa alla determinazione dei fabbisogni standard per le province e le città metropolitane delle regioni a statuto ordinario, relativamente alle funzioni fondamentali di territorio, ambiente, istruzione, trasporti, polizia provinciale, funzioni generali, stazione unica appaltante/centrale unica degli acquisti e controllo dei fenomeni discriminatori, nonché relativamente alle funzioni fondamentali per le sole città metropolitane e province montane delle regioni a statuto ordinario per l'anno 2022 ([n. 82](#))

(Parere al Ministro per i rapporti con il Parlamento, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, del decreto legislativo 26 novembre 2010, n. 216. Seguito e conclusione dell'esame. Parere non ostativo)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta antimeridiana dell'11 ottobre.

Il presidente [CALANDRINI](#) (*FdI*), in sostituzione del relatore Dreosto, illustra una proposta di parere non ostativo sullo schema di decreto in titolo, pubblicata in allegato.

Non essendovi richieste di intervento, verificata la presenza del prescritto numero legale, posta ai voti, la proposta di parere risulta approvata dalla Commissione.

IN SEDE CONSULTIVA

(840) MARTI. - Istituzione di un contributo stabile all'Istituto della Enciclopedia italiana

(Parere alla 7ª Commissione. Esame e rinvio)

Il senatore [Claudio BORGHI](#) (*LSP-PSd'Az*), in sostituzione della relatrice Testor, illustra il disegno di legge in titolo, segnalando, per quanto di competenza, che il provvedimento istituisce un contributo di

5 milioni di euro, a decorrere dal 2024, a favore dell'Istituto dell'Enciclopedia italiana, con copertura a valere sui fondi speciali di parte corrente di spettanza del Ministero della cultura.

Per quanto di competenza, rileva che la copertura finanziaria, pur presentando le necessarie disponibilità, andrebbe riformulata specificando l'utilizzo delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale, in quanto decorrente dal prossimo esercizio finanziario.

Andrebbero inoltre specificati sia il bilancio triennale di riferimento (2023-2025) sia l'anno di riferimento del fondo speciale (2023).

La sottosegretaria SAVINO si riserva di fornire gli elementi di risposta richiesti in una prossima seduta.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(861) *Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di sede tra la Repubblica italiana e l'Ufficio europeo per il sostegno all'asilo relativo allo stabilimento di un ufficio operativo in Roma, fatto a Roma il 22 novembre 2017, con Dichiarazione interpretativa congiunta fatta a Roma il 1° luglio 2021 e a La Valletta il 13 luglio 2021*

(Parere alla 3ª Commissione. Esame. Parere non ostativo)

Il senatore [PATUANELLI](#) (M5S), in sostituzione della relatrice Damante, illustra il disegno di legge in titolo, segnalando, per quanto di competenza, che non vi sono osservazioni da formulare. Propone pertanto di esprimere un parere non ostativo.

La rappresentante del GOVERNO rileva che non vi sono osservazioni da formulare.

Non essendovi richieste di intervento, verificata la presenza del prescritto numero legale, il PRESIDENTE pone in votazione la proposta di parere non ostativo, che risulta approvata all'unanimità.

(872) *Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e l'Ucraina, dall'altra, firmato a Kiev il 12 ottobre 2021*, approvato dalla Camera dei deputati

(Parere alla 3ª Commissione. Esame. Parere non ostativo)

Il relatore [PATTON](#) (Aut (SVP-Patt, Cb, SCN)) illustra il disegno di legge in titolo, segnalando, per quanto di competenza, che nel corso dell'esame presso la Camera dei deputati, la Commissione bilancio ha reso un parere di nulla osta condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, a una riformulazione della clausola di invarianza finanziaria, di cui all'articolo 3 del disegno di legge in esame.

Considerato che tale condizione è stata correttamente recepita, tenuto conto dei chiarimenti sui profili finanziari dell'Accordo forniti dal Governo nel corso dell'esame presso l'altro ramo del Parlamento, per quanto di competenza, non vi sono ulteriori osservazioni da formulare. Propone pertanto l'espressione di un parere non ostativo.

La sottosegretaria SAVINO esprime avviso conforme al relatore, non essendovi osservazioni da formulare.

Non essendovi richieste di intervento, verificata la presenza del prescritto numero legale, il PRESIDENTE pone in votazione la proposta di parere non ostativo, che risulta approvata all'unanimità.

(899) *Conversione in legge del decreto-legge 29 settembre 2023, n. 132, recante disposizioni urgenti in materia di proroga di termini normativi e versamenti fiscali*

(Parere alla 6ª Commissione. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta antimeridiana dell'11 ottobre.

Il PRESIDENTE chiede al Governo se vi siano gli elementi di risposta richiesti nella scorsa seduta.

La sottosegretaria SAVINO deposita una nota di elementi di chiarimento sulle questioni sollevate dalla Commissione.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(825) *Disposizioni in materia di associazioni professionali a carattere sindacale tra militari, delega al Governo per la revisione dello strumento militare nazionale, nonché disposizioni in materia di termini legislativi*

(Parere alla 3ª Commissione sugli emendamenti. Esame. Parere non ostativo)

Il relatore [LOTITO](#) (FI-BP-PPE) illustra gli emendamenti approvati, relativi al disegno di legge in titolo, segnalando, per quanto di competenza, che non vi sono osservazioni da formulare. Propone pertanto l'espressione di un parere non ostativo.

La sottosegretaria SAVINO rileva che non vi sono osservazioni da parte del Governo.

Non essendovi richieste di intervento, verificata la presenza del prescritto numero legale, il PRESIDENTE pone in votazione la proposta di parere non ostativo, che risulta approvata.

(870) Conversione in legge del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale

(Parere all'8ª Commissione sugli emendamenti. Esame e sospensione)

Il PRESIDENTE informa che si è in attesa della trasmissione del quadro completo degli emendamenti approvati dalla Commissione di merito, riferiti al disegno di legge in titolo, proponendo pertanto di sospendere la seduta.

Il seguito dell'esame è quindi sospeso.

La seduta, sospesa alle ore 15,05, riprende alle ore 16.

(833) Disciplina della professione di guida turistica

(Parere alla 9ª Commissione sugli emendamenti. Esame e rinvio)

Il senatore [Claudio BORGHI](#) (LSP-PSd'Az), in sostituzione della relatrice Testor, illustra gli emendamenti relativi al disegno di legge in titolo, segnalando, per quanto di competenza, che occorre valutare gli effetti finanziari delle proposte 5.1, 5.2 e 5.3, nella parte in cui prevedono che l'iscrizione all'Elenco generale avvenga non a domanda ma d'ufficio.

In relazione all'emendamento 6.100, occorre valutare se i costi della formazione complementare, ivi prevista, possano comportare oneri aggiuntivi rispetto a ciò che è stato quantificato nel provvedimento. Con riguardo alla proposta 7.5, che prevede corsi obbligatoriamente organizzati dal sistema universitario e della ricerca nazionale, occorre avere conferma dell'assenza di effetti onerosi per la finanza pubblica.

Occorre valutare gli effetti finanziari dell'emendamento 13.3, nella parte in cui prevede che l'iscrizione all'Elenco generale delle guide turistiche già abilitate avvenga non a domanda ma d'ufficio e non richiama espressamente le disposizioni sul costo del rilascio dei tesserini.

Non vi sono osservazioni da formulare sui restanti emendamenti.

La sottosegretaria SAVINO si riserva di fornire elementi di risposta in relazione ai rilievi posti dal relatore.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(623) Elena MURELLI e altri. - Modifiche alla legge 4 luglio 2005, n. 123, in materia di protezione dei soggetti malati di celiachia, e disposizioni per la prevenzione e l'informazione in merito alla malattia celiaca

(Parere alla 10ª Commissione. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta del 19 settembre.

Il PRESIDENTE chiede al Governo se sia disponibile la relazione tecnica già richiesta.

La sottosegretaria SAVINO si impegna a sollecitare la predisposizione della relazione tecnica da parte dell'amministrazione competente.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(870) Conversione in legge del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale

(Parere all'8ª Commissione sugli emendamenti. Ripresa e conclusione dell'esame. Parere in parte non ostativo e in parte condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione)

Riprende l'esame precedentemente sospeso.

Il relatore [DAMIANI](#) (FI-BP-PPE) illustra gli emendamenti approvati, relativi al disegno di legge in titolo, trasmessi dalla Commissione di merito, segnalando, per quanto di competenza, che occorre valutare i profili finanziari della proposta 1.0.9, al fine di escludere effetti onerosi.

In relazione all'emendamento 1.0.500 (testo 2), risulta necessario avere conferma della disponibilità

delle risorse impiegate a copertura.

Sui restanti emendamenti approvati non vi sono osservazioni da formulare.

La sottosegretaria SAVINO rileva che in ordine alla proposta 1.0.9 è necessario inserire, con un'apposita condizione resa ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, una clausola d'invarianza finanziaria. Non vi sono osservazioni da parte del Governo sui restanti emendamenti approvati, ad eccezione dell'emendamento 1.0.500 (testo 2), su cui chiede di sospendere momentaneamente l'esame essendo in corso i necessari approfondimenti istruttori.

Il PRESIDENTE propone di sospendere quindi la seduta.

La seduta sospesa alle ore 16,10, riprende alle ore 16,25

Il PRESIDENTE ricorda che si era in attesa degli elementi di chiarimento da parte del Governo in ordine all'emendamento 1.0.500 (testo 2).

La sottosegretaria SAVINO conferma che in ordine alla proposta 1.0.500 (testo 2) vi è la disponibilità delle relative risorse, per cui non vi sono osservazioni da parte del Governo.

Il PRESIDENTE, non essendovi interventi, pone quindi ai voti una proposta di parere del seguente tenore: "La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminati gli emendamenti approvati relativi al disegno di legge in titolo esprime, per quanto di competenza, sulla proposta 1.0.9, parere non ostativo condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, all'aggiunta in fine del seguente comma: "3. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni competenti provvedono all'adempimento dei compiti di cui al presente articolo con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.". Sui restanti emendamenti, non vi sono osservazioni da formulare.".

La Commissione approva.

La seduta termina alle ore 16,30.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SULL'ATTO DEL GOVERNO N. 82

[La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato lo schema di decreto legislativo in titolo,](#)

preso atto che la relazione tecnica allegata allo schema in esame evidenzia che il decreto non determina effetti per la finanza pubblica, recando disposizioni di carattere metodologico riferite alla determinazione dei fabbisogni *standard*,
esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo.

1.4.2.3.3. 5ª Commissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 134 (ant.) del 18/10/2023

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

5ª Commissione permanente
(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO)
MERCOLEDÌ 18 OTTOBRE 2023

134ª Seduta

Presidenza del Presidente

[CALANDRINI](#)

Interviene il sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze Sandra Savino.

La seduta inizia alle ore 9,20.

IN SEDE CONSULTIVA

(870-A) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale

(Parere all'Assemblea sul testo e sugli emendamenti. Esame. Parere non ostativo sul testo. Parere in parte non ostativo e in parte contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sugli emendamenti) Il relatore [DAMIANI](#) (FI-BP-PPE) illustra il disegno di legge in titolo, segnalando, per quanto di competenza che non vi sono osservazioni da formulare sul testo-A.

In merito agli emendamenti trasmessi dall'Assemblea, con riguardo all'articolo 1, occorre valutare gli effetti finanziari e la compatibilità con la clausola di invarianza di cui al comma 3 dell'articolo 1, in ordine agli emendamenti 1.1, 1.7, 1.8 e 1.25. Appare necessario acquisire la quantificazione degli oneri in relazione agli emendamenti 1.43 e 1.105 (già 1.32). Comportano maggiori oneri gli emendamenti 1.103 (già 1.27) e 1.104 (già 1.28). Occorre valutare gli effetti finanziari e la disponibilità delle risorse per l'anno 2024 in relazione all'emendamento 1.106 (già 1.33).

In relazione all'articolo 1-bis, comportano maggiori oneri gli emendamenti 1-bis.108 e 1-bis.111.

In relazione all'articolo 1-ter, occorre valutare la portata normativa e gli eventuali effetti finanziari dell'emendamento 1-ter.100.

Appare necessario acquisire l'avviso del Governo, nonché la disponibilità delle risorse richiamate a copertura, di cui al fondo per far fronte ad esigenze indifferibili, di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, sull'emendamento 1-ter.0.100 (già 1.0.1).

Appare necessario verificare la quantificazione degli oneri e la correttezza della copertura in relazione all'emendamento 1-ter.0.101 (già 1.0.2).

Per quanto concerne l'emendamento 1-ter.0.103, occorre valutare gli effetti finanziari derivanti dall'attribuzione dei compiti e delle funzioni al Commissario straordinario e dalla nomina dei sub-commissari. Occorre valutare inoltre la portata normativa e gli eventuali effetti finanziari dell'ultimo periodo del comma 1.

Appare necessario acquisire la quantificazione degli oneri in relazione all'emendamento 1-ter.0.104. Sui restanti emendamenti, non vi sono osservazioni da formulare.

La sottosegretaria SAVINO, in ordine alle proposte emendative 1.1, 1.7, 1.8 e 1.25, esprime parere contrario, in quanto suscettibili di determinare nuovi e maggiori oneri per la finanza pubblica.

In ordine agli emendamenti 1.43, 1.105 (già 1.32), 1.106 (già 1.33) e 1-ter.0.104, esprime parere contrario, in quanto le proposte risultano essere onerose.

In relazione alle proposte emendative 1.103 (già 1.27) e 1.104 (già 1.28), esprime parere contrario, in

quanto determinano maggiori oneri e la copertura è inidonea.

In ordine agli emendamenti 1-bis.108 e 1-bis.111, esprime parere contrario poiché le proposte eliminano le coperture finanziarie all'articolo 1-bis. In relazione all'emendamento 1-ter.100, il parere è contrario in quanto suscettibile di determinare maggiori oneri.

In ordine alla proposta 1-ter.0.100 (già 1.0.1), premesso che al fine di verificare la congruità dell'istituendo Fondo per la realizzazione delle finalità previste nella proposta emendativa occorre la predisposizione di idonea relazione tecnica, esprime parere contrario alla copertura finanziaria sul Fondo di cui all'articolo 1, comma 200 della legge 190 del 2014, in quanto preordinato a provvedimenti in corso di definizione da parte del Governo. In relazione alla proposta emendativa 1-ter.0.101 (già 1.0.2), su cui, al fine di verificare la congruità delle autorizzazioni di spesa di cui al comma 5-ter e comma 5-quater, occorrerebbe la predisposizione di idonea relazione tecnica, esprime parere contrario alla copertura finanziaria sul Fondo di cui all'articolo 1, comma 200 della legge 190 del 2014, in quanto preordinato a provvedimenti in corso di definizione da parte del Governo.

In ordine all'emendamento 1-ter.0.103, esprime parere contrario atteso che il pagamento dei compensi dei due sub-commissari distoglie parte delle risorse dalle finalità originariamente previste.

Sui restanti emendamenti non vi sono osservazioni da formulare.

Il senatore [Claudio BORGHI](#) (LSP-PSd'Az) interviene in relazione alla proposta 1-ter.0.103 per preannunciarne il ritiro e la trasformazione in ordine del giorno.

Il PRESIDENTE chiarisce che tale ritiro dovrà essere effettuato in sede di esame in Assemblea, dovendosi la Commissione pronunciare sui profili finanziari delle proposte.

Non essendovi ulteriori interventi, verificata la presenza del prescritto numero legale, pone quindi ai voti la seguente proposta di parere: "La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge in titolo, esprime per quanto di competenza, parere non ostativo sul testo. In relazione agli emendamenti, trasmessi dall'Assemblea, esprime, parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sulle proposte 1.1, 1.7, 1.8, 1.25, 1.43, 1.105 (già 1.32), 1.103 (già 1.27), 1.104 (già 1.28), 1.106 (già 1.33), 1-bis.108, 1-bis.111, 1-ter.100, 1-ter.0.100 (già 1.0.1), 1-ter.0.101 (già 1.0.2), 1-ter.0.103 e 1-ter.0.104.

Il parere è non ostativo sui restanti emendamenti."

Il parere risulta approvato.

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO

Schema di decreto ministeriale recante l'approvazione della stima delle capacità fiscali per singolo comune delle regioni a statuto ordinario e della nota metodologica relativa alla procedura di calcolo (n. 83)

(Parere al Ministro dell'economia e delle finanze, ai sensi dell'articolo 43, comma 5-quater, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164. Esame e rinvio)

Il relatore [DAMIANI](#) (FI-BP-PPE) illustra lo schema di decreto in titolo, segnalando che prevede l'approvazione della stima della capacità fiscale per singolo comune delle regioni a statuto ordinario (RSO) e della Nota metodologica relativa alla procedura di calcolo della medesima capacità fiscale. La stima della capacità fiscale per singolo comune delle regioni a statuto ordinario è contenuta nell'Allegato A allo schema di decreto. La capacità fiscale rappresenta il gettito potenziale da entrate proprio di un territorio, considerate la base imponibile e l'aliquota standard. In altri termini, la capacità fiscale è quella quota parte di gettito che non riflette l'esercizio di scelte autonome degli enti. La base dati di riferimento è aggiornata al 2019.

L'Allegato B reca la Nota metodologica per la stima della capacità fiscale 2023 dei comuni delle RSO: tale Nota è stata redatta dal Dipartimento delle finanze del Ministero dell'economia e delle finanze e approvata dalla Commissione tecnica per i fabbisogni standard (CTFS) il 27 febbraio 2023.

Sullo schema di decreto in esame non è stata acquisita l'intesa in Conferenza Stato-città e autonomie locali nel corso della seduta del 21 giugno 2023. Lo schema è stato trasmesso alle Camere il 29 agosto 2023 e in data 28 settembre 2023 è stato assegnato alle Commissioni competenti.

La determinazione delle capacità fiscali, congiuntamente a quella dei fabbisogni standard, è funzionale

al riparto delle risorse di carattere perequativo in attuazione dell'articolo 119, terzo comma, della Costituzione, che riserva alla legge dello Stato il compito di istituire un fondo perequativo, senza vincoli di destinazione, per i territori con minore capacità fiscale per abitante. Per quanto riguarda il comparto comunale tali risorse sono rappresentate dal Fondo di solidarietà comunale (FSC), il quale costituisce il fondo per il finanziamento dei comuni, anche con finalità di perequazione. La sua dotazione annuale è definita per legge ed è in parte alimentata con una quota del gettito dell'imposta municipale propria (IMU), di spettanza dei comuni stessi. Per il 2023, la percentuale delle risorse del Fondo da distribuire con i criteri perequativi è del 65 per cento.

Per i comuni delle RSO il riparto è effettuato sulla base della differenza tra le capacità fiscali (la cui determinazione, per ciascuno di questi comuni, è oggetto dello schema di decreto in esame) e i fabbisogni standard. Ai fini del riparto del Fondo di solidarietà comunale 2023, la capacità fiscale perequabile dei comuni delle regioni a statuto ordinario è determinata nella misura del 70 per cento (cosiddetto *target* perequativo).

In attuazione del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, il 23 giugno 2023 il Ministero dell'interno ha provveduto ad erogare ai comuni la prima rata del Fondo, nella misura del 66 per cento dell'importo dovuto. L'erogazione ha riguardato 5.458 comuni delle Regioni a statuto ordinario, della Sicilia e della Sardegna, per un totale erogato pari ad 3.698,5 milioni di euro.

Le entrate comunali che concorrono alla formazione della capacità fiscale si riferiscono a due principali tipologie:

- entrate tributarie: l'IMU (Imposta municipale propria); l'Addizionale comunale IRPEF; le imposte e tasse minori (ad es. la tassa per l'occupazione degli spazi e delle aree pubbliche, l'imposta comunale sulla pubblicità e i diritti sulle pubbliche affissioni e l'imposta di soggiorno e di sbarco);
- entrate extra-tributarie: la vendita di beni e servizi e proventi derivanti dalla gestione dei beni; i proventi derivanti dall'attività di controllo e repressione delle irregolarità e degli illeciti.

Non rientrano, invece, nel perimetro delle entrate che generano capacità fiscale i fondi perequativi, i trasferimenti correnti, le entrate in conto capitale, le entrate da riduzione di attività finanziarie, l'accensione di nuovi prestiti, le anticipazioni da istituto tesoriere/cassiere e le entrate per conto terzi e partite di giro. Ai fini del riparto del Fondo di solidarietà comunale, la componente rifiuti è neutralizzata, con l'inclusione della relativa voce sia nei fabbisogni *standard* sia nella capacità fiscale con il medesimo peso.

Le novità introdotte con la Nota metodologica in esame riguardano principalmente la valutazione del gettito standard dell'IMU e delle entrate residuali. Per quanto riguarda l'IMU si è proceduto a una standardizzazione del gettito effettivo dell'anno 2019. Le ulteriori variazioni riguardano l'aggiornamento della metodologia di stima della cosiddetta capacità fiscale residuale, che misura il gettito standard delle entrate tributarie minori (come l'imposta di soggiorno, la tassa per l'occupazione degli spazi e delle aree pubbliche, l'imposta comunale sulla pubblicità e i diritti sulle pubbliche affissioni), nonché di alcune delle entrate extra tributarie (come i proventi derivanti dall'attività di controllo e repressione delle irregolarità e degli illeciti).

La stima della capacità fiscale 2023 per i comuni delle Regioni a statuto ordinario, al netto della componente rifiuti, risulta pari a 18.987.588.525 euro.

Per ulteriori approfondimenti, rinvia al *Dossier* n. 165 curato dai Servizi studi del Senato e della Camera dei deputati.

La sottosegretaria SAVINO si riserva di fornire gli elementi richiesti.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

SCONVOCAZIONE DELLE SEDUTE PLENARIE DELLA COMMISSIONE

Il PRESIDENTE avverte che l'odierna seduta pomeridiana della Commissione, già convocata alle ore 15,30, nonché la seduta di domani, giovedì 19 ottobre 2023, già convocata alle ore 9,30, non avranno luogo.

La Commissione prende atto.

La seduta termina alle ore 9,35.

1.4.2.4. Commissione parlamentare questioni regionali

1.4.2.4.1. Commissione parlamentare questioni regionali - Seduta n. 1 (ant., Sottocomm. pareri) del 05/10/2023

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

COMMISSIONE PARLAMENTARE PER LE QUESTIONI REGIONALI

Sottocommissione per i pareri

GIOVEDÌ 5 OTTOBRE 2023

1^a Seduta

Presidenza del Presidente

SILVESTRO

La seduta inizia alle ore 11,30.

(870) Conversione in legge del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale

(Parere alla 8a Commissione. Esame. Rimessione alla Commissione in composizione plenaria)

L'onorevole MACCANTI (*LEGA*) illustra una proposta di parere favorevole del seguente tenore:

"esaminato, per le parti di competenza, il disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale;

rilevato che l'articolo 1 prevede, al comma 1, che, al fine di assicurare l'esecuzione delle sentenze della Corte di Giustizia dell'Unione europea, le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna - firmatarie insieme al Ministero dell'ambiente dell'Accordo di programma del 2017 per il miglioramento della qualità dell'aria nel bacino padano - provvedono, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della disposizione, ad aggiornare i rispettivi piani di qualità dell'aria, e, al comma 2, che le eventuali misure di limitazione della circolazione di veicoli di categoria "Euro 5", già oggetto degli impegni assunti a norma dell'articolo 2 dell'Accordo, possono essere attuate a far data dal 1° ottobre 2024;

osservato che la proposta normativa intende rafforzare, attraverso una norma di rango primario, gli impegni assunti dalle Regioni nell'ambito dell'Accordo;

considerato che la disciplina in questione appare riconducibile prevalentemente a materie di competenza legislativa esclusiva dello Stato, ossia alla materia dei rapporti dello Stato con l'Unione europea di cui all'articolo 117, comma secondo, lettera a) della Costituzione e alla materia della tutela dell'ambiente, di cui all'articolo 117, secondo comma, lettera s), della Costituzione;

considerato che la giurisprudenza della Corte costituzionale - ad esempio nelle sentenze n. 300, n. 145 e n. 58 del 2013, n. 66 del 2012, n. 249 del 2009, n. 62 del 2008 - connota la tutela dell'ambiente come materia trasversale o materia valore, in cui lo Stato può fissare limiti e adempimenti rispetto ai quali le Regioni, nelle materie ad esse attribuite, possono solo incrementare i livelli di tutela purché non compromettano l'equilibrio degli interessi in gioco;

valutato che la disciplina contenuta nel decreto-legge individua un delicato punto di equilibrio tra la tutela dell'ambiente e la libertà di circolazione stradale;

ritenuti soddisfatti i canoni inerenti al principio di sussidiarietà verticale, relativamente alle misure limitative della circolazione stradale, che le Regioni "possono" introdurre, ai sensi del comma 2 dell'articolo 1 del decreto-legge;

si esprime parere favorevole".

La senatrice [DAMANTE](#) (M5S), dopo aver sottolineato la totale inadeguatezza della disciplina contenuta nel decreto-legge in questione e dopo aver manifestato la propria contrarietà rispetto alla proposta di parere illustrata dalla relatrice, chiede la rimessione alla Commissione in composizione plenaria dell'atto in esame.

Il [PRESIDENTE](#) precisa che la prassi regolamentare del Senato configura il diritto di ciascun membro della sottocommissione pareri di rimettere l'esame di un determinato atto alla Commissione in composizione plenaria. La senatrice Damante si è avvalsa del predetto diritto e conseguentemente il disegno di legge in titolo viene rimesso alla Commissione in composizione plenaria, che potrà esaminarlo in una delle prossime sedute.

La seduta termina alle ore 11,35.

1.4.2.5. Comitato per la legislazione

1.4.2.5.1. Comitato per la legislazione - Seduta n. 24 (ant.) del 03/10/2023

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

COMITATO PER LA LEGISLAZIONE

MARTEDÌ 3 OTTOBRE 2023

24^a Seduta

Presidenza del Presidente

MATERA

La seduta inizia alle ore 12,45.

IN SEDE CONSULTIVA

(870) Conversione in legge del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale

(Parere alla Commissione 8a, ai sensi dell'articolo 20-bis, commi 5 e 8, del Regolamento. Esame. Parere favorevole con osservazione)

Il presidente MATERA, facente funzione di relatore, illustra la proposta di parere predisposta dal relatore PARRINI (PD-IDP), pubblicata in allegato.

Sulla proposta di parere conviene il Comitato.

(878) Conversione in legge del decreto-legge 15 settembre 2023, n. 123, recante misure urgenti di contrasto al disagio giovanile, alla povertà educativa e alla criminalità minorile, nonché per la sicurezza dei minori in ambito digitale

(Parere alle Commissioni 1a e 2a riunite, ai sensi dell'articolo 20-bis, commi 5 e 8, del Regolamento. Esame. Parere favorevole con osservazioni)

La relatrice PIROVANO (LSP-PSd'Az) illustra la proposta di parere, pubblicata in allegato.

Si apre la discussione.

Il senatore GIORGIS (PD-IDP) interviene manifestando perplessità sulla sussistenza dei presupposti di necessità e di urgenza in relazione alla previsione di interventi infrastrutturali che, per loro natura, si realizzano in un orizzonte temporale di lungo periodo. Anche sulla base di tale considerazione, ritiene che il Comitato sia istituzionalmente chiamato ad arginare lo scivolamento della legiferazione verso l'impiego abituale del decreto-legge quale strumento di normazione.

Il senatore CATALDI (M5S) paventa il rischio che la sussistenza dei presupposti di necessità e urgenza in determinate materie eserciti una *vis attractiva* su altre materie, portando all'adozione di decreti-legge di contenuto eterogeneo a scapito di un metodo di formazione delle leggi coerente con l'architettura costituzionale. Sottolinea pertanto l'esigenza di un'attenta pianificazione dell'iniziativa legislativa, evitando di inseguire i fatti di cronaca.

Il presidente MATERA rileva che il riferimento alla urgente realizzazione di opere infrastrutturali è verosimilmente connesso al ripristino di strutture sportive, la cui riapertura, entro la prossima primavera, costituirebbe un significativo gesto di attenzione verso la comunità interessata e rappresenterebbe un intervento immediatamente volto a fronteggiare la situazione di degrado ambientale e di disagio giovanile.

Conclusa la discussione, il Comitato conviene sulla proposta di parere.

(897) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 105, recante disposizioni urgenti in materia di processo penale, di processo civile, di contrasto agli incendi boschivi, di recupero dalle tossicodipendenze, di salute e di cultura, nonché in materia di personale della magistratura e della pubblica amministrazione

(Parere alle Commissioni 1a e 2a riunite, ai sensi dell'articolo 20-*bis*, commi 5 e 8 del Regolamento. Esame. Parere favorevole con raccomandazione)
Il relatore [MAFFONI](#) (*FdI*) illustra la proposta di parere, pubblicata in allegato.
Sulla proposta di parere conviene il Comitato.
La seduta termina alle ore 13,15.

PARERE APPROVATO
DAL COMITATO PER LA LEGISLAZIONE
SULL'AS 870

Il Comitato per la legislazione, esaminato il disegno di legge in titolo e rilevato che sotto il profilo dell'analisi e valutazione d'impatto:
il disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121 non è accompagnato dalla relazione sull'analisi tecnico normativa e dalla relazione sull'impatto della regolamentazione;
sotto il profilo della qualità della legislazione:
con riguardo ai presupposti di straordinaria necessità e urgenza,
ferme restando le valutazioni di competenza della Commissione affari costituzionali, le ragioni di straordinaria necessità e urgenza per l'impiego del decreto-legge sono indicate nel preambolo facendo riferimento alla necessità di assicurare la piena esecuzione delle sentenze della Corte di Giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020 nella causa C-644/2018 e del 12 maggio 2022 nella causa C-573/2019, con particolare riferimento alle regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna, tenendo conto dei risultati raggiunti a seguito delle iniziative poste in essere per la riduzione delle emissioni inquinanti, e affinché le suddette Regioni provvedano all'aggiornamento dei rispettivi piani di qualità dell'aria, apportando le eventuali modifiche ai relativi provvedimenti attuativi, anche disponendo misure di limitazione della circolazione stradale;
sotto il profilo della specificità, dell'omogeneità e dei limiti di contenuto,
il decreto-legge reca disposizioni di contenuto specifico, corrispondenti agli ambiti descritti nel titolo;
con riguardo alla semplicità, chiarezza e proprietà della formulazione,
l'articolo 1, comma 2, richiede un miglioramento sotto l'aspetto della chiarezza e proprietà della formulazione. In particolare, la disposizione prevede che «Nelle more dell'aggiornamento di cui al comma 1 [dei piani regionali di qualità dell'aria], le regioni possono disporre la limitazione della circolazione stradale [...], anche delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel, di categoria "Euro 5", esclusivamente a far data dal 1° ottobre 2024»; la proroga riguarderebbe, quindi, l'applicazione di tutte le misure che limitano la circolazione stradale delle regioni di cui al comma 1. Tuttavia, come evidenziato dalla relazione illustrativa, «il campo di applicazione della misura [...] riguarda le autovetture e i veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel, di categoria "Euro 5"». Conseguentemente, la decorrenza a far data dal 1° ottobre 2024 non si applica anche, bensì solamente ai veicoli indicati;
inoltre, il periodo «compreso tra il 1° ottobre e il 31 marzo di ciascun anno», durante il quale le regioni possono disporre la limitazione della circolazione stradale, è indicato in maniera imprecisa e colloquiale, trascurando la successione temporale dei mesi;
in base ai parametri stabiliti dall'articolo 20-*bis* del Regolamento,
sotto il profilo dell'analisi e valutazione d'impatto,
invita il Governo a valutare l'opportunità di prevedere il monitoraggio degli effetti dell'attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 1, anche rispetto alle misure previgenti, in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e miglioramento della qualità dell'aria;
sotto il profilo della qualità della legislazione,
con riguardo alla semplicità, chiarezza e proprietà della formulazione,
invita la Commissione di merito a valutare la sostituzione del primo periodo del comma 2 dell'articolo 1 [con il seguente: «Nelle more dell'aggiornamento di cui al comma 1, le Regioni possono disporre la limitazione della circolazione stradale, nel periodo compreso tra il 1° ottobre di ciascun anno e il 31 marzo dell'anno successivo, delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad](#)

[alimentazione diesel di categoria "Euro 5", esclusivamente a far data dal 1° ottobre 2024».](#)

PARERE APPROVATO
DAL COMITATO PER LA LEGISLAZIONE
SULL'AS 878

Il Comitato per la legislazione, esaminato il disegno di legge in titolo e rilevato che sotto il profilo dell'analisi e valutazione d'impatto:

il disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 15 settembre 2023, n. 123, non è accompagnato dall'analisi tecnico-normativa e dalla relazione sull'analisi di impatto della regolamentazione;

all'articolo 14, comma 5, si prevede che l'autorità politica delegata alle politiche per la famiglia presenti una relazione annuale al Parlamento sull'attuazione delle disposizioni in materia di controllo parentale nei dispositivi di comunicazione elettronica e di campagne informative per l'alfabetizzazione digitale e mediatica a tutela dei minori, i cui contenuti sono sufficientemente specificati;

sotto il profilo della qualità della legislazione:

con riguardo ai presupposti di straordinaria necessità e urgenza,

ferme le valutazioni di competenza della Commissione affari costituzionali, le ragioni di straordinaria necessità e urgenza per l'impiego del decreto-legge sono indicate nel preambolo facendo riferimento alla esigenza di prevedere interventi infrastrutturali per fronteggiare le situazioni di degrado, vulnerabilità sociale e disagio giovanile nel territorio del comune di Caivano; di introdurre disposizioni per il contrasto alla criminalità minorile e all'elusione scolastica e per la tutela delle minori vittime di reato rafforzando le misure a tutela del rispetto dell'obbligo scolastico, in relazione all'incremento della relativa elusione e al valore di incoraggiamento alla devianza che tale fenomeno comporta; di intervenire approntando una più incisiva risposta sanzionatoria, correlandola all'intera durata dell'obbligo scolastico, prevedendo misure disincentivanti l'elusione scolastica nei confronti degli esercenti la responsabilità genitoriale e assicurando l'intervento del giudice della famiglia a tutela dei minori coinvolti in gravi reati di criminalità organizzata; di approntare una risposta sanzionatoria e dissuasiva, che mantenga l'attenzione per la specificità della condizione dell'autore di reato minorenni, intervenendo sui presupposti di applicabilità delle misure cautelari e prevedendo un procedimento anticipato, idoneo al reinserimento e alla rieducazione del minore autore di condotte criminose; di rafforzare la tutela dei minori nello spazio cibernetico e rispetto all'offerta di contenuti e servizi *on line*, al fine di garantirne il benessere e il pieno sviluppo fisico e mentale;

sotto il profilo della specificità, dell'omogeneità e dei limiti di contenuto,

il decreto-legge reca disposizioni di contenuto specifico, corrispondenti agli ambiti descritti nel titolo;

con riguardo alla semplicità, chiarezza e proprietà della formulazione,

rileva preliminarmente una non corretta formulazione delle disposizioni sotto diversi aspetti, in particolare l'insufficiente ricorso a richiami interni e a riferimenti normativi necessari

all'individuazione dell'oggetto della norma, l'utilizzo di espressioni non univoche per individuare i medesimi oggetti, le ripetizioni e formulazioni eccessivamente discorsive e non puntuali e l'uso non sempre congruente delle definizioni;

con riguardo alle citazioni dei riferimenti normativi, risultano quasi sempre assenti le indicazioni relative ai codici e ai testi unici e quelle relative ad altri atti normativi, che richiedono una citazione più completa del titolo, in larga prevalenza riportati con i soli estremi del provvedimento di approvazione; diversamente all'articolo 15 è quasi sempre riportato con un riferimento al titolo, di per sé non necessario e peraltro in forma abbreviata, il regolamento (UE) 2022/2065; solo al comma 5 del medesimo articolo il titolo del suddetto regolamento è citato per esteso, ma con imprecisioni nell'uso delle lettere maiuscole;

[all'articolo 1](#), comma 3, il secondo periodo stabilisce che alla struttura commissariale sia assegnato «un contingente massimo di personale pari a cinque unità, di cui una dirigenziale di livello non generale e quattro unità di personale non dirigenziale, dipendenti di pubbliche amministrazioni centrali e di enti territoriali»; il successivo quinto periodo del medesimo comma stabilisce a sua volta che, con il provvedimento istitutivo della struttura, siano determinate «le specifiche dotazioni finanziarie,

strumentali e di personale, anche dirigenziale, necessarie al funzionamento della medesima struttura», senza chiarire se tali dotazioni di personale debbano essere determinate entro il limite definito al secondo periodo ovvero in aggiunta a questo. Al riguardo, appare verosimile che l'intento sia di vincolare il provvedimento istitutivo della struttura di cui al quinto periodo alla dotazione di personale stabilita al secondo periodo;

all'articolo 1, comma 3, settimo periodo, si prevede che il compenso del Commissario straordinario sia stabilito con il decreto che costituisce la struttura di supporto al medesimo anziché, come appare più corretto, con il decreto di nomina;

all'articolo 1, comma 6, si dispone che il Ministero dell'università e della ricerca finanzi progetti relativi a edifici siti nel comune di Caivano «realizzati dalle istituzioni universitarie che hanno sede nella regione che ricomprende il territorio del comune medesimo», utilizzando una circonlocuzione anziché individuare puntualmente la regione Campania, come avviene invece correttamente al comma 1 dell'articolo 2;

all'articolo 3, comma 1, lettera *a*), capoverso 4, si fa riferimento al procuratore presso il tribunale per le persone, per i minorenni e per le famiglie; tuttavia tali tribunali non sono stati ancora istituiti, poiché, a norma dell'articolo 49 del decreto legislativo 10 ottobre 2022, n. 149, cosiddetta "riforma Cartabia", lo saranno solo a decorrere dal 17 ottobre 2024 e fino a quella data continuano a funzionare regolarmente i già esistenti tribunali per i minorenni. Analoghe osservazioni valgono per l'articolo 7 e l'articolo 12;

all'articolo 3, comma 1, lettera *b*), numero 1), si novella l'articolo 13 del decreto-legge n. 14 del 2017, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 48 del 2017, inserendo il riferimento al «delitto di cui all'articolo 73 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309», anche se lo stesso articolo 73 fa riferimento a numerose e differenti fattispecie delittuose;

all'articolo 5, comma 1, lettera *a*), numero 3), capoverso 6-*bis*, si fa riferimento a dispositivi «per le comunicazioni dati e voce»: tale espressione, pur molto diffusa in ambito commerciale in relazione ai contenuti delle proposte contrattuali, è impropria e dovrebbe essere sostituita con la più corretta «dispositivi per le telecomunicazioni», che includono sia le comunicazioni orali che le trasmissioni di dati;

all'articolo 5, comma 8, si stabilisce l'applicazione di una sanzione amministrativa al «soggetto che era tenuto alla sorveglianza del minore o all'assolvimento degli obblighi educativi nei suoi confronti», senza identificare chiaramente a quale minore si faccia riferimento, se cioè a quello che riceve l'avviso orale ai sensi del comma 1, o a quello che riceve uno degli ammonimenti di cui ai commi 2 e 5, o a tutti i suddetti casi. Al riguardo, appare verosimile che l'intento sia di prevedere la sanzione amministrativa a carico dei genitori o di altre figure di garanzia minorile esclusivamente per l'innovativa misura dell'ammonimento del minore tra 12 e 14 anni che commette un delitto punito con la reclusione non inferiore nel massimo a 5 anni, e, quindi, per l'ammonimento di cui ai commi 5 e seguenti;

all'articolo 8, comma 1, lettera *b*), capoverso Art. 27-*bis*, comma 3, si identifica come «ordinanza di ammissione di cui al comma 2» quello che il detto comma 2 indica più genericamente come «provvedimento di ammissione». Sarebbe invece opportuno indicare anche al comma 2 la forma specifica dell'ordinanza in luogo del più generico provvedimento;

all'articolo 9, il comma 1 reca una novella all'articolo 10 del decreto legislativo n. 121 del 2018, che - in considerazione della diversità di contenuto - è più opportuno formulare come articolo aggiuntivo allo stesso decreto legislativo;

all'articolo 10, i commi 1 e 2 e la rubrica menzionano il piano «Agenda Sud», senza identificarlo mediante un opportuno riferimento normativo;

all'articolo 10, comma 2, il primo periodo autorizza una spesa per gli anni 2023 e 2024, per la quale il secondo periodo stabilisce la copertura finanziaria utilizzando l'espressione «All'attuazione del presente comma» anziché la più corretta «Agli oneri di cui al primo periodo»;

all'articolo 10, il comma 5 incrementa il Fondo per il miglioramento dell'offerta formativa con la finalità, ai sensi della lettera *b*) del medesimo comma, di valorizzare la professionalità dei docenti che garantiscono l'interesse di alunni e studenti alla continuità scolastica, riservando la metà del suddetto

incremento ai docenti a tempo indeterminato secondo criteri che tengano conto degli anni di permanenza in una stessa istituzione scolastica. Secondo il terzo periodo della lettera *b*), «I docenti in sovrannumero negli anni di riferimento, destinatari di mobilità d'ufficio e che abbiano presentato domanda di mobilità condizionata, non rientrano nella esclusione dalla valorizzazione». Tale formulazione è di difficile interpretazione, in primo luogo in quanto i periodi precedenti non prevedono alcuna esclusione e in secondo luogo perché non è chiaro cosa si intenda con «anni di riferimento». Una possibile riformulazione che tenga conto della disposizione della disposizione nel suo complesso e ne chiarisca il contenuto potrebbe essere la seguente: «Rientrano nell'applicazione della misura di cui alla presente lettera i docenti in sovrannumero negli anni presi in considerazione ai fini dell'applicazione stessa, destinatari di mobilità d'ufficio e che abbiano presentato domanda di mobilità condizionata». Il quarto periodo della medesima lettera *b*) prevede inoltre che ai docenti indicati al secondo periodo della stessa e che non abbiano avviato procedure che ne avrebbero determinato il trasferimento ad altra istituzione scolastica o accettato supplenze annuali per altre tipologie o classi di concorso sia attribuito un punteggio aggiuntivo «a conclusione del triennio, effettivamente svolto» nonché «per ogni anno di permanenza dopo il triennio» ai fini di determinate graduatorie. Poiché nessuna precedente menzione è fatta di uno specifico triennio, è possibile ipotizzare, dal confronto col secondo periodo della lettera *b*), che si intenda un triennio di permanenza nella stessa istituzione scolastica e di conseguenza sarebbe necessario esplicitarlo nella norma al fine di evitare problemi di interpretazione e di applicazione;

[all'articolo 13](#), il comma 1, che reca alcune definizioni, necessita di interventi formali al fine di chiarire il contenuto delle disposizioni corrispondenti. In particolare: l'alea stabilisce che le definizioni sono date «ai fini del presente articolo», ma queste sono poi utilizzate anche all'articolo successivo; alla lettera *a*) è utilizzata la formula «accesso ai contenuti e/o alla rete», con l'impiego delle congiunzioni «e/o» ed un lessico colloquiale; alla lettera *b*) sono date due definizioni - una in forma lunga e una in forma breve - del medesimo insieme di oggetti. Tali definizioni sono utilizzate, nel prosieguo del testo, in modo non coerente. Si propone quindi di ricorrere alla sola definizione breve, che appare sufficientemente appropriata, e di apportare le modifiche consequenziali alle altre parti del testo; sempre alla lettera *b*) è utilizzata la parola inglese «*videogames*», che può senza ambiguità essere sostituita dall'italiano «videogiochi», seguita da un'elencazione a carattere esemplificativo che dovrebbe essere riformulata in senso più tassativo; alla lettera *c*) sono date due definizioni, in analogia a quanto avviene alla lettera *b*): in questo caso però è preferibile l'uso della definizione più lunga, in quanto quella breve rischia di risultare ambigua e rendere difficoltosa la comprensione della disposizione;

all'articolo 13, comma 5, si prevede l'applicazione dell'articolo *7-bis* del decreto-legge n. 28 del 2020 «nei pacchetti di offerte di cui al comma 4, destinati ai minori», ma il comma 4 non fa riferimento a pacchetti di offerte, bensì, come anche il suddetto articolo *7-bis*, a contratti di fornitura;

all'articolo 14, comma 2, il secondo periodo stabilisce che «il Ministro per la famiglia, la natalità e le pari opportunità realizza un'intesa in sede di Conferenza Unificata». L'impiego del verbo "realizzare" sembra tuttavia predeterminare l'esito del confronto in seno alla Conferenza imputando al solo Ministro, e non all'intera Conferenza in quanto organo collegiale, il raggiungimento dell'intesa;

all'articolo 14, comma 3, è utilizzata l'espressione colloquiale «uso consapevole della rete» anziché «uso consapevole delle reti di telecomunicazione»;

[all'articolo 14, comma 5, si prevede che l'autorità politica delegata alle politiche per la famiglia debba presentare una relazione annuale al Parlamento «sull'attuazione della presente legge». Il contesto e il riferimento alla relazione di cui al comma 4 rendono tuttavia evidente che non si tratta dell'attuazione dell'intero decreto-legge - e non di una legge - bensì dei soli articoli 13 e 14;](#)

all'articolo 15, comma 4, lettera *b*), capoverso *32-bis*, nello stabilire l'entità di alcune sanzioni amministrative pecuniarie e delle penali di mora relative, è utilizzato tre volte un riferimento a un certo fatturato, formulato però in tre modi diversi. Sarebbe pertanto opportuno che la formulazione sia sempre omogenea, pur nella diversità del contesto dei periodi nei quali si inserisce; in base ai parametri stabiliti dall'articolo *20-bis* del Regolamento,

sotto il profilo dell'analisi e valutazione d'impatto, ritiene che non vi sia nulla da osservare; sotto il profilo della qualità della legislazione, *con riguardo alla semplicità, chiarezza e proprietà della formulazione*, invita le Commissioni di merito a valutare le proposte emendative di seguito indicate:

all'articolo 1, comma 3, quinto periodo, sostituire le parole: «dotazioni finanziarie, strumentali e di personale, anche dirigenziale,» con le seguenti: «dotazioni finanziarie e strumentali nonché quelle del personale, anche dirigenziale, di cui al secondo periodo del presente comma,»;

all'articolo 1, comma 3, settimo periodo, sostituire le parole: «con il decreto di cui al primo periodo» con le seguenti: «con il decreto di cui al comma 1 del presente articolo»;

all'articolo 1, comma 6, sostituire le parole: «nella regione che ricomprende il territorio del comune medesimo» con le seguenti: «nella regione Campania»;

all'articolo 3, comma 1, lettera a), capoverso 4, sostituire le parole: «Procuratore presso il Tribunale per le persone, i minorenni e le famiglie» con le seguenti: «procuratore della Repubblica presso il tribunale per i minorenni»;

all'articolo 3, comma 1, lettera b), numero 1), sostituire le parole: «il delitto di cui all'articolo 73» con le seguenti: «i delitti di cui all'articolo 73»;

all'articolo 5, comma 1, lettera a), numero 3, capoverso 6-bis, sostituire le parole: «dispositivi per le comunicazioni dati e voce» con le seguenti: «dispositivi per le telecomunicazioni»;

all'articolo 5, comma 8, premettere le seguenti parole: «Nelle ipotesi di ammonimento adottato ai sensi del comma 5,»;

all'articolo 7, comma 1, sostituire le parole: «Tribunale per le persone, per i minorenni e per le famiglie» con le seguenti: «tribunale per i minorenni»;

all'articolo 8, comma 1, lettera b), capoverso Art; 27-bis, comma 2, sostituire le parole: «il provvedimento di ammissione» con le seguenti: «con ordinanza l'ammissione»;

all'articolo 9, comma 1, sostituire le parole: «all'articolo 10 del decreto legislativo 2 ottobre 2018, n; 121, dopo il comma 3 è inserito il seguente: "3-bis;» con le seguenti: «Dopo l'articolo 10 del decreto legislativo 2 ottobre 2018, n; 121, è inserito il seguente: "Art. 10-bis - (Trasferimento presso un istituto penitenziario per adulti) -»;

all'articolo 10, comma 1, capoverso 4-bis.1, secondo periodo, dopo le parole «"Agenda Sud"» inserire le seguenti: «di cui al Decreto del Ministro dell'istruzione e del merito del 30 agosto 2023, n. 176,»;

all'articolo 10, comma 2, secondo periodo, sostituire le parole: «All'attuazione del presente comma» con le seguenti: «Agli oneri di cui al primo periodo»;

all'articolo 10, comma 5, lettera b), sostituire il terzo periodo con il seguente: «Rientrano nell'applicazione della misura di cui alla presente lettera i docenti in sovrannumero negli anni presi in considerazione ai fini dell'applicazione stessa, destinatari di mobilità d'ufficio e che abbiano presentato domanda di mobilità condizionata»;

all'articolo 10, comma 5, lettera b), quarto periodo, sostituire le parole: «a conclusione del triennio» con le seguenti: «a conclusione di un triennio di permanenza nella stessa istituzione scolastica»;

all'articolo 12, comma 2, sostituire le parole: «Tribunale per le persone, per i minorenni e per le famiglie» con le seguenti: «tribunale per i minorenni»;

all'articolo 13, comma 1, alinea, dopo le parole: «del presente articolo» inserire le seguenti: «e dell'articolo 14»;

all'articolo 13, comma 1, lettera a), sostituire le parole: «l'accesso ai contenuti e/o alla rete» con le seguenti: «l'accesso alle reti di telecomunicazione e ai contenuti diffusi tramite le stesse»;

all'articolo 13, comma 1, lettera b), sopprimere le parole: «di comunicazione elettronica, di seguito "dispositivi"» e, conseguentemente, alla lettera c) del medesimo comma 1, sopprimere le parole: «di comunicazione elettronica», ovunque ricorrono, al comma 7 del medesimo articolo 13, sopprimere le parole: «di cui al comma 1, lettera b)» e, all'articolo 14, comma 1, sopprimere le parole: «di comunicazione elettronica»;

all'articolo 13, comma 1, lettera b), sostituire le parole da: «videogames» fino alla fine della lettera con le seguenti: «videogiochi, televisioni, orologi, assistenti vocali, sistemi di domotica e di "internet delle

cose" e altri possibili oggetti connessi»;

all'articolo 13, comma 1, lettera c), sopprimere le parole: «, di seguito "applicazioni"» e, conseguentemente, al medesimo articolo 13, dopo la parola: «applicazioni», ovunque ricorre, inserire le seguenti: «di controllo parentale» e, al comma 7, sostituire le parole: «di cui al comma 1, lettera c)» con le seguenti: «di controllo parentale»;

all'articolo 13, comma 5, sostituire le parole: «Nei pacchetti di offerte di cui al comma 4, destinate ai minori,» con le seguenti: «Per i contratti di fornitura di cui al comma 4 destinati ai minori»;

[all'articolo 14](#), comma 2, sostituire il secondo periodo con il seguente: «A tal fine, la Conferenza unificata, su proposta del Ministro per la famiglia, la natalità e le pari opportunità, sancisce un'intesa avente ad oggetto i criteri e le modalità di attuazione di tali servizi»;

all'articolo 14, comma 3, sostituire le parole: «sull'uso consapevole della rete» con le seguenti: «sull'uso consapevole delle reti di telecomunicazione»;

all'articolo 14, comma 5, sostituire le parole: «sull'attuazione della presente legge» con le seguenti: «sull'attuazione dell'articolo 13 e del presente articolo»;

all'articolo 15, comma 4, lettera b), capoverso 32-*bis*, apportare le seguenti modificazioni:

- al primo periodo, dopo la parola: «applica» inserire le seguenti: «al fornitore di un servizio intermediario rientrante nella propria sfera di competenza, anche nella sua qualità di Coordinatore dei servizi digitali» e sostituire le parole: «6% del fatturato annuo mondiale nell'esercizio finanziario precedente alla comunicazione di avvio del procedimento al prestatore di un servizio intermediario rientrante nella propria sfera di competenza, anche nella sua qualità di Coordinatore dei Servizi Digitali» con le seguenti: «6 per cento del fatturato annuo mondiale realizzato nell'esercizio finanziario precedente alla comunicazione di avvio del procedimento dal medesimo fornitore»;
- al secondo periodo, sostituire le parole: «dell'1% del fatturato mondiale realizzato nell'esercizio finanziario precedente dal fornitore di un servizio intermediario o dalla persona interessata» con le seguenti: «dell'1 per cento del fatturato mondiale realizzato nell'esercizio finanziario precedente dal fornitore di un servizio intermediario o dalla persona interessata»;
- al terzo periodo, sostituire le parole: «5% del fatturato giornaliero medio mondiale del fornitore di un servizio intermediario interessato realizzato nell'esercizio finanziario precedente» con le seguenti: «5 per cento del fatturato giornaliero medio mondiale realizzato nell'esercizio finanziario precedente dal fornitore di un servizio intermediario interessato».

PARERE APPROVATO
DAL COMITATO PER LA LEGISLAZIONE
SULL'AS 897

Il Comitato per la legislazione, esaminato il disegno di legge in titolo e rilevato che sotto il profilo dell'analisi e valutazione d'impatto:

il disegno di legge di conversione in legge del decreto del 10 agosto 2023, n. 105, non è accompagnato dall'analisi tecnico-normativa. Il 5 settembre 2023 è stata trasmessa la dichiarazione di esenzione dall'analisi di impatto della regolamentazione relativa agli articoli 1, 2, 3, 4, 5, 6, 10 e 11; con riferimento agli articoli 7, 8 e 9, la relazione AIR non è stata prodotta;

sotto il profilo della qualità della legislazione:

con riguardo ai presupposti di straordinaria necessità e urgenza,

fatte salve le competenze della Commissione affari costituzionali, le disposizioni del decreto-legge, anche all'esito delle modifiche approvate dalla Camera dei deputati, risultano coerenti con i requisiti di necessità e urgenza che, nel preambolo, giustificano il ricorso alla decretazione d'urgenza;

sotto il profilo della specificità, dell'omogeneità e dei limiti di contenuto,

il provvedimento, composto da 13 articoli, diventati 17 con le modifiche approvate dalla Camera dei deputati, appare riconducibile, anche sulla base del preambolo, a dieci distinte finalità;

l'eterogeneità delle misure rischia di compromettere la funzione costituzionale del decreto-legge come atto, unitariamente considerato, contenente disposizioni giudicate urgenti dal Governo per la natura stessa delle fattispecie regolate o per la finalità che si intende perseguire;

in base ai parametri stabiliti dall'articolo 20-*bis* del Regolamento,
sotto il profilo dell'analisi e valutazione d'impatto, ritiene che non vi sia nulla da osservare;
sotto il profilo della qualità della legislazione,
con riguardo alla specificità, all'omogeneità e ai limiti di contenuto,
raccomanda, con particolare riferimento alla decretazione d'urgenza, anche al fine di assicurare un *iter*
di conversione agevole e coerente con i principi affermati dalla Corte costituzionale, di prevedere
interventi normativi per ambiti materiali omogenei.

1.5. Trattazione in Assemblea

1.5.1. Sedute

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

1.5.2. Resoconti stenografici

1.5.2.1. Seduta n. 114 del 17/10/2023

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

SENATO DELLA REPUBBLICA ----- XIX LEGISLATURA -----

114a SEDUTA PUBBLICA RESOCONTO STENOGRAFICO MARTEDÌ 17 OTTOBRE 2023

Presidenza del vice presidente ROSSOMANDO

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Azione-Italia Viva-RenewEurope: Az-IV-RE; Civici d'Italia-Noi Moderati (UDC-Coraggio Italia-Noi con l'Italia-Italia al Centro)-MAIE: Cd'I-NM (UDC-CI-NcI-IaC)-MAIE; Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE: FI-BP-PPE; Fratelli d'Italia: FdI; Lega Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione: LSP-PSd'Az; MoVimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista: PD-IDP; Per le Autonomie (SVP-Patt, Campobase, Sud Chiama Nord): Aut (SVP-Patt, Cb, SCN); Misto: Misto; Misto-ALLEANZA VERDI E SINISTRA: Misto-AVS.

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza del vice presidente ROSSOMANDO

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 17,09).

Si dia lettura del processo verbale.

DURNWALDER, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta del 12 ottobre.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. L'elenco dei senatori in congedo e assenti per incarico ricevuto dal Senato, nonché ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Sull'ordine dei lavori

PRESIDENTE. Informo l'Assemblea che all'inizio della seduta il Presidente del Gruppo MoVimento 5 Stelle ha fatto pervenire, ai sensi dell'articolo 113, comma 2, del Regolamento, la richiesta di votazione con procedimento elettronico per tutte le votazioni da effettuare nel corso della seduta. La richiesta è accolta ai sensi dell'articolo 113, comma 2, del Regolamento.

Senato, composizione

PRESIDENTE. Informo altresì l'Assemblea che la Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari ha comunicato che, nella seduta del 17 ottobre 2023, ha verificato non essere contestabili le seguenti elezioni e, concorrendo negli eletti le qualità richieste dalla legge, le ha indicate valide:

per la Regione Trentino-Alto Adige: Michaela Biancofiore, Meinhard Durnwalder, Pietro Patton, Luigi Spagnolli, Elena Testor e Julia Unterberger.

Do atto alla Giunta di questa sua comunicazione e dichiaro convalidate tali elezioni.

Sui lavori del Senato

PRESIDENTE. La Conferenza dei Capigruppo ha stabilito modifiche e integrazioni al calendario corrente e il nuovo calendario dei lavori fino al 9 novembre.

Nella seduta di oggi si terrà la discussione generale del decreto-legge in materia di qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale.

Il seguito dell'esame del provvedimento, fino alla sua conclusione, avrà luogo nella seduta di domani, per la quale è previsto l'orario di chiusura alle ore 14.

La prossima settimana l'Assemblea si riunirà a partire da martedì 24 ottobre, alle ore 14, fino a venerdì 27, se necessario, con sedute senza orario di chiusura.

Oltre agli argomenti già previsti in calendario, sarà discusso il disegno di legge sulla competitività dei capitali, collegato alla manovra di finanza pubblica. Gli emendamenti al disegno di legge dovranno essere presentati entro le ore 13 di giovedì 19 ottobre.

Il calendario prevede inoltre le comunicazioni del Presidente, ai sensi dell'articolo 126, commi 3 e 4, del Regolamento, sul disegno di legge di bilancio, ove presentato in tempo utile.

Si ricorda inoltre che il calendario potrà essere integrato con il Rendiconto 2022 e il Bilancio interno 2023 del Senato.

La settimana dal 30 ottobre al 2 novembre è riservata ai lavori delle Commissioni; l'Assemblea si riunirà solo per l'eventuale seguito di argomenti non conclusi.

Nella settimana dal 7 al 9 novembre saranno discussi i seguenti argomenti: disegni di legge istitutivi delle Commissioni parlamentari d'inchiesta sull'emergenza SARS-Cov-2 e sulla scomparsa di Emanuela Orlandi e di Mirella Gregori; decreto-legge in materia di proroga di termini normativi e versamenti fiscali; decreto-legge sulle politiche di coesione e immigrazione, attualmente all'esame della Camera dei deputati; legge annuale per il mercato e la concorrenza 2022.

Programma dei lavori dell'Assemblea, integrazioni

PRESIDENTE. La Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari, riunitasi oggi, con la presenza dei Vice Presidenti del Senato e con l'intervento del rappresentante del Governo, ha adottato - ai sensi dell'articolo 53 del Regolamento - la seguente integrazione al programma dei lavori del Senato per i mesi di settembre e ottobre 2023:

- Disegno di legge n. 674 - Interventi a sostegno della competitività dei capitali (*collegato alla manovra di finanza pubblica*) (*voto finale con la presenza del numero legale*)
- Disegno di legge n. 795 - Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2022

Calendario dei lavori dell'Assemblea

PRESIDENTE. Nel corso della stessa riunione, la Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari ha altresì adottato - ai sensi dell'articolo 55 del Regolamento - modifiche e integrazioni al calendario corrente e il nuovo calendario dei lavori fino al 9 novembre:

Martedì	17	ottobre	h. 16,30	- Disegno di legge n. 870 - Decreto-legge n. 121, Qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale (<i>scade l'11 novembre</i>)
Mercoledì	18	"	h. 10-14	

Il termine di presentazione degli emendamenti al disegno di legge n. 870 (Decreto-legge n. 121, Qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale) sarà stabilito in relazione ai lavori della Commissione.

Martedì	24	ottobre	h. 14	- Disegno di legge n. 674 - Competitività dei capitali (<i>collegato alla manovra di finanza pubblica</i>)
Mercoledì	25	"	h. 10	
Giovedì	26	"	h. 10	
Venerdì	27	"	h. 10 (<i>se necessaria</i>)	

				<p><i>(voto finale con la presenza del numero legale)</i></p> <p>- Comunicazioni del Presidente del Consiglio dei ministri in vista del Consiglio europeo del 26 e 27 ottobre 2023 (mercoledì 25, ore 10)</p> <p>- Comunicazioni del Presidente, ai sensi dell'articolo 126, commi 3 e 4, del Regolamento, sul disegno di legge di bilancio * <i>(ove presentato in tempo utile)</i></p> <p>- Deliberazione su proposta di questione pregiudiziale, ai sensi dell'articolo 78, comma 3, in ordine al disegno di legge n. 878 - Decreto-legge n. 123, Contrasto a disagio giovanile, povertà educativa e criminalità minorile</p> <p>- Disegno di legge n. 878 -</p>
--	--	--	--	--

				Decreto-legge n. 123, Contrasto a disagio giovanile, povertà educativa e criminalità minorile (scade il 14 novembre) - Interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 151-bis del Regolamento (giovedì 26, ore 15)
--	--	--	--	--

Gli emendamenti al disegno di legge n. 674 (Competitività dei capitali) dovranno essere presentati entro le ore 13 di giovedì 19 ottobre.

Il termine di presentazione degli emendamenti al disegno di legge n. 878 (Decreto-legge n. 123, Contrasto a disagio giovanile, povertà educativa e criminalità minorile) sarà stabilito in relazione ai lavori delle Commissioni.

* Dopo le Comunicazioni del Presidente, il disegno di legge di bilancio sarà assegnato alla 5ª Commissione permanente in sede referente e alle altre Commissioni in sede consultiva. Da quel momento avrà inizio la sessione di bilancio.

Il calendario potrà essere integrato con il Rendiconto 2022 e il Bilancio interno 2023 del Senato.

Lunedì	30	ottobre	h. 16	-
Martedì	31	"	h. 9,30	Eventuale seguito argomenti
Giovedì	2	novembre	h. 9,30	non conclusi

La settimana dal 30 ottobre al 3 novembre sarà prevalentemente riservata ai lavori delle Commissioni.

Martedì	7	novembre	h. 16,30-20	- Eventuale seguito argomenti non conclusi
Mercoledì	8	"	h. 10-20	- Disegno di legge n. 790 - Commissione parlamentare di inchiesta su emergenza SARS-CoV-2 (approvato
Giovedì	9	"	h. 10	

			<p><i>dalla Camera dei deputati)</i></p> <p>- Disegno di legge n. 622 e connesso - Commissione parlamentare di inchiesta sulla scomparsa di Emanuela Orlandi e di Mirella Gregori (<i>approvato dalla Camera dei deputati)</i> (<i>dalla sede redigente)</i></p> <p>- Disegno di legge n. 899 - Decreto-legge n. 132, Proroga di termini normativi e versamenti fiscali (<i>scade martedì 28 novembre)</i></p> <p>- Disegno di legge n. ... - Decreto-legge n. 124, Politiche di coesione e immigrazione (<i>o v e approvato dalla Camera dei deputati)</i> (<i>scade il 18 novembre)</i></p> <p>- Disegno di legge n. 795 - Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2022</p>
--	--	--	---

I termini di presentazione degli emendamenti ai disegni di legge nn. 899 (Decreto-legge n. 132,

Proroga di termini normativi e versamenti fiscali), ... (Decreto-legge n. 124, Politiche di coesione e immigrazione) e 795 (Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2022) saranno stabiliti in relazione ai lavori delle Commissioni.

Ripartizione dei tempi per la discussione del disegno di legge n. 870

(Decreto-legge n. 121, Qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale)

(Gruppi 4 ore, escluse dichiarazioni di voto)

FdI	50'
PD-IDP	35'
L-SP-PSd'AZ	30'
M5S	30'
FI-BP-PPE	23'
Az-IV-RE	20'
Aut (SVP-Patt, Cb, SCN)	17'
Misto	17'
Cd'I-NM (UDC-CI-NcI-IaC)-MAIE	17'

Ripartizione dei tempi per la discussione del disegno di legge n. 674

(Competitività dei capitali)

(Gruppi 4 ore, escluse dichiarazioni di voto)

FdI	50'
PD-IDP	35'
L-SP-PSd'AZ	30'
M5S	30'
FI-BP-PPE	23'
Az-IV-RE	20'
Aut (SVP-Patt, Cb, SCN)	17'
Misto	17'
Cd'I-NM (UDC-CI-NcI-IaC)-MAIE	17'

Ripartizione dei tempi per la discussione sulle Comunicazioni del Presidente del Consiglio dei ministri in vista del Consiglio europeo del 26 e 27 ottobre 2023

(3 ore e 30 minuti, incluse dichiarazioni di voto)

Governo	30'
Gruppi 3 ore, di cui:	
FdI	38'
PD-IDP	26'
L-SP-PSd'AZ	23'
M5S	22'
FI-BP-PPE	18'
Az-IV-RE	15'
Aut (SVP-Patt, Cb, SCN)	13'
Misto	13'
Cd'I-NM (UDC-CI-NcI-IaC)-MAIE	13'

**Ripartizione dei tempi per la discussione del disegno di legge n. 878
(Decreto-legge n. 123, Contrasto a disagio giovanile,
povertà educativa e criminalità minorile)**

(Gruppi 4 ore, escluse dichiarazioni di voto)

FdI	50'
PD-IDP	35'
L-SP-PSd'AZ	30'
M5S	30'
FI-BP-PPE	23'
Az-IV-RE	20'
Aut (SVP-Patt, Cb, SCN)	17'
Misto	17'
Cd'I-NM (UDC-CI-NcI-IaC)-MAIE	17'

**Ripartizione dei tempi per la discussione del disegno di legge n. 899
(Decreto-legge n. 132, Proroga di termini normativi e versamenti fiscali)**

(Gruppi 4 ore, escluse dichiarazioni di voto)

FdI	50'
PD-IDP	35'
L-SP-PSd'AZ	30'
M5S	30'
FI-BP-PPE	23'
Az-IV-RE	20'
Aut (SVP-Patt, Cb, SCN)	17'
Misto	17'
Cd'I-NM (UDC-CI-NcI-IaC)-MAIE	17'

**Ripartizione dei tempi per la discussione del disegno di legge n. ...
(Decreto-legge n. 124, Politiche di coesione e immigrazione)**

(Gruppi 3 ore, escluse dichiarazioni di voto)

FdI	38'
PD-IDP	26'
L-SP-PSd'AZ	23'
M5S	22'
FI-BP-PPE	18'
Az-IV-RE	15'
Aut (SVP-Patt, Cb, SCN)	13'
Misto	13'
Cd'I-NM (UDC-CI-NcI-IaC)-MAIE	13'

Discussione del disegno di legge:

(870) *Conversione in legge del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale (Relazione orale) (ore 17,14)*

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 870.

La relatrice, senatrice Petrucci, ha chiesto l'autorizzazione a svolgere la relazione orale. Non facendosi

osservazioni la richiesta si intende accolta.

Pertanto, ha facoltà di parlare la relatrice.

PETRUCCI, *relatrice*. Signor Presidente, colleghi senatori e membri del Governo, il decreto-legge in esame è sicuramente di grande importanza non solo per il tema che va a normare, ma anche per la porzione di territorio che ne è direttamente interessata, vale a dire quello delle Regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna.

Il provvedimento in esame reca misure in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale finalizzate a valorizzare i risultati conseguiti nei diversi settori responsabili delle emissioni inquinanti dalle Regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna, firmatarie nel 2017 di un accordo di programma per il miglioramento della qualità dell'aria nel bacino padano, nonché ad assicurare l'esecuzione di alcune sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea in materia di materiale particolato PM10 e di biossido di azoto, che coinvolgono le medesime Regioni.

L'articolo 1, comma 1, introduce dunque per le Regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna l'obbligo di aggiornare i rispettivi piani di qualità dell'aria modificando, ove necessario, i provvedimenti attuativi alla luce dei risultati prodotti dalle iniziative già assunte per la riduzione delle emissioni inquinanti e di quanto previsto dal successivo comma 2. Durante l'esame in Commissione, anche alla luce di quanto evidenziato da alcuni dei soggetti auditi, il termine per l'aggiornamento è stato esteso da sei a dodici mesi. Nelle more dell'aggiornamento dei piani, il comma 2 stabilisce che le Regioni possano disporre la limitazione della circolazione stradale nel periodo compreso tra il 1° ottobre di ciascun anno e il 31 marzo dell'anno successivo, anche delle altre vetture e dei veicoli commerciali ad alimentazione diesel di categoria N1, N2 e N3 che rientrino nella categoria euro 5, esclusivamente a far data dal 1° ottobre 2024. Tale limitazione si applica in via prioritaria alla circolazione nelle aree urbane dei Comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti presso i quali operi un adeguato servizio di trasporto pubblico locale e che ricadano in zone presso le quali risultano superati uno o più dei valori limite del materiale particolato PM10 e del biossido di azoto. Durante l'esame in Commissione è stato specificato che le limitazioni alla circolazione stradale debbano essere strutturali e che le relative deroghe debbano essere motivate. A decorrere dal 1° ottobre 2025 la limitazione alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 è inserita nei piani di qualità dell'area delle Regioni che adottano i relativi provvedimenti attuativi.

Il comma *2-bis*, introdotto nel corso dell'esame in Commissione, autorizza le Regioni di cui al comma 1 a esentare dalle limitazioni alla circolazione autovetture e veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 a partire dalla categoria euro 3 *monofuel* e *bifuel* alimentati con carburanti alternativi.

Il comma *2-ter*, anch'esso introdotto durante l'esame in Commissione, prevede che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sia disciplinata la circolazione sul territorio nazionale dei veicoli storici, individuando in particolare adeguate percorrenze chilometriche, nonché le modalità di accesso di tali veicoli alle aree soggette alle limitazioni della circolazione.

Il comma 3 contiene la clausola di neutralità finanziaria del provvedimento.

Durante l'esame in Commissione sono poi stati inseriti nel testo due articoli aggiuntivi. L'articolo *1-bis* è volto ad incentivare il turismo di prossimità e all'aria aperta, che consente di abbattere le emissioni atmosferiche riducendo i lunghi spostamenti e favorendo la preservazione degli ecosistemi locali. A tal fine esso istituisce un fondo destinato al finanziamento di progetti e iniziative volte alla creazione e alla riqualificazione delle aree attrezzate di sosta temporanea ai fini turistici e alla valorizzazione del turismo all'aria aperta.

Al fine di perseguire gli obiettivi nazionali ed europei connessi allo sviluppo del traffico merci per via aerea e in coerenza con le esigenze nazionali e internazionali e con l'impegno a ridurre l'impatto ambientale del trasporto su gomma, l'articolo *1-ter* riconosce quale opera strategica di preminente interesse nazionale con carattere di indifferibilità, urgenza e pubblica utilità, l'intervento di implementazione del traffico merci dall'aeroporto di Malpensa, così come individuato nello strumento di pianificazione degli interventi di adeguamento e potenziamento dello scalo.

L'articolo 2, infine, disciplina l'entrata in vigore. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Trevisi. Ne ha facoltà.

TREVISI (M5S). Signor Presidente, quello di cui oggi discutiamo è un decreto che si è reso necessario perché la Corte di giustizia ha condannato alcune nostre Regioni per un fatto abbastanza grave, cioè il continuo sfioramento dei valori di emissioni delle sostanze più pericolose che abbiamo nell'aria che respiriamo: PM10 e PM2.5 sono degli inquinanti nuovi che riescono a penetrare nei sistemi polmonare e cardiocircolatorio e sono causa delle malattie più gravi che si registrano nel nostro Paese - leucemie e tumori - che creano sicuramente drammi all'interno delle famiglie italiane. Si stima che l'inquinamento atmosferico sia causa di 70.000 morti premature nel nostro Paese, un dato assolutamente allarmante. Siamo quindi chiamati a fare di più e sicuramente questo decreto che ci accingiamo a convertire in legge non fa nulla di più, perché proroga i termini entro i quali le Regioni devono adeguare i piani di qualità dell'aria a misure più stringenti, che potrebbero consentire una riduzione delle emissioni climainquinanti. Capisco anche, però, che occorre coniugare le esigenze di mobilità all'interno delle grandi città con le esigenze di riduzione dell'inquinamento. *(Brusio)*.

Signor Presidente, la prego di chiedere un po' di silenzio, soprattutto al lato destro dell'Emiciclo, perché non riesco a parlare per il continuo vociare.

PRESIDENTE. Ha ragione, senatore Trevisi, e ovviamente le consentirò di recuperare il tempo perso. I colleghi devono sapere che, quando l'Aula è meno piena, incredibilmente le voci dei singoli rimbombano molto di più rispetto a quando è più frequentata.

TREVISI (M5S). Potrebbe anche chiedere di non utilizzare il telefono in Aula? Vorrei continuare il discorso.

PRESIDENTE. Senatore, lo abbiamo sottolineato.

Sarà cura della Presidenza.

TREVISI (M5S). Parliamo di un argomento che dovrebbe interessare tutti qui dentro e chi non è interessato può usare il telefono fuori da quest'Aula.

Parliamo di morti premature e quello che cerchiamo di fare oggi è applicare le soluzioni che comunque la scienza, le università e anche le industrie stanno maturando da tempo. Non ci dobbiamo inventare nulla di nuovo. La politica arriva spesso con decenni di ritardo. Le soluzioni ci sono. La stessa Agenzia internazionale per le energie rinnovabili (Irena) ha emesso quest'anno diversi documenti, nei quali si parla di circa 100 interventi economicamente sostenibili. E dico questo perché un problema che spesso il Governo avanza è il reperimento dei fondi. Ebbene, la stessa Irena vi ha dato una *toolbox* con 100 interventi che i Governi possono attuare e che sono economicamente sostenibili.

Ciò significa che consentono di avere i servizi che... *(Brusio)*. Presidente, dietro di me un senatore parla al telefono. Non riesco a parlare e, quindi, chiederei che chi usa il telefono in Aula esca fuori.

PRESIDENTE. Senatore Trevisi, cerchiamo di mantenere una situazione nella quale si possano svolgere gli interventi, ma diciamo che l'assoluto silenzio è difficile da ottenere. Come sempre, credo di essere molto attenta a questo aspetto. La prego di continuare.

Saremo molto attenti. La stiamo ascoltando tutti con interesse.

TREVISI (M5S). Stavo dicendo che i centri di ricerca ci hanno già fornito le soluzioni rispetto al problema. Logicamente, si tratta di soluzioni sistemiche. Non possiamo pensare di ridurre gli effetti dei cambiamenti climatici e dell'inquinamento con un'unica misura, perché derivano da più determinanti. Ci sono sicuramente il trasporto nelle città, il riscaldamento e la questione legata all'agricoltura: queste determinanti hanno un elemento in comune, che è la combustione. Nel momento in cui incentiviamo sistemi che si basano sulla combustione di energie fossili, causiamo un inquinamento, che libera diverse sostanze che possono essere climalteranti o pericolose per la salute dell'uomo.

Quindi, quello che questo Governo è chiamato a fare è sicuramente disincentivare dal punto di vista economico, anche facendo cassa, tutto quello che è combustione. Noi dobbiamo, ad esempio, smettere di incentivare sistemi di riscaldamento basati sulla combustione, perché non hanno senso, dal momento che inquinano e si basano su fonti di energia che compriamo dall'estero. Dobbiamo invece incentivare sistemi di riscaldamento basati su fonti rinnovabili che produciamo in Italia e su sistemi che non prevedono la combustione, tipo le pompe di calore. E così deve avvenire anche per quanto

riguarda i trasporti e la mobilità.

Tutta l'Europa sta puntando sull'auto elettrica - come vediamo dalle vendite - e non perché l'auto elettrica piace, ma perché ha un motore assolutamente più efficiente. Basti pensare che nel traffico di Roma un'auto a combustione interna ha un'efficienza del 7 per cento - ciò significa che è una stufa con quattro ruote, perché si tratta di motore endotermico, e cioè è maggiore l'effetto calore che l'effetto mobilità - mentre un'auto elettrica ha un'efficienza intorno al 96 per cento: è normale che il mercato andrà in quella direzione. Non ci sarà Ministro che fermerà questa evoluzione. Le vendite in Europa delle auto elettriche sono esplose, perché è la tecnologia che avanza e noi non potremo fare nulla per fermarla. È inutile che ci inventiamo un metodo per fermare questa tecnologia, perché sia le industrie, sia i centri di ricerca hanno già studiato modelli di sviluppo che consentono all'umanità, che cresce in maniera rilevante sul pianeta, di trovare sistemi che permettano una qualità della vita elevata grazie alle fonti rinnovabili.

Quindi cosa dobbiamo fare? Sostanzialmente abbiamo già tracciato dei disegni di legge in materia: abbiamo parlato di reddito energetico e un altro disegno di legge incentiva proprio le fonti non basate sulla combustione, come le pompe di calore, per cui chiediamo ad esempio una detrazione al 100 per cento, e il fotovoltaico, il solare termico, le piastre a induzione o un ecobonus sull'auto elettrica. Noi dobbiamo fare questo.

Voi parlate sempre di fiscalità. Il vostro desiderio è diminuire le tasse, ma una riduzione delle tasse deve essere non per tutti, ma solo per chi ha comportamenti virtuosi. Le vostre norme di legge sono tutte piatte e anche questo disegno di legge non produrrà effetti nei prossimi anni. Probabilmente l'inquinamento in quelle zone aumenterà, perché sono disegni piatti che non producono effetti. Invece dovrete pensare a disegni di legge che defiscalizzano tutto ciò che non è basato sulla combustione.

Come riuscire poi a coprire il costo di questa defiscalizzazione? Si aumentano le tasse su quello su ciò che inquina, su ciò che è basato sulla combustione. Allora, in questo caso riuscite a trovare un pareggio senza andare in *deficit*. Posso anche pensare di andare in *deficit* se faccio qualcosa di virtuoso, ma andare in *deficit* per abbassare di poco le tasse a tutti è qualcosa di assolutamente sbagliato che non serve in questo periodo storico. Noi possiamo andare in *deficit* se facciamo delle manovre virtuose, se cerchiamo di contemperare tutte le esigenze che ci sono, quelle ambientali e quelle climatiche. Una manovra finanziaria piatta, che opera un piccolo taglio a tutti, non serve a nessuno e non accontenta. Se diamo poche decine di euro, quando abbiamo avuto un'inflazione che ha aumentato del 10 per cento i prezzi dei beni, non risolviamo i problemi delle famiglie. Invece noi dobbiamo trovare dei sistemi che ci consentano di muoverci e riscaldare le nostre case in maniera sostenibile e con prezzi bassi per un medio-lungo periodo. (*Applausi*). E questo lo possiamo fare con cosa? Con quella che io ho soprannominato l'energia del patriota. Se compriamo il gas in Algeria, non risolviamo i problemi di questo Paese, innanzitutto perché l'Algeria è un Paese poco stabile, e lo abbiamo visto anche con le dichiarazioni che ha reso a favore di Hamas. E neanche sostituendo l'Algeria con la Russia - cambiando, per così dire, lo spacciatore - risolviamo i problemi di dipendenza del nostro Paese. (*Applausi*). Noi dobbiamo utilizzare l'energia che abbiamo. Siamo un Paese ricco e abbiamo molte più fonti da rinnovabili di quelle di cui abbiamo bisogno. Quindi, dobbiamo utilizzare queste fonti, che sono disponibili, a basso prezzo e costano per i prossimi trent'anni, rendendole disponibili per tutti. E lo dobbiamo fare infischiacene delle *lobby* che vogliono continuare a vendere caramente l'energia agli italiani. Noi non siamo il Governo delle *lobby* del petrolio e delle *lobby* del gas. (*Applausi*). Noi siamo il Governo dei cittadini italiani. E, se siete il Governo dei cittadini italiani, dovete fare l'interesse dei cittadini e non delle *lobby* petrolifere e del gas, che hanno solo un interesse: vendere l'energia e realizzare magari extra profitti. Questo a noi non interessa.

Dobbiamo fare una manovra che serva a tutti e serva soprattutto al popolo, ai cittadini italiani. L'unica manovra che può consentirci di diminuire i costi dell'energia e di diminuire l'inquinamento è utilizzare le fonti rinnovabili e fare un superbonus, magari con delle percentuali più basse, soprattutto per chi può investire. Quindi, si riferisce non al superbonus dei tempi del Covid, che è servito per rilanciare l'economia, ma al superbonus compatibile con i tempi attuali, e magari prevedendo una percentuale bassa, del 60-70 per cento, per chi si può permettere l'investimento e lasciando una percentuale più

alta, per esempio, per lo IACP. Quelle sono case dello Stato, cari colleghi; quindi, se non le risana lo Stato, non le risana nessuno. Si devono lasciare almeno delle percentuali per gli alloggi popolari, per chi comunque vive in un edificio di proprietà statale, e l'unico modo è quello.

Una misura di questo tipo, se la calibriamo bene, non ha costi per lo Stato; se cioè la calibriamo facendo sì che ci siano delle entrate dovute a maggior occupazione, più posti di lavoro e più tasse. Attualmente l'edilizia sta morendo - avete visto che abbiamo registrato un -8 per cento di acquisto di case - e sappiamo che è un settore trainante. In questo modo possiamo creare più PIL e ripagare, con quel PIL, il costo in più di questa misura, che va solo equilibrata e tarata. Le soluzioni ci sono, ma in tutto quello che avete fatto in quest'anno di tempo non abbiamo visto nulla di innovativo. *(Applausi)*. Abbiamo visto delle misure degli anni '80, che purtroppo non porteranno questo Paese verso la direzione nella quale già molti Paesi del mondo stanno andando.

PRESIDENTE. Devo invitarla a concludere.

TREVISI *(M5S)*. E noi saremo costretti, proprio a causa dei ritardi che stiamo accumulando, a comprare le nuove tecnologie dall'estero, perché stiamo perdendo il treno e purtroppo lo stiamo perdendo per colpa di questo Governo. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Rosa. Ne ha facoltà.

ROSA *(Fdi)*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il provvedimento in esame oggi è un atto importante, che prosegue nel tentativo di arginare un problema risalente. Per apprezzare la bontà di questo decreto dobbiamo ricordare che la prima procedura di infrazione nei confronti dell'Italia, per il superamento sistematico e continuato dei valori limiti applicabili alle microparticelle PM10 in determinate zone e agglomerati italiani, risale al 2014; superamento che in anni successivi viene constatato anche per il biossido di azoto. La norma prevede l'obbligo, per le Regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna, di aggiornare i rispettivi piani di qualità dell'aria e anche, se necessario, i relativi provvedimenti attuativi, entro sei mesi.

Prevede anche uno slittamento della limitazione alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali *diesel* euro 5, sempre nel bacino padano, dal 1° ottobre 2024 nei centri con popolazione superiore ai 30.000 abitanti, presso i quali opera un adeguato servizio di trasporto pubblico locale e che siano ricadenti in zone nelle quali si è verificato il superamento di uno o più dei valori limite di materia inquinante. Questa limitazione diventa obbligatoria dal 1° ottobre 2025.

Questo, quindi, in estrema sintesi è il contenuto del provvedimento in discussione oggi. Ora, gentili colleghi, vorrei portare alla vostra attenzione due questioni in particolare. La prima è l'urgenza della situazione, che ha bisogno di una risposta immediata e di una terapia d'urto. Ecco perché viene previsto il termine di soli sei mesi per l'aggiornamento, da parte delle Regioni, dei piani di qualità dell'aria.

La seconda questione riguarda il problema della qualità dell'aria. È un problema multifattoriale e, come tale, necessita di un approccio sistemico e programmatico. Quanto alla questione dell'urgenza, è bene partire da una considerazione che non tema smentite: quello ambientale è un settore importante, un settore nel quale non ci dovrebbero essere opposizioni, perché ogni provvedimento che va nella direzione di migliorare le condizioni ambientali è uno strumento in più per tutelare la salute di questa generazione e soprattutto delle future. Non capisco quindi le critiche a questo provvedimento, se non attribuendole al solito ambientalismo ideologico, che è solo di facciata e non ha mai risolto i problemi. *(Applausi)*.

Ogni provvedimento è perfettibile, e lo dico con sincerità. E se ho imparato qualcosa quando ho svolto l'incarico di assessore all'ambiente della mia Regione, la Basilicata, è che, quando si parla di ambiente, si può fare sempre di meglio. Questo non vuole assolutamente dire che, in attesa di fare meglio, si debba rimanere immobili: tutt'altro. Non c'è ambito pubblico più soggetto ad emergenze di quello ambientale; e alle emergenze bisogna rispondere subito e con provvedimenti che possano dare nell'immediato risposte. Questo è un provvedimento emergenziale e le opposizioni che hanno governato fino a un anno fa dovrebbero saperlo meglio di tutti. *(Applausi)*.

L'Italia è stata già condannata dalla Corte di giustizia europea ben due volte, perché, in maniera sistematica e continuata, in alcune zone ha superato i limiti delle particelle PM10 di biossido di azoto.

La Corte ha riconosciuto una riduzione progressiva dei livelli di concentrazione e un miglioramento della qualità dell'aria, come hanno certificato anche l'ARPA Lombardia e l'Istituto superiore di sanità. Ma questo non è bastato a evitare le condanne.

I livelli di PM10 di biossido d'azoto devono rimanere sotto i limiti. Il problema dello sfioramento dei limiti previsti in Pianura padana, quindi, è più complesso di quanto si pensi. Tanto è confermato anche dall'Agenzia europea dell'ambiente che, nel suo ultimo *report* sullo stato della qualità dell'aria in Europa, relativo all'anno 2022, segnala tra le zone con i dati peggiori la nostra Pianura padana, definita area densamente popolata e industrializzata, con specifiche condizioni meteorologiche e geografiche che favoriscono l'accumulo di inquinanti dell'aria e nell'atmosfera.

Questa definizione è la perfetta sintesi dei presupposti su cui poggia il provvedimento oggi in discussione. La Pianura padana è una delle aree più densamente popolate e più industrializzate d'Italia. Non si può pensare di mettere in crisi famiglie e imprese creando un enorme problema sociale, bloccando la circolazione dei veicoli *diesel* euro 5 già da quest'anno, anche in considerazione - così come emerge dalla relazione - della difficoltà di reperire i materiali necessari alla produzione di batterie di veicoli elettrici.

Per questo, il decreto-legge in discussione oggi sposta in avanti la data di applicazione delle misure di limitazione della circolazione per i veicoli di categoria *diesel* euro 5. Lo sposta avanti di un anno, in linea con gli obiettivi europei, come ha precisato più volte il ministro Pichetto Fratin. Anche con questo provvedimento, il Governo si dimostra di buon senso.

Il termine viene spostato in avanti, ma viene data una accelerata all'aggiornamento dei piani di qualità dell'aria delle Regioni del bacino padano, che la stessa norma individua come strumenti principali nel riportare i valori degli inquinanti al di sotto delle soglie consentite. Il piano di qualità dell'aria è, del resto, la fotografia delle caratteristiche del territorio, delle fonti di emissioni, degli inquinanti in aria, delle condizioni climatiche e meteorologiche e permette di individuare gli interventi ottimali per il risanamento.

Qui arriviamo alla seconda questione che deve essere valutata parlando di questo provvedimento. La multifattorialità del problema qualità dell'aria può essere risolta solo attraverso più strumenti complementari, che incidano su tutte le cause di inquinamento, ma che devono essere inseriti in un quadro e in una programmazione coerente. A questo proposito dobbiamo ricordare che il primo accordo per il bacino padano risale al dicembre 2013 e individua tra i settori più inquinanti per l'atmosfera la conduzione di biomasse, il trasporto merci, quello passeggeri, il riscaldamento civile, l'industria, la produzione di energia e l'agricoltura.

Il 9 giugno 2017 veniva sottoscritto dal ministro Galletti e dai Presidenti delle Regioni Lombardia, Piemonte, Veneto ed Emilia-Romagna un nuovo accordo di bacino padano per l'attuazione di misure congiunte per il miglioramento della qualità dell'aria, che prevedeva azioni riguardanti tutti i settori suddetti.

Dobbiamo ricordare anche che esiste già un fondo nazionale per l'attuazione di misure di miglioramento della qualità dell'aria del bacino padano, istituito col decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104. Il fondo stanziava risorse fino al 2034 per misure relative ai trasporti e alla mobilità sostenibile, alla combustione domestica della biomassa e all'efficienza energetica, interessa anche il settore agricolo ed è stato incrementato da questo Governo con 30 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023, 2024 e 2025 dal decreto-legge n. 13 del 2023.

Anche sulla questione agricoltura sostenibile non dobbiamo dimenticare i provvedimenti che il ministro Lollobrigida ha confermato quali l'attivazione di risorse pari a 400 milioni di euro, previste nel PNRR, per lo sviluppo di macchinari agricoli a emissioni zero, cui si aggiungerà lo stanziamento di ulteriori 225 milioni a valere sul fondo per l'innovazione; ma potremmo citarne altri quali la prossima istituzione del registro CO2 o le misure per rendere il comparto dell'allevamento più sostenibile inserite nel piano strategico della PAC.

È quindi ovvio che questo provvedimento è solo un ulteriore tassello per la soluzione del problema, con il quale si accelera sull'aggiornamento dei piani di qualità dell'aria da un lato e, dall'altro, si cercano di calmierare le conseguenze della limitazione dei veicoli *diesel* euro 5, sempre nel rispetto

degli obblighi europei; limitazione che, è inutile nascondercelo, avrà un impatto finanziario consistente ma giusto, come tutti i provvedimenti che mirano alla transizione ecologica, e che ricadrà sia sulle tasche dei cittadini che sulle finanze pubbliche e questo è un dato da non sottovalutare e da non sottacere, anche se le opposizioni tendono ad insabbiarlo. È un dato che i cittadini italiani devono tener presente quando si parla di conti pubblici. Diciamolo forte e chiaro: i conti pubblici sono strozzati, tra l'altro, dai venti miliardi di spese del superbonus. *(Applausi)*.

Non dobbiamo far finta di nulla, ma dobbiamo dire ai cittadini che quando qualche avvocato parla di provvedimenti gratis perché paga lo Stato e non gli italiani mente *(Applausi)* perché i cittadini sono lo Stato e se paga lo Stato pagano i cittadini. Questo si vede anche quando il Governo è costretto a fare una manovra asciutta e senza sprechi.

Concludo dicendo che ancora una volta il Governo dimostra quella pragmaticità nelle scelte politiche che è indispensabile in situazioni che si trascinano da anni e che necessitano di soluzioni, senza dimenticare che queste si inseriscono in un panorama pianificatorio di più ampio respiro. Credo si possa affermare che è finita l'epoca dei provvedimenti *spot*, che tamponavano un problema senza porsi come obiettivo la soluzione. Sono sicuro che con questo provvedimento si darà un'accelerazione alla risoluzione ed al superamento dei limiti di inquinamento atmosferico ed esso sarà determinante nel ripristino di un'ottimale qualità dell'aria nella pianura padana. *(Applausi)*.

Saluto ad una rappresentanza di studenti

PRESIDENTE. Saluto a nome dell'Assemblea i docenti e gli studenti dell'Istituto di istruzione superiore «Matteo Raeli», di Noto, in provincia di Siracusa, che stanno assistendo ai nostri lavori. *(Applausi)*.

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 870 (ore 17,43)

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Lombardo. Ne ha facoltà.

LOMBARDO (Az-IV-RE). Signora Presidente, il provvedimento che oggi abbiamo in discussione mira a dare esecuzione ad alcune sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea in materia di qualità dell'aria. Quindi più che un atto importante è un atto dovuto, perché senza l'adeguamento di questo piano della qualità dell'aria, dal punto di vista del diritto dell'Unione europea, a seguito delle procedure di infrazione di cui all'articolo 258 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in assenza di misure di adempimento a quella sentenza, avremmo una procedura di doppia condanna - ai sensi dell'articolo 260 del TFUE - quindi avremmo una misura di sanzione pecuniaria.

Quello che stiamo facendo oggi è quindi un atto dovuto. Nella discussione e nel dibattito che ho ascoltato finora ci siamo divisi tra il dire che il Governo non ha fatto abbastanza e il sostenere, come è stato fatto ora, che si tratta di una procedura di infrazione del 2014 e quindi di una responsabilità non di questo Governo, ma di quelli precedenti. Io penso che se non usciamo da questa discussione, probabilmente non diamo un messaggio di verità a chi ci sta ascoltando.

Il problema del livello del PM10 nelle aree della pianura padana, del Nord d'Italia, è un problema strutturale che dipende in parte dall'orografia, quindi dalla composizione del nostro territorio nazionale, e in parte da responsabilità che si sommano di Governo in Governo, di anno in anno.

Come possiamo affrontare i temi? Innanzitutto capendo qual è il costo in termini di vite umane e il costo sociale che dobbiamo sostenere nel momento in cui non adottiamo misure di adattamento e mitigazione per la riduzione dei livelli di PM10. Finché non avremo chiaro qual è il costo della nostra mancanza di azione, è evidente che non avremo consapevolezza di quello che dobbiamo fare.

Consentitemi di dire che questo decreto-legge è un compito, è cioè ciò che dovevamo fare perché senza questo saremmo incorsi in una procedura di doppia condanna, ma è un'occasione mancata.

(Applausi). È tale perché se veramente vogliamo affrontare i livelli di riduzione del PM10, dobbiamo fare, a mio avviso, un discorso che evita due opposte tentazioni. La prima è quella del negazionismo climatico di chi non riconosce che il tema del cambiamento climatico è una realtà e che il tema delle azioni di mitigazione e adattamento sono un dovere. La seconda, altrettanto pericolosa, è l'ideologia *green* che ci porta ad assumere delle disposizioni, anche a livello normativo europeo, senza avere la consapevolezza la concretezza di ciò che concretamente si può fare. *(Applausi)*.

Faccio qualche esempio concreto perché è giusto che noi lo sappiamo; in questo momento il ministro

Pichetto Fratin è a Lussemburgo a chiedere la rinegoziazione di una direttiva che riguarda l'ETS marittimo, quindi non il tema alla nostra attenzione, ma una normativa per la quale se noi non riduciamo le emissioni di CO2 nel sistema del *transshipment* a livello globale, che senso ha obbligare i porti italiani ad adeguarsi a delle norme quando una nave può andare ad attraccare in altri porti europei? I colleghi eletti ad esempio in Calabria sanno benissimo quanto questo comporti potenzialmente gravi danni alla competitività del porto di Gioia Tauro. Si tratta di misure adottate inseguendo l'ideologia *green* che rischiano di procurare uno svantaggio competitivo ai porti italiani ed euromediterranei. (*Applausi*). Usciamo da questa ideologia *green*. La stessa ideologia per la quale si può pensare davvero di trovare una misura uguale per tutti i Paesi obbligando all'efficienza energetica del patrimonio edilizio. Certo, tutti noi vogliamo ridurre per esempio i consumi di CO2 nelle case, ma sappiamo perfettamente che abbiamo una differenza enorme rispetto al patrimonio abitativo degli altri Paesi. Signori, siamo l'Italia, un Paese che ha delle case storiche la cui riqualificazione comporta una certa operazione (*Applausi*), che non è semplicemente quella di mettere una pompa di calore al posto delle vecchie caldaie, ma è molto più complessa.

Se noi usciamo, da una parte, dall'inseguire l'ideologia *green* e, dall'altra, dal dire che è sufficiente un piano di adeguamento per non essere sanzionati, non verremmo mai a capo di una questione così complessa.

Cosa dovremmo fare allora? Dovremmo fare delle scelte strategiche dal punto di vista della politica industriale. Chi di noi non vorrebbe ridurre le emissioni di CO2 puntando sulle energie rinnovabili? Tutti, ma dobbiamo anche avere il coraggio di dire che non si può fare la transizione puntando solo sulle energie rinnovabili dall'oggi al domani perché il fabbisogno energetico del nostro Paese non può essere coperto integralmente dalle fonti rinnovabili. (*Applausi*). Ciò significa diminuire la dipendenza energetica per esempio dal gas.

E voi sapete quanto questo sia un tema non solo di competitività, ma anche di sicurezza internazionale, visto che noi dipendiamo principalmente da due Paesi: la Russia attraverso Gazprom e l'Algeria attraverso Sonatrach. Se non diminuiamo la dipendenza da poche fonti combustibili, è evidente che abbiamo anche problemi dal punto di vista geopolitico. Anche alla luce di una votazione che c'è stata nel Parlamento europeo e di cui spesso facciamo finta di non cogliere le conseguenze qui nel Parlamento nazionale, credo che dovremmo capire che, ad esempio, ripensare all'utilizzo del nucleare all'interno delle fonti *green* sia una di quelle questioni su cui il Parlamento deve cominciare a dire delle parole chiare. (*Applausi*).

Un altro tema è il seguente. Se vogliamo diminuire il livello del PM10 in queste Regioni abbiamo bisogno di quella che si chiama cura del ferro: significa che dobbiamo spostare il trasporto merci dalla gomma al ferro, quindi potenziando la linea ferroviaria e alleggerendo le tangenziali che a volte sono realizzate vicino agli agglomerati urbani; significa che, piuttosto che penalizzare l'uso di questa o quella macchina, dovremmo capire che è l'intermodalità la chiave per affrontare la mobilità urbana: posso essere colui che guida una macchina, ma nello stesso momento, attraverso dei parcheggi scambiatori che danno la possibilità di interrompere l'utilizzo della macchina, posso favorire l'utilizzo del trasporto pubblico locale per arrivare alla mobilità dolce e a muoversi in maniera sostenibile all'interno delle città. Se noi non assumiamo il tema dell'intermodalità come chiave di lettura della mobilità, è evidente che rischiamo di nuovo di cadere nel tranello di chi non vuole cambiare il suo comportamento e di chi pensa che dall'oggi al domani basta seguire la sostenibilità per obbligare a muoversi in maniera sostenibile. Ci sono persone che purtroppo non possono farlo o per questioni economiche o per questioni di poca accessibilità e di poca mobilità.

Ecco perché, signor Presidente, spero che questa, che è una misura necessaria per non incorrere in una procedura di infrazione, non sia l'ennesima occasione in cui prendiamo atto di ciò che è dovuto senza riflettere su ciò che avremmo dovuto fare e anche oggi perdiamo l'occasione di fare. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Damiani. Ne ha facoltà.

[DAMIANI](#) (FI-BP-PPE). Signor Presidente, membri del Governo, colleghi senatori, sono e siamo sempre pronti e disponibili a qualsiasi tipo di confronto e di soluzioni, però credo che quello che ci accingiamo a convertire oggi in Aula sia un decreto-legge molto semplice e che quest'Aula in un

secondo deve necessariamente oggi approvare. Come infatti dicevo con il collega Zullo prima dell'inizio dei lavori dell'Assemblea, si tratta di un decreto-legge tecnico che va nella direzione di evitare all'Italia un'infrazione aperta da tempo - come pure ce ne sono altre - su un tema che sicuramente conosciamo bene e che è oggi all'ordine del giorno e che è nell'agenda politica del nostro Governo. Quindi con il decreto-legge oggi in discussione stiamo soltanto dando esecuzione ad una sentenza della Corte di giustizia europea in tema di inquinamento dell'aria; non stiamo facendo nient'altro.

Vogliamo inoltre allungare i tempi su tutto quello che bisogna fare oggi per la qualità dell'aria e per ridurre le emissioni in aria? Sicuramente facciamo, però il Governo - lo posso ribadire da questi banchi - e noi di Forza Italia siamo impegnati anche grazie al nostro Ministro dell'ambiente, che è sempre sul tema e sta lavorando veramente tanto per raggiungere gli obiettivi che non soltanto l'Italia, ma anche l'Europa, ci ha dato. Quindi, come dicevo, quello della riduzione dell'inquinamento atmosferico è un problema affrontato. Il decreto-legge in esame interessa tutta l'Italia ma in particolar modo alcune Regioni come il Piemonte, la Lombardia, il Veneto e l'Emilia-Romagna, che sono chiamate adesso anche ad aggiornare i piani di qualità dell'aria e quindi a lavorare per ridurre le emissioni inquinanti.

È chiaro che oggi l'indiziato principale in queste Regioni sono in particolar modo le automobili, quindi si prevede un superamento a breve, nei prossimi anni, anche delle autovetture con motore *diesel* euro 5, quindi ci saranno anche dei divieti. Ci sono degli effetti che scaturiscono anche da questo decreto-legge, soprattutto nelle città la cui popolazione supera i 30.000 abitanti, che necessariamente dovranno intervenire per garantire servizi alternativi soprattutto di trasporto pubblico in sostituzione dei mezzi privati. Dall'ottobre 2025 ci saranno ulteriori limitazioni. Quello che l'Europa ci manda attraverso queste procedure d'infrazione è un segnale, ma l'Italia, come hanno detto anche i colleghi, è impegnata a lavorare su questo tema.

È evidente che alcune zone dell'Italia come la Pianura padana, anche per la conformazione stessa del territorio, hanno difficoltà dal punto di vista atmosferico, e quindi si mettono in campo tutte quelle azioni necessarie soprattutto per migliorare la qualità dell'aria. Ma quelle sono anche aree produttive importanti, quindi bisogna coniugare varie esigenze per non bloccare il Paese. È giusto oggi ridurre l'inquinamento, però occorre fare attenzione perché parliamo della Pianura padana, che è un'area produttiva importante del nostro Paese e bloccando quell'area mettiamo certamente in difficoltà anche l'economia di quelle zone e del nostro Paese; pertanto occorre coniugare entrambe le esigenze.

Come dicevo, in questo anno di attività di Governo, il nostro ministro Pichetto Fratin si è mosso sempre bene. Incriminati sono le particelle PM10 e il biossido di azoto, i cui livelli certamente devono essere monitorati. Non mancano - e sono anche a disposizione - le risorse economiche e finanziarie, pari a circa 90 milioni di euro per quest'anno e per gli anni successivi. Tali risorse servono al rafforzamento anche di soluzioni alternative di trasporto: se uno non può utilizzare la macchina deve certamente utilizzare il trasporto pubblico, quindi è importante rafforzarlo. Sono anche previste misure di restrizione alla circolazione delle auto. Altre risorse importanti sono destinate al fondo nazionale per l'attuazione di misure per il miglioramento della qualità dell'aria del bacino padano, che servono alla mobilità sostenibile.

Dobbiamo evitare queste procedure di infrazione, perché rischiamo che si aggiungano delle beffe, cioè che dobbiamo pagare anche delle multe all'Unione europea. Per questo il provvedimento è un decreto-legge *smart*, un decreto-legge veloce, un decreto-legge tecnico su norme europee, quelle a cui ci dobbiamo attenere, che hanno seguito le linee dell'Organizzazione mondiale della sanità. Ci sono delle indicazioni chiare: è possibile migliorare il livello qualitativo dell'aria e lo dobbiamo fare sia con azioni concrete, come la mobilità sostenibile e il blocco alternato della circolazione, sia cercando di coniugare tali azioni con le esigenze dell'economia. Serve inoltre anche tanta informazione in questo campo, vale a dire nella campagna e nella battaglia che stiamo facendo sull'ambiente. L'obiettivo è ambizioso ed è quello di arrivare a inquinamento zero nel 2050. Peraltro, abbiamo invece un *target* intermedio al 2030, per cui bisogna ridurre comunque drasticamente gli agenti inquinanti. Dobbiamo quindi arrivare a che al 2050 quando l'aria non dovrà più nuocere alla salute umana.

Non sono colpite solo certe Regioni perché l'Italia ha anche altre particolarità. Io vengo dalla Regione Puglia, anch'essa interessata anche dalla presenza di insediamenti industriali certamente pesanti; anche su questo il Governo sta lavorando tantissimo, anche perché ci sono tutta una serie di obiettivi che dobbiamo raggiungere; obiettivi che ci ha imposto l'Europa, ma che l'Italia si è data e che sono tutti raggiungibili.

Ci troviamo quindi di fronte a un decreto-legge di buon senso, che mira a centrare obiettivi realizzabili senza stravolgere la vita dei cittadini e la situazione economica di ognuno di noi, cercando di coniugare entrambi gli aspetti e soprattutto dando un sostegno e un aiuto, lavorando insieme agli enti territoriali proprio per riuscire insieme a trovare delle soluzioni alternative.

Un ringraziamento va alla relatrice del provvedimento, la collega Petrucci, come anche al Presidente dell'8a Commissione, che ha lavorato su questo decreto fino a qualche minuto fa, e al nostro collega Claudio Fazzone, che hanno messo in campo una serie di emendamenti che hanno migliorato il testo, a dimostrazione che il Parlamento, anche attraverso l'azione politica dei Gruppi parlamentari, migliora i provvedimenti. *(Applausi)*.

Ringrazio anche il ministro Pichetto Fratin, che è impegnato anche in queste ore in Belgio per trovare soluzioni a questa tematica.

Preannuncio che il nostro voto, quindi, sarà sicuramente favorevole. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Di Girolamo. Ne ha facoltà.

[DI GIROLAMO](#) (M5S). Signor Presidente, cari colleghi, dopo tanti decreti *omnibus* ci troviamo a votarne uno che si compone di un solo articolo. Se questo non è sintomo di perdurante bulimia da necessità e urgenza, sinceramente non saprei come definirla. Emanare tanti decreti non significa per forza fare tante cose, infatti i vostri provvedimenti spesso sono vuoti, privi e carenti sia nella forma che nei contenuti, come in questo caso. Non voglio però sembrare disfattista o eccessivamente di parte a questa Assemblea e ammetto che i provvedimenti fin qui varati dal Governo Meloni, compreso quest'ultimo, sono accomunati da un unico merito; hanno, per così dire, un minimo comune denominatore: qualcosa, infatti, ci dicono del livello di considerazione che questo Governo ha per la Costituzione, per il Parlamento e per le prerogative di tutti noi parlamentari. *(Applausi)*. È una mortificazione continua del ruolo e delle funzioni delle due Camere, che ha trovato recente conferma anche nelle gravissime affermazioni pronunciate dal ministro Giorgetti nel corso della conferenza stampa di presentazione della manovra di bilancio. Il Ministro apprezzerrebbe che la maggioranza evitasse di presentare emendamenti alla legge di bilancio. Si tratta di affermazioni aberranti che mi consentono, a questo punto, di consigliare al ministro Giorgetti di prendere l'esempio dall'abilissima e più scaltra Presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, che riesce a farsi fissare all'ultimo minuto un appuntamento in agenda proprio a ridosso di una conferenza stampa, così da fuggire alle domande scomode dei giornalisti. *(Applausi)*.

Il testo che ci apprestiamo a votare non oggi, chiaramente, ma domani permette alla maggioranza di mettere una pezza, ma consentitemi di dire che questa pezza è peggio del buco, perché in buona sostanza non fate altro che perdere tempo ben sapendo che tempo da perdere non c'è n'è e che le risposte sarebbero dovute essere ben altre. Giovi a questa Assemblea ricordare che il decreto-legge qualità dell'aria è stato adottato in risposta a due sentenze della Corte di giustizia europea. Per farla breve, il nostro Paese è venuto meno agli obblighi previsti dalla direttiva unionale sulla qualità dell'aria anche a causa del mancato rispetto sistematico e continuativo del valore limite annuale fissato per il biossido d'azoto in alcune città e contestualmente non si è adottata alcuna misura per poterlo rispettare. A fronte di tutto ciò, voi perdete tempo. Ma cosa state aspettando? Perdete tempo per fare cosa? Probabilmente per aspettare il prossimo anno ed emanare un ulteriore decreto. *(Applausi)*.

Manca una visione consapevole e responsabile, soprattutto, del futuro della mobilità del nostro Paese. Manca una seria programmazione strategica di medio e lungo periodo. Si interviene quindi in maniera insufficiente sulla qualità dell'aria, concentrandosi esclusivamente sulle emissioni derivanti dalla circolazione stradale, senza affrontare la questione in maniera più ampia, ovvero tenendo conto anche delle emissioni connesse, ad esempio, alle attività agricole e zootecniche, agli allevamenti intensivi e alla presenza di termovalorizzatori, come giustamente ricordava la collega Sironi in Commissione.

Non solo: voi e solo voi stabilite chi potrà circolare l'anno prossimo per le strade di queste Regioni, senza dirci nulla sulle opzioni di trasporto alternative che possono di fatto consentire ai cittadini di lasciare l'auto sotto casa. Voi e solo voi stabilite queste cose senza intervenire, ad esempio, con misure risolutive in agricoltura e negli allevamenti per limitare le emissioni dell'ammoniaca. E lo fate senza affrontare il tema cruciale del potenziamento delle infrastrutture su ferro, per traslare i trasporti dalla gomma al ferro.

Collegli della maggioranza, ora immagino che vi starete chiedendo: cosa si aspettava questa qui da un decreto che ha un solo articolo? Certo, nulla di più di quello che avete fatto. Ormai vi conosco, vi conosciamo, non potevamo aspettarci di più; potevate forse decidere una cosa, quella sì, vista la sostanziale insufficienza dei contenuti. Potevate decidere di inserire queste norme in uno dei tanti decreti *omnibus* che tanto vi piacciono. Questo decreto non dà risposte, al contrario pone ingombranti interrogativi proprio sulla vostra capacità di dare risposte.

D'altra parte, c'è da comprendere il disagio che molti di voi certamente avvertiranno nel votare un mini decreto sulla qualità dell'aria, visto che due Ministri di questo Governo non fanno altro che parlare di quanto sia brutto l'elettrico, di quanto siano belli i termovalorizzatori e di quanto sia necessario il nucleare di nuova generazione che non esiste. (*Applausi*). È aria fritta.

Collegli della maggioranza, per voi transizione ecologica ed energetica sono inutili orpelli. Non ci aspettavamo proposte concrete in questo provvedimento. Sappiamo benissimo come la pensate e lo dico senza alcun tipo di pregiudizio verso alcuna forza politica qui rappresentata. Ma la domanda che mi faccio è la seguente: che Paese vogliamo essere? L'Italia può davvero permettersi di perdere tempo e restare indietro su temi tanto importanti, guardando passarsi avanti altri Paesi che sono pronti ad accettare nuove condizioni e a sviluppare situazioni economiche maggiormente favorevoli per il proprio Paese? Possiamo permetterci di non programmare un avvenire sostenibile per il nostro Paese?

Ancora, possiamo permetterci una classe politica ostinatamente inconsapevole e sorda in maniera allarmante su questioni tanto delicate, questioni che sono e saranno di certo alla base di qualsivoglia agenda politica che guardi al domani e che parli di futuro? Bene, la risposta è chiaramente inserita in questo decreto: per voi sì, questo si può fare. Bene, fatelo, ma non in nostro nome. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Germanà. Ne ha facoltà.

[GERMANA](#) (*LSP-Psd'Az*). Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, noi siamo orgogliosi di questo disegno di legge, collega Di Girolamo, così come lo siamo della manovra che è stata approvata. Una manovra che non vi aspettavate e che vi ha spiazzato: dall'aumento delle pensioni agli stipendi minimi, al taglio del canone Rai e finalmente - la cosa che forse vi ha più spiazzati - la copertura del finanziamento del ponte sullo Stretto. (*Applausi*).

Questo è un disegno di legge con cui vogliamo intervenire e con cui il Governo interviene con misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e delle conseguenti limitazioni della circolazione stradale. Con questa norma si intendono valorizzare i risultati ottenuti dalle Regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna, firmatarie dell'accordo di programma con il Ministero dell'ambiente nel 2017, per il miglioramento della qualità dell'aria nel bacino padano.

È proprio nell'ambito di questo accordo di programma che le Regioni interessate hanno messo in campo interventi importanti intesi a migliorare la qualità dell'aria, con misure che interessano tutti i settori responsabili dell'immissione in aria di sostanze inquinanti nei loro territori, non solo dal settore dei trasporti; basta immaginare la Pianura padana.

Con questa norma il Governo ha introdotto l'obbligo per le suddette Regioni di riesaminare i contenuti degli strumenti di pianificazione adottati e dei relativi provvedimenti attuativi, al fine di quantificare l'effettivo contributo alla riduzione delle emissioni di PM10 e ossidi di azoto delle diverse misure ad oggi poste in essere, ivi comprese quelle attuative del predetto accordo e del PNNR.

Nelle more degli esiti di tali valutazioni, la norma consente ragionevolmente alle Regioni interessate di disporre la limitazione della circolazione stradale per le autovetture e i veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel, di categoria euro 5, esclusivamente a far data dal 1° ottobre 2024. In base alla disposizione, inoltre, la limitazione viene consentita solamente nel periodo compreso tra il 1° ottobre e il 31 marzo di ciascun anno, come è anche previsto dall'accordo di

programma del 2017, sopra richiamato.

È necessario evidenziare come tali scadenze consentano di tenere in considerazione anche le criticità legate all'indisponibilità dei materiali necessari alla produzione di batterie di veicoli elettrici, per consentire ovviamente la sostituzione dei veicoli euro 5, senza però impattare sulle tempistiche necessarie al raggiungimento degli ambiziosi obiettivi del pacchetto UE «Pronti per il 55 per cento» di riduzione dell'uso di combustibili fossili nei trasporti, che - si ricorda - richiedono inoltre la realizzazione di adeguate infrastrutture per la ricarica o il rifornimento dei veicoli elettrici o alimentati con combustibili alternativi.

L'intervento del Governo quindi rappresenta un supporto alle Regioni nel raggiungimento di tali obiettivi, evitando di creare un danno economico e sociale enorme, che il blocco avrebbe causato non solo per i territori coinvolti, ma per l'Italia intera. Con questa norma il Governo intende valorizzare altresì gli effetti delle tante misure messe in campo in questi anni grazie agli investimenti nazionali e alle misure del PNRR, in particolare quelle di efficientamento energetico, considerato che l'inquinamento in Pianura padana non è generato unicamente dal traffico veicolare.

È quindi necessario che il Governo continui a portare avanti in modo serio, pragmatico e non ideologico - così come sta facendo - misure efficaci e realistiche per tutelare l'ambiente e salvaguardare la salute delle persone, evitando ricadute sociali pesanti a carico di migliaia di lavoratori e famiglie. Specificatamente per il settore dei trasporti il Governo e questa maggioranza intendono portare avanti misure ragionevoli per il miglioramento della qualità dell'aria. Ricordiamo in particolare il sostegno nell'acquisto degli abbonamenti per il trasporto pubblico locale e il sostegno alle imprese per la sostituzione dei mezzi più inquinanti. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Irto. Ne ha facoltà.

[IRTO](#) (PD-IDP). Signora Presidente, colleghi, il provvedimento oggi in discussione riguarda la qualità dell'aria e prevede, in primo luogo, che le Regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna provvedano, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore di questa disposizione, ad avviare i piani di qualità dell'aria. A tale riguardo le suddette Regioni possono modificare, se necessario, i provvedimenti attuativi. Questo alla luce delle iniziative già assunte per la riduzione delle emissioni inquinanti, nonché dello slittamento del blocco dei veicoli euro 5 previsto in questo provvedimento.

Comprendiamo bene che il Governo aveva premura di intervenire sulla questione. Tuttavia ciò non legittima, né giustifica il solito ricorso dell'Esecutivo a tempi oltremodo stringenti. Per dirla con una metafora calcistica, il Governo si muove ancora una volta in zona Cesarini, il che non consente un'analisi ragionata del decreto-legge in conversione e svisce, ancora una volta, il ruolo, il lavoro e la dignità parlamentare. Lo abbiamo visto in questo anno di legislatura, lo abbiamo visto la scorsa settimana, riferito alla NADEF, e lo leggiamo dai giornali, già riferito alla prossima manovra di bilancio, dove ci viene spiegato che il Parlamento verrà totalmente messo fuori dalla discussione parlamentare ed emendativa, come la Costituzione vorrebbe.

Il Parlamento non può essere organo di ratifica delle decisioni del Governo, spesso avulse da una visione d'insieme e, come in questo caso, viziate da pesanti ritardi dell'Esecutivo, tra l'altro su un tema di primaria importanza, che riguarda la sostenibilità e la transizione *green*, così come la salute degli italiani e l'economia in generale.

Nello specifico, la corsa del Governo all'ultimo minuto è dettata dal fatto che nei confronti dell'Italia pendono tre gravi procedure di infrazione. La Commissione europea ha ritenuto di avviarle per cattiva applicazione da parte dell'Italia della direttiva dell'Unione sulla qualità dell'aria. Tra queste procedure, quella relativa al superamento sistematico e continuo dei valori limite di micro particelle PM10 in zone e agglomerati italiani, determinanti da parte dell'Italia, ha dato luogo ad una sentenza della Corte di giustizia europea, che ha accertato la violazione della direttiva, da parte del Parlamento europeo e del Consiglio. Di conseguenza, la prospettiva all'orizzonte è, in caso di protratta inerzia, il pagamento di elevate sanzioni da parte dell'Italia.

Ancora un'altra procedura di infrazione ha prodotto una specifica sentenza della Corte di giustizia, la quale ha riconosciuto l'inadempimento dell'Italia per la violazione della medesima direttiva, rilevando un analogo superamento del valore limite del biossido di azoto. Ancora, il 30 ottobre del 2020 la

Commissione europea ha avviato un'ulteriore procedura di infrazione, invitando l'Italia a conformarsi alle prescrizioni della direttiva europea sulla qualità dell'aria.

Il richiamo, in questo caso, riguarda il particolato, ossia il cosiddetto PM_{2,5}. Secondo la Commissione, i dati disponibili per l'Italia dimostrano che il valore per il PM_{2,5} non è stato rispettato in diverse città italiane, soprattutto della valle del Po. Ciò detto, ci saremmo aspettati che in questo provvedimento vi fosse un ulteriore incremento delle risorse disponibili, in un'ottica di maggiore e più convinta conformità dell'Italia agli impegni di riduzione delle emissioni inquinanti previsti a livello sovranazionale e internazionale.

La maggioranza potrebbe obiettare che le risorse sono già sufficienti, dati gli incrementi finora avvenuti. Sarebbe, però, una scusa vana. Questa era, infatti, l'occasione per dimostrare una visione matura sui grandi temi dell'ambiente e della sostenibilità in tutte le sue dimensioni. Purtroppo, invece, il Governo ha utilizzato questa occasione soltanto per allentare l'attenzione e l'attuazione, da parte della Commissione europea, e per evitare sanzioni onerose alla luce delle ricordate sentenze della Corte di giustizia.

Del resto, non è una novità che questo Governo voglia mantenersi disallineato rispetto a molti impegni vincolanti nella sede europea. Specie in ordine alla sostenibilità ambientale, il Governo mantiene e continua una intolleranza plateale, che non di rado assume le forme di populismo compiaciuto perpetrato da esponenti della propria maggioranza. (*Applausi*).

Ancora, al comma 2 dell'articolo 1 di questo decreto, dispone che, nelle more dell'aggiornamento dei piani di qualità dell'aria previsto dal comma precedente, le Regioni possano disporre la limitazione della circolazione stradale per le autovetture e per i veicoli commerciali di categoria N1, N2 ed N3, alimentate con il *diesel* di categoria euro 5, esclusivamente a partire dal 1° ottobre 2024. In termini più chiari, in questo provvedimento il Governo non è andato incontro alle aziende, non ha provato ad aiutarle rinunciando totalmente a perseguire politiche di sostenibilità ambientale, che sono strettamente correlate alla sostenibilità economica e sociale.

Il Governo, infatti, si limita a misure puramente temporali. Tuttavia, l'Esecutivo non spinge e non aiuta le imprese a cambiare, per esempio, le flotte dei mezzi di trasporto preposti alla logistica; non le aiuta, cioè, a passare ai veicoli elettrici, che ancora oggi hanno uno svantaggio oggettivamente innegabile, rappresentato soprattutto dagli elevati costi di acquisto.

Nell'ottica di sostenere le imprese, anche nella competitività e nella creazione di valore dentro il modello di *business* votato alla sostenibilità, il Governo poteva introdurre importanti misure proprio in questo provvedimento. Poteva, cioè, sforzarsi di incentivare le imprese a sostituire le loro flotte con veicoli elettrici. Purtroppo, dobbiamo prendere atto che questo è un Governo sospettoso sulla transizione verde in atto.

Sarebbe troppo, per questo Governo ragionare, in prospettiva di *green logistic*. Voglio appena ricordare che il traffico generato dal trasporto merci rappresenta tra il 20 e il 30 per cento dei chilometri percorsi dai veicoli nelle aree urbane e fra il 16 e il 50 per cento dell'inquinamento atmosferico derivante da tutti i tipi di trasporto.

In conclusione, ancora una volta il Governo conferma un approccio superficiale, ambiguo e perfino ostile rispetto alla transizione *green* e, più in generale, alle dimensioni della sostenibilità, che invece sono i pilastri su cui dobbiamo costruire e su cui va costruito, all'interno dell'Europa, un futuro migliore per le nuove generazioni. E dico al Governo che tale futuro deve essere fatto di opportunità, di equità, di diritti certi, di stabilità ambientale, economica e sociale. Tutto questo, in questo decreto non c'è. Anche questa volta, avete perso un'occasione. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore De Priamo. Ne ha facoltà.

[DE PRIAMO](#) (*FdI*). Signor Presidente, rappresentante del Governo, colleghi, il provvedimento in esame fa riferimento all'attuazione di due sentenze della Corte di giustizia europea, una del 2020 e una del 2022, in materia di inquinamento ambientale, in particolare per quanto riguarda l'inquinamento da particolato (il PM₁₀) e il biossido di azoto. Il decreto-legge al nostro esame pone grande attenzione ed un grande lavoro da questo punto di vista. Voglio unirmi anche io ai ringraziamenti nei confronti della relatrice Petrucci, del presidente della Commissione Fazzone e del Governo rappresentato dal vice

ministro Gava che insieme hanno consentito di migliorare il testo e di ragionare fino in fondo in Commissione sui contenuti di questo decreto.

Esso prevede, per le Regioni interessate in particolar modo dalla sentenza citata (quindi Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna) l'obbligo di definire gli strumenti di pianificazione adottati e i relativi provvedimenti attuativi. Viene previsto un termine dal quale far valere le eventuali limitazioni previste alla circolazione, che viene fissato al 1° ottobre 2024 ed al contrario - lo voglio sottolineare - di quanto sostenuto da alcuni senatori dell'opposizione, questo termine è un atto di buon senso perché è finalizzato alla possibilità di mettere in campo strumenti utili a far coesistere la limitazione stessa con le esigenze dei cittadini - anche queste molto importanti - di esercitare un preminente diritto sociale e civile, quindi di rango costituzionale, che è quello alla mobilità (*Applausi*).

Infatti è un presupposto, quello di potersi muovere, per poter lavorare, per poter accompagnare un figlio a scuola oppure per un ragazzo andare a scuola o all'università. È in definitiva un principio di libertà. Alla stessa logica risponde l'aver posto un termine iniziale all'1 ottobre 2025 per inserire questi provvedimenti in un quadro complessivo di pianificazione. Infatti non si può limitare la circolazione, seppure per meritevoli ragioni - che noi condividiamo e che la Corte europea ha sancito - di tutela della salute, senza garantire ad esempio che per i mezzi elettrici siano disposte ed organizzate le colonnine di ricarica, che sia organizzato anche un sistema di calmierazione del mercato dell'elettrico, che oggi è oggettivamente inaccessibile alla maggior parte del popolo italiano da un punto di vista banalmente reddituale. È necessario mettere in campo questi strumenti e questi interventi ed il termine che viene messo in campo ha questa finalità.

È importante in questo senso anche il fatto che la norma abbia fatto riferimento alla necessità di accompagnare questi provvedimenti con la verifica dell'esistenza di un adeguato livello di trasporto pubblico locale. (*Applausi*). Questo principio per noi di Fratelli Italia è talmente importante ed è a noi così tanto caro che abbiamo presentato proprio qui in Senato un disegno di legge a prima firma della collega Mennuni che lo pone come principio essenziale della pianificazione degli interventi sul territorio, compresi ovviamente quelli di limitazione del trasporto privato, anche da parte degli enti locali. Una proposta che è nata empiricamente dalla situazione della capitale, nella quale l'amministrazione PD - lo dico anche ai colleghi del Partito Democratico - ha pensato ad un sistema di limitazione, che tra l'altro ha determinato proteste a tutti i livelli nel territorio della capitale, che non tiene minimamente conto della drammatica situazione del trasporto pubblico della capitale stessa, certamente non degno della capitale d'Italia. Di recente abbiamo stanziato, come Governo, risorse per il trasporto pubblico della Capitale, per Roma Metropolitane, quindi consigliamo magari al sindaco Gualtieri di utilizzare le risorse che il Governo Meloni mette a disposizione prima di pensare a limitazioni del traffico o a blocchi della circolazione per i veicoli privati che metterebbero semplicemente in ginocchio la gente per bene, la gente che la mattina si alza per andare a lavorare. (*Applausi*).

Tornando al decreto-legge in esame, questo principio, volto ad una coesistenza tra diritto alla salute e quello alla mobilità, viene affermato anche attraverso interventi proattivi, come l'emendamento del Governo che stanziava fondi per il turismo ecosostenibile. Tanti altri buoni e sani comportamenti, compreso l'utilizzo delle tecnologie, si possono mettere in campo; pensiamo alla captazione del PM10, anche nel settore edilizio, e a quanto si può realizzare da questo punto di vista più in generale.

Più in generale, si tratta di mettere da parte, con buona pace di chi le continua a portare avanti astrattamente, visioni integraliste che creano fratture sociali e guerre tra poveri, affermando il principio della necessaria coesistenza tra sostenibilità ambientale, sociale ed economica. Ne è un esempio pratico il concetto di neutralità tecnologica, portato avanti a tutti i livelli dal Governo Meloni in questo anno di lavoro, che è affermato anche in un emendamento di Fratelli d'Italia approvato in Commissione. Tale misura, rispetto a questi provvedimenti di limitazione, fa salvi anche i mezzi che utilizzino dei biocarburanti. L'importante infatti è l'obiettivo da raggiungere. L'obiettivo del Fit for 55 e, quindi, della riduzione delle emissioni di almeno il 55 per cento entro il 2030, è assolutamente da raggiungere. Pensiamo però che si possa e si debba discutere sullo strumento da utilizzare, lavorando ad una transizione ecologica che sia davvero tale e che non azzeri il nostro sistema industriale, ma lo

accompagni semmai ad una ridefinizione in chiave sostenibile.

Non siamo ad esempio, come ha detto qualcuno dei colleghi del MoVimento 5 Stelle, nemici o contro l'elettrico, ma pensiamo che se qualcuno vuole elevarlo a religione laica e a dogma indiscutibile, noi preferiamo affidarci all'eresia, che oggi sembra diventata tale, del buon senso e del pragmatismo (*Applausi*), abbinando la difesa dell'ambiente a quella dei nostri interessi nazionali. Nella vostra visione le due cose sono in contrasto; nella nostra sono abbinata e questo provvedimento rappresenta esattamente questa sintesi e questa idea. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Come concordato, l'esame del provvedimento proseguirà nella giornata di domani.

Rinvio pertanto il seguito della discussione del disegno di legge in titolo ad altra seduta.

Atti e documenti, annunzio

PRESIDENTE. Le mozioni, le interpellanze e le interrogazioni pervenute alla Presidenza, nonché gli atti e i documenti trasmessi alle Commissioni permanenti ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento sono pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Ordine del giorno

per la seduta di mercoledì 18 ottobre 2023

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, mercoledì 18 ottobre, alle ore 10, con il seguente ordine del giorno:

(*Vedi ordine del giorno*)

La seduta è tolta (*ore 18,29*).

Allegato B

Congedi e missioni

Sono in congedo i senatori: Barachini, Bongiorno, Borgonzoni, Butti, Calenda, Castelli, Cattaneo, Cucchi, De Poli, Durigon, Fazzolari, Garavaglia, Gelmini, Giacobbe, La Marca, La Pietra, Mirabelli, Monti, Morelli, Ostellari, Rauti, Renzi, Rubbia, Segre, Sisto, Testor e Versace.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Craxi, Menia, Pucciarelli e Spagnoli, per attività della 3^a Commissione permanente; Delrio, per attività del Comitato parlamentare di controllo sull'attuazione dell'Accordo di Schengen, di vigilanza sull'attività di Europol, di controllo e vigilanza in materia di immigrazione.

Commissioni permanenti, trasmissione di documenti

La 2a Commissione permanente (Giustizia) ha trasmesso, in data 13 ottobre 2023, il documento approvato dalla Commissione stessa nella seduta del 20 settembre 2023, ai sensi dell'articolo 48, comma 6, del Regolamento, a conclusione della indagine conoscitiva sul tema delle intercettazioni (*Doc. XVII, n. 1*).

Disegni di legge, trasmissione dalla Camera dei deputati

Onn. Schifone Marta, Foti Tommaso

Istituzione della Settimana nazionale delle discipline scientifiche, tecnologiche, ingegneristiche e matematiche (906)

(presentato in data 13/10/2023)

C.854 approvato dalla Camera dei deputati.

Disegni di legge, annunzio di presentazione

Senatori Misiani Antonio, Fina Michele, Camusso Susanna Lina Giulia, Rossomando Anna, Mirabelli Franco, Furlan Annamaria, Rojc Tatjana, Franceschelli Silvio, Verini Walter, Malpezzi Simona Flavia, Zampa Sandra, Irto Nicola, Tajani Cristina, La Marca Francesca, D'Elia Cecilia, Nicita Antonio, Valente Valeria, Sensi Filippo, Zambito Ylenia, Manca Daniele, Bazoli Alfredo, Verducci Francesco, Martella Andrea, Alfieri Alessandro, Basso Lorenzo, Giorgis Andrea, Parrini Dario, Rando Vincenza, Giacobbe Francesco, Meloni Marco, Delrio Graziano

Misure urgenti per il contrasto al carovita (907)

(presentato in data 12/10/2023);

senatori Nicita Antonio, Basso Lorenzo, Meloni Marco, Boccia Francesco, Bazoli Alfredo, Mirabelli

Franco, Lorenzin Beatrice, Zambito Ylenia, Irto Nicola, D'Elia Cecilia, Zampa Sandra, Alfieri Alessandro, Camusso Susanna Lina Giulia, Casini Pier Ferdinando, Crisanti Andrea, Delrio Graziano, Fina Michele, Franceschelli Silvio, Franceschini Dario, Furlan Annamaria, Giacobbe Francesco, Giorgis Andrea, La Marca Francesca, Losacco Alberto, Malpezzi Simona Flavia, Manca Daniele, Martella Andrea, Misiani Antonio, Parrini Dario, Rando Vincenza, Rojc Tatjana, Rossomando Anna, Sensi Filippo, Tajani Cristina, Valente Valeria, Verducci Francesco, Verini Walter

Legge annuale per il digitale (908)

(presentato in data 12/10/2023);

senatori Romeo Massimiliano, Marti Roberto, Bergesio Giorgio Maria, Bizzotto Mara, Borghesi Stefano, Borghi Claudio, Cantalamessa Gianluca, Cantu' Maria Cristina, Centinaio Gian Marco, Dreosto Marco, Garavaglia Massimo, Germana' Antonino, Minasi Tilde, Murelli Elena, Paganella Andrea, Pirovano Daisy, Potenti Manfredi, Pucciarelli Stefania, Spelgatti Nicoletta, Stefani Erika, Testor Elena, Tosato Paolo

Delega al Governo per l'elaborazione di un piano operativo comportamentale rivolto agli studenti per la prevenzione e il contrasto dei fenomeni di terrorismo (909)

(presentato in data 17/10/2023).

Disegni di legge, assegnazione

In sede deliberante

7^a Commissione permanente Cultura e patrimonio culturale, istruzione pubblica, ricerca scientifica, spettacolo e sport

dep. Schifone Marta, Dep. Foti Tommaso

Istituzione della Settimana nazionale delle discipline scientifiche, tecnologiche, ingegneristiche e matematiche (906)

previ pareri delle Commissioni 1^a Commissione permanente Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica Amministrazione, editoria, digitalizzazione, 2^a Commissione permanente Giustizia, 5^a Commissione permanente Programmazione economica, bilancio, 8^a Commissione permanente Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica, 9^a Commissione permanente Industria, commercio, turismo, agricoltura e produzione agroalimentare, 10^a Commissione permanente Affari sociali, sanità, lavoro pubblico e privato, previdenza sociale, Commissione parlamentare questioni regionali, Comitato per la legislazione

C.854 approvato dalla Camera dei deputati

(assegnato in data 17/10/2023).

In sede redigente

1^a Commissione permanente Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica Amministrazione, editoria, digitalizzazione

sen. Camusso Susanna Lina Giulia ed altri

Istituzione della Giornata nazionale in memoria degli immigrati vittime dell'odio razziale e dello sfruttamento sul lavoro (667)

previ pareri delle Commissioni 5^a Commissione permanente Programmazione economica, bilancio, 7^a Commissione permanente Cultura e patrimonio culturale, istruzione pubblica, ricerca scientifica, spettacolo e sport, 8^a Commissione permanente Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica, 10^a Commissione permanente Affari sociali, sanità, lavoro pubblico e privato, previdenza sociale, Commissione parlamentare questioni regionali

(assegnato in data 17/10/2023);

2^a Commissione permanente Giustizia

sen. Di Girolamo Gabriella

Disposizioni concernenti l'assistenza alle vittime di reati commessi in violazione delle norme sulla circolazione stradale e alle vittime di infortuni in itinere (841)

previ pareri delle Commissioni 1^a Commissione permanente Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica

Amministrazione, editoria, digitalizzazione, 5^a Commissione permanente Programmazione economica, bilancio, 7^a Commissione permanente Cultura e patrimonio culturale, istruzione pubblica, ricerca scientifica, spettacolo e sport, 8^a Commissione permanente Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica, 10^a Commissione permanente Affari sociali, sanità, lavoro pubblico e privato, previdenza sociale, Commissione parlamentare questioni regionali (assegnato in data 17/10/2023);

2^a Commissione permanente Giustizia

sen. Ambrogio Paola ed altri

Introduzione del furto su componenti metalliche o altro materiale sottratto ad infrastrutture destinate ad area cimiteriale o ad altri luoghi di sepoltura, sacri e di culto tra le circostanze aggravanti previste dall'articolo 625 del codice penale e modifica all'articolo 624 del codice penale (895)

previ pareri delle Commissioni 1^a Commissione permanente Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica Amministrazione, editoria, digitalizzazione

(assegnato in data 17/10/2023);

7^a Commissione permanente Cultura e patrimonio culturale, istruzione pubblica, ricerca scientifica, spettacolo e sport

sen. Malpezzi Simona Flavia, sen. Ancorotti Renato

Modifiche all'articolo 2 della legge 20 dicembre 2012, n. 238, per la realizzazione del Monteverdi Festival di Cremona (805)

previ pareri delle Commissioni 1^a Commissione permanente Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica Amministrazione, editoria, digitalizzazione, 5^a Commissione permanente Programmazione economica, bilancio

(assegnato in data 17/10/2023);

7^a Commissione permanente Cultura e patrimonio culturale, istruzione pubblica, ricerca scientifica, spettacolo e sport

Regione Sicilia

Modifiche all'articolo 19 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, in materia di dimensionamento scolastico (820)

previ pareri delle Commissioni 1^a Commissione permanente Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica Amministrazione, editoria, digitalizzazione, 5^a Commissione permanente Programmazione economica, bilancio, Commissione parlamentare questioni regionali

(assegnato in data 17/10/2023);

7^a Commissione permanente Cultura e patrimonio culturale, istruzione pubblica, ricerca scientifica, spettacolo e sport

dep. Sasso Rossano ed altri

Modifiche agli articoli 61, 336 e 341-bis del codice penale e altre disposizioni per la tutela della sicurezza del personale scolastico (905)

previ pareri delle Commissioni 1^a Commissione permanente Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica Amministrazione, editoria, digitalizzazione, 2^a Commissione permanente Giustizia, 4^a Commissione permanente Politiche dell'Unione europea, 5^a Commissione permanente Programmazione economica, bilancio, 10^a Commissione permanente Affari sociali, sanità, lavoro pubblico e privato, previdenza sociale, Commissione parlamentare questioni regionali

C.835 approvato dalla Camera dei deputati

(assegnato in data 17/10/2023);

10^a Commissione permanente Affari sociali, sanità, lavoro pubblico e privato, previdenza sociale

sen. Durnwalder Meinhard

Modifica dell'articolo 338 del testo unico delle leggi sanitarie, di cui al regio decreto 27 luglio 1934, n.

1265, recante riforma della disciplina di inedificabilità delle aree circostanti i cimiteri civili e militari (835)

previ pareri delle Commissioni 1^a Commissione permanente Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica Amministrazione, editoria, digitalizzazione, 3^a Commissione permanente Affari esteri e difesa, 5^a Commissione permanente Programmazione economica, bilancio, 8^a Commissione permanente Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica, Commissione parlamentare questioni regionali (assegnato in data 17/10/2023);

6^a (Finanze) e 8^a (Ambiente, lavori pubblici)

sen. Trevisi Antonio Salvatore ed altri

Disposizioni in materia di agevolazioni fiscali per i veicoli alimentati esclusivamente a energia elettrica (783)

previ pareri delle Commissioni 1^a Commissione permanente Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica Amministrazione, editoria, digitalizzazione, 5^a Commissione permanente Programmazione economica, bilancio, 9^a Commissione permanente Industria, commercio, turismo, agricoltura e produzione agroalimentare, Commissione parlamentare questioni regionali (assegnato in data 17/10/2023).

In sede referente

1^a Commissione permanente Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica Amministrazione, editoria, digitalizzazione

sen. De Cristofaro Peppe

Modifica dell'articolo 111 della Costituzione, in materia di tutela delle vittime di un reato (891)

previ pareri delle Commissioni 2^a Commissione permanente Giustizia (assegnato in data 17/10/2023);

1^a Commissione permanente Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica Amministrazione, editoria, digitalizzazione

sen. Tosato Paolo

Modifica all'articolo 77 della Costituzione in materia di decreti aventi valore di legge ordinaria (892) (assegnato in data 17/10/2023);

8^a Commissione permanente Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica

sen. Floridia Aurora, sen. De Cristofaro Peppe

Legge quadro sul clima recante disposizioni per la definizione e l'adozione di strumenti necessari al raggiungimento dell'obiettivo della neutralità climatica (743)

previ pareri delle Commissioni 1^a Commissione permanente Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica Amministrazione, editoria, digitalizzazione, 4^a Commissione permanente Politiche dell'Unione europea, 5^a Commissione permanente Programmazione economica, bilancio, 6^a Commissione permanente Finanze e tesoro, 9^a Commissione permanente Industria, commercio, turismo, agricoltura e produzione agroalimentare, 10^a Commissione permanente Affari sociali, sanità, lavoro pubblico e privato, previdenza sociale, Commissione parlamentare questioni regionali (assegnato in data 17/10/2023);

10^a Commissione permanente Affari sociali, sanità, lavoro pubblico e privato, previdenza sociale

sen. Zullo Ignazio ed altri

Delega al Governo per la definizione delle procedure di screening neonatale ai fini del tempestivo riconoscimento dell'atrofia muscolare spinale (802)

previ pareri delle Commissioni 1^a Commissione permanente Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica Amministrazione, editoria, digitalizzazione, 5^a Commissione permanente Programmazione economica,

bilancio, Commissione parlamentare questioni regionali
(assegnato in data 17/10/2023).

Disegni di legge, presentazione del testo degli articoli

In data 17/10/2023 la 8^a Commissione permanente Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica ha presentato il testo degli articoli proposti dalla Commissione stessa, per il disegno di legge: "Conversione in legge del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale" (870)
(presentato in data 12/09/2023)

Governo, richieste di parere per nomine in enti pubblici. Deferimento

Il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, con lettera in data 11 ottobre 2023, ha trasmesso - per l'acquisizione del parere parlamentare, ai sensi dell'articolo 1 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, e dell'articolo 9, comma 3, della legge 6 dicembre 1991, n. 394 - la proposta di nomina del dottor Mauro Durbano a Presidente dell'Ente parco nazionale del Gran Paradiso (n. 34).

Ai sensi della predetta disposizione e dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, la proposta di nomina è deferita alla 8^a Commissione permanente, che esprimerà il parere entro 30 giorni dall'assegnazione.

Governo, trasmissione di atti e documenti

La Presidenza del Consiglio dei ministri, con lettera in data 6 ottobre 2023, ha inviato, ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge 15 marzo 2012, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 maggio 2012, n. 56, l'estratto del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 6 ottobre 2023, recante l'esercizio dei poteri speciali, con condizioni, in ordine alla delibera di Digital Platforms S.p.a. relativa all'approvazione di operazioni di finanziamento intraprese con le società Anthilia Capital Partners SGR S.p.a., Green Arrow Capital SGR S.p.a., Smart4Tech S.p.a. e SIP - Società Italiana di Partecipazioni S.p.a.

Il predetto documento è deferito, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 1a, alla 3a e alla 9a Commissione permanente (Atto n. 282).

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 16 ottobre 2023, ha inviato, ai sensi dell'articolo 12, comma 1, del decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66, la relazione d'inchiesta relativa all'incidente occorso all'aeromobile EC 120 B marche di identificazione PH-OMM, nei pressi dell'eliporto "Cassina Rizzardi", Fino Mornasco (CO), in data 27 febbraio 2022.

La predetta documentazione è trasmessa, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 8a Commissione permanente (Atto n. 283).

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 16 ottobre 2023, ha inviato, ai sensi dell'articolo 9, comma 1-*bis*, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, il progetto di Documento programmatico di bilancio per l'anno 2024.

Il predetto documento è deferito, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 5a Commissione permanente (*Doc. XI*, n. 1).

Il Ministro per lo sport e i giovani, con lettera in data 11 ottobre 2023, ha inviato, ai sensi dell'articolo 30, comma 5, della legge 20 marzo 1975, n. 70, la relazione sull'attività svolta dal Comitato Italiano Paralimpico per l'anno 2022, corredata dalla relativa documentazione allegata (Bilancio di esercizio 2022 e Bilancio di previsione 2023).

Il predetto documento è deferito ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 5a e alla 7a Commissione permanente (Atto n. 284).

Il Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR, con lettera in data 12 ottobre 2023, ha inviato, ai sensi dell'articolo 14, comma 1, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, l'elenco delle procedure giurisdizionali e di precontenzioso con l'Unione europea, riferito al secondo trimestre 2023.

Il predetto documento è deferito, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, a tutte le Commissioni permanenti (*Doc. LXXIII-bis*, n. 4).

Con lettere in data 13 ottobre 2023, il Ministero dell'interno, in adempimento a quanto previsto dall'articolo 141, comma 6 del decreto legislativo 8 agosto 2000, n. 267, ha comunicato gli estremi del

decreto del Presidente della Repubblica concernente lo scioglimento dei consigli comunali di Carrodano (La Spezia), San Lorenzo (Reggio Calabria), Pozzilli (Isernia) e di Perdifumo (Salerno).

Governo, trasmissione di sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea. Deferimento

Il Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri ha trasmesso, in data 12 ottobre 2023, le seguenti sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea, relative a cause in cui la Repubblica italiana è parte o adottate a seguito di domanda di pronuncia pregiudiziale proposta da un'autorità giurisdizionale italiana, che sono inviate, ai sensi dell'articolo 144-ter del Regolamento, alle sottoindicate Commissioni:

sentenza delle Corte (Decima sezione) del 7 settembre 2023, causa C-197/22, Commissione europea contro Repubblica italiana. Inadempimento di uno Stato - Ambiente - Direttiva 98/83/CE - Acque destinate al consumo umano - Articolo 4, paragrafo 1, lettera *b*) - Misure necessarie per assicurare la qualità delle acque - Conformità ai requisiti minimi specificati nell'allegato I, parti A e B - Articolo 8, paragrafo 2 - Adozione quanto prima dei provvedimenti correttivi necessari - Obbligo di risultato - Allegato I, parte B - Valori parametrici di arsenico e fluoruro - Concentrazioni superiori a questi valori - Persistenza dei superamenti (*Doc. XIX, n. 5*) - alla 2a, alla 4a, alla 8a e alla 10a Commissione permanente;

sentenza delle Corte (Decima sezione) del 7 settembre 2023, causa C-323/22, Kri Spa contro Agenzia delle dogane e dei monopoli. Domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dalla Corte di cassazione. Libera circolazione delle merci - Accise - Direttiva 92/12/CEE - Articolo 6, paragrafo 1, lettera *a*) - Esigibilità delle accise - Svincolo irregolare dal regime sospensivo - Atto illecito esclusivamente imputabile a un terzo - Falsificazione del documento amministrativo di accompagnamento - Articolo 14, paragrafo 1 - Abbuono d'imposta per le perdite verificatesi durante il regime sospensivo - Caso fortuito o caso di forza maggiore - Responsabilità del depositario autorizzato (*Doc. XIX, n. 6*) - alla 2a, alla 4a e alla 6a Commissione permanente;

sentenza della Corte (Quinta Sezione) del 7 settembre 2022, causa C-226/22, Nexive CommerceSrl e altri contro Autorità per le garanzie nelle comunicazioni e altri. Domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Consiglio di Stato. Servizi postali nell'Unione europea - Direttiva 97/67/CE - Articolo 9, paragrafo 2, secondo comma, quarto trattino, e paragrafo 3 - Articolo 22 - Imprese del settore postale - Contributo ai costi operativi dell'autorità di regolamentazione del settore postale - Obbligo - Onere finanziario a carico esclusivo degli operatori del mercato, senza distinzione in base alla tipologia di servizi forniti - Principi di proporzionalità e di non discriminazione (*Doc. XIX, n. 7*) - alla 1a, alla 2a, alla 4a e alla 8a Commissione permanente;

sentenza della Corte (Prima Sezione) del 14 settembre 2023, causa C-27/22, Volkswagen Group Italia Spa e altri contro Autorità garante della concorrenza e del mercato. Domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Consiglio di Stato. Articolo 50 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea - Principio del *ne bis in idem* - Sanzione irrogata in relazione a pratiche commerciali sleali - Natura penale della sanzione - Sanzione penale irrogata in uno Stato membro dopo l'adozione di una sanzione relativa a pratiche commerciali sleali in un altro Stato membro ma divenuta definitiva prima di quest'ultima sanzione - Articolo 52, paragrafo 1 - Limitazioni apportate al principio del *ne bis in idem* - Condizioni - Coordinamento dei procedimenti e delle sanzioni (*Doc. XIX, n. 8*) - alla 2a, alla 4a e alla 9a Commissione permanente.

Governo e Commissione europea, trasmissione di atti e documenti dell'Unione europea

Il Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri, nel periodo dal 29 settembre al 15 ottobre 2023, ha trasmesso - ai sensi dell'articolo 6, commi 1 e 2, della legge 24 dicembre 2012, n. 234 - atti e documenti dell'Unione europea.

Nel medesimo periodo, la Commissione europea ha inviato atti e documenti da essa adottati.

L'elenco dei predetti atti e documenti, disponibili presso l'Ufficio dei rapporti con le istituzioni dell'Unione europea, è trasmesso alle Commissioni permanenti.

Corte costituzionale, trasmissione di sentenze. Deferimento

La Corte costituzionale ha trasmesso, a norma dell'articolo 30, secondo comma, della legge 11 marzo 1953, n. 87, la seguente sentenza, che è deferita, ai sensi dell'articolo 139, comma 1, del Regolamento,

alle sottoindicate Commissioni competenti per materia:

sentenza n. 188 del 27 settembre 2023, depositata il successivo 12 ottobre, con la quale dichiara l'illegittimità costituzionale dell'articolo 69, quarto comma, del codice penale, nella parte in cui prevede il divieto di prevalenza della circostanza attenuante di cui all'articolo 648-ter.1, secondo comma, del codice penale - nella versione introdotta dall'articolo 3, comma 3, della legge 15 dicembre 2014, n. 186 (Disposizioni in materia di emersione e rientro di capitali detenuti all'estero nonché per il potenziamento della lotta all'evasione fiscale. Disposizioni in materia di autoriciclaggio), e vigente fino alla sua sostituzione a opera dell'articolo 1, comma 1, lettera f), numero 3, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 195, recante "Attuazione della direttiva (UE) 2018/1673 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2018, sulla lotta al riciclaggio mediante diritto penale" - sulla recidiva di cui all'articolo 99, quarto comma, del codice penale (*Doc. VII, n. 40*) - alla 1a e alla 2a Commissione permanente.

Corte dei conti, trasmissione di relazioni sulla gestione finanziaria di enti

Il Presidente della Sezione del controllo sugli Enti della Corte dei conti, con lettere in data 17 ottobre 2023, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, ha trasmesso le determinazioni e le relative relazioni sulla gestione finanziaria:

dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV), per l'esercizio 2021. Il predetto documento è deferito, ai sensi dell'articolo 131 del Regolamento, alla 5a e alla 8a Commissione permanente (*Doc. XV, n. 132*);

dell'Aero Club d'Italia (Ae.C.I.), per l'esercizio 2022. Il predetto documento è deferito, ai sensi dell'articolo 131 del Regolamento, alla 5a e alla 8a Commissione permanente (*Doc. XV, n. 133*).

Commissione europea, trasmissione di progetti di atti legislativi dell'Unione europea.

Deferimento

La Commissione europea ha trasmesso, in data 13 ottobre 2023, per l'acquisizione del parere motivato previsto dal Protocollo (n. 2) sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità allegato al Trattato sull'Unione europea e al Trattato sul funzionamento dell'Unione europea:

la Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla produzione e alla commercializzazione di materiale riproduttivo vegetale nell'Unione, che modifica i regolamenti (UE) 2016/2031, (UE) 2017/625 e (UE) 2018/848 del Parlamento europeo e del Consiglio, e che abroga le direttive 66/401/CEE, 66/402/CEE, 68/193/CEE, 2002/53/CE, 2002/54/CE, 2002/55/CE, 2002/56/CE, 2002/57/CE, 2008/72/CE e 2008/90/CE del Consiglio (regolamento sul materiale riproduttivo vegetale) (COM(2023) 414 definitivo). Ai sensi dell'articolo 144, commi 1-bis e 6, del Regolamento, l'atto è deferito alla 4a Commissione permanente ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà; il termine di otto settimane previsto dall'articolo 6 del predetto Protocollo decorre dal 13 ottobre 2023. L'atto è altresì deferito, per i profili di merito, ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento, alla 9a Commissione permanente, con il parere della Commissione 4a;

la Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla produzione e alla commercializzazione di materiale forestale di moltiplicazione, che modifica i regolamenti (UE) 2016/2031 e (UE) 2017/625 del Parlamento europeo e del Consiglio, e che abroga la direttiva 1999/105/CE del Consiglio (regolamento sul materiale forestale di moltiplicazione) (COM(2023) 415 definitivo). Ai sensi dell'articolo 144, commi 1-bis e 6, del Regolamento, l'atto è deferito alla 4a Commissione permanente ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà; il termine di otto settimane previsto dall'articolo 6 del predetto Protocollo decorre dal 13 ottobre 2023. L'atto è altresì deferito, per i profili di merito, ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento, alla 9a Commissione permanente, con il parere della Commissione 4a.

Interpellanze

[ALFIERI](#), [CASINI](#), [DELRIO](#), [LA MARCA](#) - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* - Premesso che:

va ribadita la più ferma condanna per l'attacco terroristico e indiscriminato di "Hamis";

va altresì riconosciuto il diritto di Israele di esistere e di difendersi nel pieno rispetto del diritto internazionale e umanitario;

la situazione umanitaria a Gaza è catastrofica e Israele ha ordinato l'evacuazione di 1,1 milioni di civili palestinesi dalla Striscia;

il segretario UN, Guterres, ha chiesto nuovamente ad Hamas di rilasciare gli ostaggi senza precondizioni, ma ha anche dichiarato che "spostare più di un milione di persone attraverso una zona di guerra densamente popolata verso un luogo senza cibo, acqua o alloggio, quando l'intero territorio è sotto assedio, è estremamente pericoloso - e in alcuni casi semplicemente impossibile... anche le guerre hanno delle regole. Il diritto internazionale umanitario e il diritto dei diritti umani devono essere rispettati e sostenuti";

anche l'Alto rappresentante dell'UE, Borrell, ha detto che "il piano di evacuazione di Israele è assolutamente impossibile da attuare";

il valico di Rafah, l'unico non controllato da Israele, è ancora bloccato e sono fermi migliaia di aiuti umanitari;

il ministro Tajani ha dichiarato che si spera "di far uscire dalla Striscia i 10-12 italiani che vivevano qui";

in una nota i governi UE hanno ribadito "con la massima fermezza" la condanna ad Hamas, ma richiesto anche al Governo di Netanyahu "di garantire, in ogni momento, la protezione di tutti i civili in linea con il diritto internazionale umanitario" e di evitare "un'escalation regionale";

la Commissione aumenterà di 50 milioni gli aiuti umanitari per Gaza e ha ribadito che l'UE continuerà "la nostra stretta collaborazione con le UN per garantire che questi aiuti raggiungano coloro che ne hanno bisogno a Gaza";

ribadendo la richiesta al Governo di favorire ogni iniziativa utile volta a rilasciare gli ostaggi senza condizioni, fermare l'*escalation* militare e promuovere la ripresa del processo di pace in Medio Oriente verso la soluzione politica dei "due popoli e due Stati" con il pieno riconoscimento di Israele e Palestina ad esistere e convivere in sicurezza,

si chiede di sapere quali iniziative il Governo stia intraprendendo nei consessi internazionali per sostenere con forza l'importanza della fornitura di aiuti umanitari urgenti all'interno della Striscia e l'apertura immediata di corridoi umanitari per la salvaguardia dei civili a Gaza, nonché la previsione di "safe zones" per i civili, incluse scuole, ospedali e altre strutture di uso pubblico, nel pieno rispetto dei principi del diritto internazionale umanitario e anche al fine di garantire l'incolumità dei cittadini, dei nostri cooperanti e dei membri delle organizzazioni internazionali e di ristabilire le loro condizioni di operatività.

(2-00009)

Interrogazioni

[NICITA](#), [FURLAN](#), [MELONI](#) - *Ai Ministri dell'ambiente e della sicurezza energetica e per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR.* - Premesso che:

ad oggi, la fornitura energetica per gran parte delle isole minori viene garantita da distributori privati che realizzano la produzione tramite generatori alimentati a gas, con i relativi impatti derivanti da emissioni inquinanti in atmosfera, che generano rilevanti problemi di qualità dell'aria, in contesti altrimenti caratterizzati da eccezionali condizioni di naturalità;

l'ipotesi risolutiva di garantire l'alimentazione energetica mediante l'uso d'impianti da fonti rinnovabili, promossa anche dal decreto ministeriale 14 febbraio 2017, recante "Copertura del fabbisogno delle isole minori non interconnesse attraverso energia da fonti rinnovabili" non sembra, allo stato attuale, aver garantito l'obiettivo di superamento dell'alimentazione a gasolio, anche in ragione dei vincoli ambientali presenti nelle isole minori, dove, di fatto, è risultato difficoltoso, se non impossibile, l'installazione di impianti da fonte solare o eolica;

con riferimento ai progetti "RePowerEU", nel corso delle audizioni, relative all'atto n. 182, "Affare assegnato concernente la Relazione sullo stato di attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), aggiornata al 31 maggio 2023" presso la 5a Commissione permanente (Programmazione economica, Bilancio) del Senato, è stato illustrato dalla società Terna un progetto di interconnessione Sicilia-Sardegna con il resto del Paese;

la dismissione degli impianti a gasolio è attuabile solo a condizione che venga realizzato un doppio

collegamento in entra/esci, in grado di garantire la continuità elettrica sulle isole. D'altra parte, l'interconnessione in entra/esci, con doppio collegamento con la Sicilia garantirebbe riduzione delle emissioni derivanti dalla produzione termoelettrica delle isole (gruppi di generazione alimentati a gasolio); integrazione della generazione rinnovabile sulle isole minori; riduzione oneri per sistema elettrico imputabili al maggior costo dell'energia delle isole minori non interconnesse; riduzione degli oneri di sistema relativi all'integrazione tariffaria per gli impianti termici nelle isole minori; riduzione del costo per il sistema relativo alla incentivazione degli impianti da fonte rinnovabile (Costo Evitato Efficiente);

l'indice di fattibilità costi/benefici di queste ipotesi di connessione necessità, verosimilmente, d'interventi di finanziamento pubblico,

si chiede di sapere:

quali concrete iniziative di nuova connessione siano previste nell'ambito del finanziamento "RepoWerEU" per le isole minori;

se il progetto di connessione Sicilia-Sardegna e resto del Paese possa contemplare una sub-connessione per le isole Eolie;

se, a tal fine, il Governo intenda avvalersi dei risultati delle audizioni presso la Commissione bicamerale per il contrasto degli svantaggi derivanti dall'insularità.

(3-00751)

[MARTELLA](#) - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri per lo sport e i giovani e delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

l'edizione dei giochi olimpici invernali del 2026 si svolgerà in Italia nelle sedi di Milano e Cortina e una delle gare più importanti previste nel programma dei giochi dovrà svolgersi su pista da *bob*, slittino e *skeleton*;

per tale finalità, il progetto di demolizione e ricostruzione della pista da *bob* "Eugenio Monti" di Cortina prevedeva un costo di realizzazione di circa 120 milioni di euro e di circa 1,3 milioni di euro annui per la successiva manutenzione periodica;

tale imponente opera, oltre a rappresentare un impegno progettuale e finanziario notevole, aveva sollevato l'opposizione di numerosi comitati locali, allarmati dall'impatto ambientale della struttura, in termini sia di consumo di suolo che di consumi energetici, nonché le preoccupazioni relative agli oneri finanziari;

lo scorso 16 ottobre 2023, il presidente del Comitato olimpico nazionale italiano (CONI), durante la sessione del Comitato olimpico internazionale svoltasi a Mumbai, ha annunciato che la nuova pista da *bob*, originariamente prevista a Cortina d'Ampezzo in vista delle olimpiadi invernali di Milano-Cortina 2026, non sarà più costruita;

il Governo era a conoscenza, ormai da diversi mesi, delle difficoltà connesse alla realizzazione della pista da *bob*, in particolare per la mancata individuazione di un'azienda responsabile per l'abbattimento e la ricostruzione dell'impianto, ma ha ritenuto opportuno informare il CONI solamente lo scorso 14 ottobre, senza darne comunicazione pubblica;

la conclusione della vicenda presenta gravi ricadute economiche di immagine per il Paese, se si considera l'importanza dell'evento a livello mondiale, per gli organizzatori dell'evento sportivo e per gli spettatori italiani e stranieri;

questa rinuncia prefigura uno scenario che porta allo svolgimento delle gare *bob*, slittino e *skeleton* in una località diversa da Cortina, molto presumibilmente con una soluzione alternativa all'estero. Allo stato attuale, pertanto, non vi sono certezze su dove si svolgeranno le gare olimpiche di *bob*, slittino e *skeleton* di Milano-Cortina 2026;

da notizie di stampa emergono difficoltà anche su svariate altre opere da realizzare in vista dello svolgimento dei giochi invernali di Milano-Cortina 2026,

si chiede di sapere:

per quali ragioni il Governo abbia provveduto a comunicare al CONI la decisione di non realizzare la pista da *bob* a Cortina d'Ampezzo solamente lo scorso 14 ottobre 2023, nonostante le difficoltà connesse alla realizzazione fossero note da molto più tempo, e perché non abbia comunicato

direttamente la suddetta decisione tramite una conferenza stampa;
se intenda chiarire, al fine di salvaguardare l'immagine e la credibilità del nostro Paese, quali siano le opzioni disponibili per lo svolgimento delle gare olimpiche di *bob*, *skeleton* e slittino in programma per l'edizione Milano-Cortina del 2026 e se, al tal fine, intenda fare ricorso all'utilizzo di impianti all'estero, evidenziando i relativi costi;
se intenda chiarire quale sia lo stato di avanzamento di tutte le opere e gli interventi previsti per lo svolgimento dei giochi olimpici invernali di Milano-Cortina 2026 e se vi siano ritardi nel cronoprogramma dei lavori che possano compromettere il regolare svolgimento delle gare inserite nel calendario dei giochi olimpici invernali, a danno degli atleti, degli organizzatori dell'evento sportivo e degli spettatori italiani e stranieri.

(3-00752)

[D'ELIA](#), [CAMUSSO](#), [FURLAN](#), [LOSACCO](#), [MALPEZZI](#), [MANCA](#), [MARTELLA](#), [NICITA](#), [RANDO](#), [ROJC](#), [ROSSOMANDO](#), [SENSI](#), [TAJANI](#), [VALENTE](#), [VERDUCCI](#), [ZAMBITO](#), [ZAMPA](#)
- *Ai Ministri del lavoro e delle politiche sociali e per le pari opportunità e la famiglia.* - Premesso che:

secondo quanto appreso da organi di stampa, nel corso del mese di agosto 2023, le associazioni di Modena, Ravenna e Ferrara facenti parte dell'UDI, Unione donne in Italia, hanno ricevuto una comunicazione da parte dell'ufficio regionale del registro unico nazionale del terzo settore dell'Emilia-Romagna, con la richiesta di integrazione dello statuto in ossequio al principio antidiscriminatorio, in quanto la limitazione dell'ammissione a tali associazioni alle sole donne sarebbe in contrasto con tale principio;

nella richiesta si faceva altresì presente che la mancata ottemperanza alla medesima avrebbe comportato l'avvio di procedura di cancellazione dal registro unico;

a fronte di questa richiesta, le associazioni di Modena, Ravenna e Ferrara si sono rivolte alla Ministra del lavoro e delle politiche sociali per chiedere, quantomeno, di sospendere i tempi della cancellazione in attesa di un chiarimento da parte del Ministero;

a tutt'oggi il Ministero non ha dato alcun tipo di risposta: i termini per ottemperare sono ormai in scadenza e non c'è chiarezza sull'interpretazione delle norme che ha dato luogo ai suddetti fatti;

premesso inoltre che tale episodio è stato recentemente richiamato dalla Ministra per le pari opportunità e per la famiglia in un intervento a mezzo stampa, con il quale, a giudizio degli interroganti in assenza di qualunque nesso logico, ha attribuito la responsabilità di tale richiesta alla segretaria del Partito democratico;

considerato che:

il decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 17, recante il codice del terzo settore, nel disciplinare i requisiti di ammissione agli enti del terzo settore e in particolare alle associazioni di promozione sociale, quale è UDI, a livello nazionale e in tutte le sue articolazioni territoriali, riconosce importanza e rilievo al rispetto del principio di non discriminazione;

in particolare, l'articolo 21 dispone che l'ammissione di nuovi soci debba essere disciplinata dagli statuti degli enti del terzo settore "secondo criteri non discriminatori" ma, al tempo stesso, "coerenti con le finalità perseguite e l'attività di interesse generale svolta"; il successivo articolo 35, al comma 2, prevede, con specifico riferimento alle associazioni di promozione sociale, che debbano essere evitate "discriminazioni di qualsiasi natura in relazione all'ammissione degli associati";

il Ministero del lavoro, con la nota interpretativa n. 1309 del 6 febbraio 2019, ha chiarito la portata di queste disposizioni e ha ritenuto, in particolare, che il riferimento al principio di non discriminazione vada letto congiuntamente al concorrente principio di coerenza dei criteri di ammissione con le "finalità perseguite" dall'associazione, precisando che, da un lato, le disposizioni in esame non attribuiscono a terzi "un incondizionato diritto all'ammissione" ma tendono piuttosto a garantire, pur in assenza di discriminazioni, la necessaria omogeneità della base associativa rispetto agli interessi e alle finalità associative; e che, d'altro canto, è preferibile che "le previsioni statutarie siano volte, più che ad individuare requisiti in grado di porre limiti alle adesioni (al fine di realizzare artificiali restrizioni della base associativa), a tracciare una sorta di 'identità associativa', un sistema di finalità e valori

fondanti, oltre che di attività istituzionali, in cui il potenziale associato possa riconoscersi e che il socio possa essere chiamato a rispettare e condividere, valorizzando così al massimo grado la scelta libera e volontaria alla base della richiesta di adesione e, successivamente, del rapporto associativo"; il riferimento al vincolo di coerenza con le finalità associative, che, lo si ribadisce, va letto assieme al principio antidiscriminatorio, delinea dunque i criteri sulla base dei quali valutare l'effettiva portata discriminatoria del trattamento differenziato riservato dallo statuto a diverse categorie di soggetti che intendono associarsi; in altri termini, lo scrutinio della coerenza con le finalità associative dell'eventuale esclusione di taluni soggetti dal novero di coloro che possono chiedere di aderire all'associazione è passaggio fondamentale e ineludibile per valutare la ragionevole giustificazione del trattamento differenziato e, dunque, il suo eventuale carattere discriminatorio;

nel caso dell'Unione delle donne italiane, la storia della associazione e i contorni che la sua identità ha assunto sin dalla sua fondazione nell'immediato dopoguerra, come evidente fin dalla denominazione, rendono evidente che le finalità associative e gli interessi che l'associazione si prefigge di perseguire, nonché il metodo e l'ispirazione culturale e politica con la quale tali finalità possono essere realizzare si legano profondamente al protagonismo politico e culturale delle donne e alla solidarietà tra loro, in un percorso ancora inconcluso di piena ed effettiva costruzione della cittadinanza femminile;

considerato che il lavoro di costruzione di una piena ed effettiva cittadinanza femminile nel nostro Paese non si giova di sterili polemiche, tanto più se alimentate da componenti del Governo sul quale grava la responsabilità di farsi parte attiva nell'accompagnamento di tali percorsi di costruzione della cittadinanza femminile, promuovendolo in tutte le sue forme anche attraverso l'impiego di risorse adeguate, ma richiede, piuttosto, il solidale e collaborativo contributo di tutte le istituzioni coinvolte alla realizzazione del comune obiettivo di raggiungimento della piena eguaglianza e parità di opportunità tra uomini e donne,

si chiede di sapere:

quali iniziative urgenti le Ministre in indirizzo intendano adottare al fine di evitare che l'attività dell'UDI sia messa a rischio da provvedimenti che, interpretando il principio antidiscriminatorio in modo esclusivamente formale, finiscano per negare la pari dignità sociale dell'UDI e delle sue iscritte e il loro diritto a esercitare la libertà di associazione in condizioni di piena ed effettiva eguaglianza;

quali chiarimenti la Ministra del lavoro intenda dare in merito ai fatti esposti.

(3-00753)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

[ALOISIO](#), [NAVE](#), [LICHERI Sabrina](#), [PIRONDINI](#), [PIRRO](#), [CASTIELLO](#), [CROATTI](#), [DI GIROLAMO](#), [CATALDI](#), [NATURALE](#), [TURCO](#) - *Al Ministro dell'istruzione e del merito.* -
Premesso che:

l'educazione emotiva è un approccio didattico che mira a insegnare agli studenti le competenze necessarie per comprendere ed esprimere le proprie emozioni in modo sano ed efficace. Attraverso l'educazione emotiva, gli studenti imparano a gestire lo *stress*, a sviluppare l'empatia, a costruire relazioni positive e ad affrontare in modo costruttivo i conflitti. Queste competenze sono fondamentali per il successo non solo nella vita personale, ma anche nella sfera accademica e professionale. Pertanto, introdurre l'educazione emotiva nelle scuole italiane apporterebbe numerosi benefici;

quanto descritto è un argomento di crescente interesse in tutto il mondo e molti Paesi europei hanno adottato approcci diversi per integrarla nel loro sistema educativo. In particolare, gli approcci specifici all'educazione emotiva possono variare da Paese a Paese, perché sono il risultato di un processo culturale legato agli usi e ai costumi. Questi includono la formazione dei docenti di tutte le diverse discipline, aspetto essenziale negli aggiornamenti biennali, indispensabile per migliorare l'approccio didattico nell'ambito dell'evoluzione emotiva, soprattutto in quest'epoca *post* pandemica. Ma per insegnare le competenze emotive, devono essere utilizzati professionisti con alta specificità, quali psicologi, medici specialisti, psichiatri. Quindi, si rende necessario aumentare il monte ore scolastico, nella misura di un'ora aggiuntiva settimanalmente, svolta dalle suddette figure professionali;

inoltre, occorre conferire all'educazione emotiva il carattere di una vera disciplina che rientra nel *curriculum* scolastico, che utilizza materiali didattici dedicati, organizzando attività pratiche e

incoraggiando la partecipazione attiva degli studenti. Promuovere il benessere emotivo degli studenti non solo migliora lo sviluppo individuale, ma contribuisce anche a creare un ambiente scolastico più inclusivo e coinvolgente;

considerato che:

i Paesi Bassi sono considerati pionieri nell'implementazione dell'educazione emotiva nelle scuole. Quest'ultima è considerata parte integrante del *curriculum* nazionale: gli studenti partecipano a lezioni strutturate che coprono argomenti come la gestione delle emozioni, la comunicazione efficace e la resilienza emotiva. Gli insegnanti sono formati specificamente per insegnare queste competenze e vengono utilizzati materiali didattici dedicati;

analogamente, la Svezia ha adottato l'educazione emotiva come parte del proprio *curriculum* scolastico. In questo Paese, l'obiettivo è sviluppare negli studenti una maggiore consapevolezza delle proprie emozioni e delle emozioni degli altri. Vengono utilizzati metodi interattivi, come il lavoro di gruppo e il gioco di ruolo, per promuovere l'apprendimento delle competenze emotive. L'educazione emotiva è una disciplina che ha pari dignità alle altre materie curriculari;

la Finlandia, invece, notoriamente riconosciuta per il suo sistema educativo di successo, ha integrato l'educazione emotiva nelle scuole. Invece di lezioni formali, si dà enfasi alla creazione di un ambiente scolastico. Soprattutto tutti i docenti devono condividere le proprie emozioni mettendosi in discussione e ponendo la propria esperienza al servizio del gruppo. Gli studenti imparano l'empatia e la gestione delle emozioni attraverso esperienze pratiche e progetti di gruppo;

nel Regno Unito, invece, l'educazione emotiva è chiamata PSHE (*Personal, Social, Health and Economic Education*). Questo ambito di apprendimento copre una vasta gamma di argomenti, tra cui la salute mentale, le relazioni interpersonali e la consapevolezza emotiva. Gli studenti partecipano a lezioni strutturate e discussioni guidate, e vengono incoraggiati a esplorare e riflettere sulle proprie emozioni;

queste sono solo alcune delle esperienze di Paesi europei nell'implementazione dell'educazione emotiva nelle scuole;

molti altri Paesi europei, come la Norvegia, la Danimarca, la Germania e la Spagna, stanno anche lavorando attivamente per integrare l'educazione emotiva nel loro sistema educativo. In generale, i Paesi europei che hanno adottato l'educazione emotiva nelle scuole hanno riscontrato diversi benefici. Questi includono un miglioramento dei rapporti interpersonali, una diminuzione dei comportamenti problematici degli studenti, una maggiore consapevolezza di sé e degli altri, una migliore gestione dello *stress* e un aumento del benessere emotivo complessivo degli studenti. Inoltre, l'educazione emotiva viene spesso correlata a una maggiore motivazione e successo accademico degli studenti;

considerato infine che, a parere degli interroganti:

sulla base di queste esperienze internazionali, è possibile trarre importanti lezioni per l'implementazione dell'educazione emotiva nelle scuole italiane di ogni livello e grado, fornendo una formazione adeguata agli insegnanti, in modo che siano in grado di guidare efficacemente gli studenti nell'esplorazione e nella gestione delle emozioni;

è necessaria una collaborazione stretta e sinergica tra scuole, famiglie e comunità per garantire che l'educazione emotiva sia integrata in modo efficace nel sistema educativo,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo condivide l'opportunità di implementare l'educazione emotiva nelle scuole, prevedendo lo stanziamento di apposite risorse volte all'aggiornamento degli insegnanti almeno ogni due anni, affinché siano in grado di insegnare competenze emotive e sociali ai loro studenti.

(4-00769)

[TOSATO](#) - Al Ministro dell'interno. - Premesso che:

il decreto legislativo 13 ottobre 2005, n. 217, successivamente modificato ed integrato dal decreto legislativo 29 maggio 2017, n. 97 e dal decreto legislativo 6 ottobre 2018, n. 127, disciplina l'ordinamento del personale del Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco;

la normativa vigente prevede un assetto organizzativo e strutturale del personale operativo e tecnico-professionale in due distinti comparti di negoziazione: quello non direttivo e non dirigente e quello

direttivo e dirigente, comprendente quindi personale che espleta funzioni operative e funzioni tecnico-professionali;

il personale dei vigili del fuoco con la qualifica di Assistente Tecnico Antincendi (A.T.A.) è stato inquadrato, fino all'entrata in vigore del decreto legislativo n. 217 del 2005, nella qualifica di ispettore antincendi esperto, nel comparto non direttivi e non dirigenti e successivamente, con l'ultima riforma di cui al decreto legislativo n. 127 del 2018, nella qualifica di vice direttore e direttore del ruolo speciale ad esaurimento, in una porzione del comparto direttivi e dirigenti, con una progressione in termini retributivi e di qualifica oltre che di comparto;

la scelta del nuovo inquadramento degli ispettori esperti (ex A.T.A.) non sembra dettato da modificate competenze e mansioni, bensì da una contingenza temporale, che ha creato una disparità di trattamento con gli altri ispettori esperti e ispettori che sono rimasti esclusi dalla suddetta progressione e che denunciano un pregiudizio nei loro confronti, sia dal punto di vista morale per l'implicito demansionamento, sia economico,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza della situazione esposta in premessa e se non reputi urgente mettere in atto azioni, per quanto di sua competenza, per rimuovere le attuali disparità di trattamento, giuridico ed economico, fra la categoria degli ispettori antincendio e gli ispettori antincendi esperti con la neo categoria dei direttivi speciali, ai sensi del decreto legislativo n. 127 del 2018 in quanto, tra l'altro, già inquadrati nella stessa qualifica ai sensi decreto legislativo 13 ottobre 2005, n. 217 e comunque svolgendo le medesime mansioni e con eguali requisiti pensionistici dei colleghi ora transitati nel ruolo dei direttivi speciali.

(4-00770)

[PAROLI](#) - *Ai Ministri dell'economia e delle finanze, dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste e per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR.* - Premesso che:

i commi da 98 a 108 dell'articolo 1 della legge 28 dicembre 2015, n. 208, hanno introdotto un credito d'imposta per l'acquisto di beni strumentali nuovi destinati a strutture produttive nelle zone assistite ubicate nelle regioni del Mezzogiorno (Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia, Molise, Sardegna e Abruzzo) dal 1° gennaio 2016 fino al 31 dicembre 2019;

da ultimo l'articolo 1, comma 265, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, ha prorogato al 31 dicembre 2023 il suddetto credito di imposta;

sono giunte all'interrogante segnalazioni riguardo ad una problematica, che attiene al comparto delle imprese agromeccaniche di pesca e acquacoltura, da parte di imprenditori agricoli che hanno avanzato già dal 2022 richiesta di aderire al credito d'imposta;

alcune pratiche sono state definite nel 2022, altre, invece, sono state incardinate nel 2022 e definite nel corso del 2023, tutto nel rispetto della normativa vigente;

le pratiche definite nel 2023 non hanno avuto ancora esito in quanto al momento dell'inserimento nel portale dedicato (dell'Agenzia delle entrate), questo è risultato, e lo è tuttora, inaccessibile, come da nota allegata del "commercialista telematico" del 30 agosto 2023;

tale disfunzione determina gravi difficoltà per i richiedenti per l'impossibilità di utilizzare delle somme di cui al credito d'imposta che si aggiunge alle ben note difficoltà: prezzi dei prodotti agricoli non remunerativi, importazioni dall'estero, campagna agraria 2022-2023 flagellata dal maltempo, costi carburante, danni incommensurabili da ungelati,

si chiede di sapere quali iniziative i Ministri in indirizzo intendano adottare, ciascuno per le proprie competenze, al fine di ripristinare il corretto funzionamento del portale dedicato, per consentire a tutti gli aventi diritto di beneficiare del credito di imposta.

(4-00771)

[FAROLFI](#) - *Al Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR.* - Premesso che:

la legge 27 dicembre 2017, n. 205, modificata dalla legge di bilancio per il 2020, prevede la possibilità di istituire zone logistiche semplificate (ZLS) nelle regioni individuate dalla normativa europea come "più sviluppate" che includano almeno un'area portuale compresa nella rete transeuropea dei trasporti e lo sviluppo di condizioni che possano favorire nuovi investimenti;

l'assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna ha approvato la delibera n. 70 del 2 febbraio 2022, avviando così il percorso per l'istituzione della zona logistica semplificata che metterà in collegamento infrastrutture viarie e ferroviarie e aree produttive commerciali dell'Emilia-Romagna unendo il porto di Ravenna, centro del sistema, con i nodi intermodali regionali e le aree produttive commerciali, coinvolgendo 9 province e 28 comuni;

considerato che le imprese che fanno parte della zona logistica semplificata, quelle già presenti o le nuove, beneficiano di una serie di facilitazioni, nazionali e regionali, come semplificazioni amministrative, incentivi economici e sgravi fiscali, con ricadute positive per lo sviluppo del tessuto imprenditoriale e per l'occupazione,

si chiede di sapere quando saranno emanati i decreti attuativi, come previsto dalla legge n. 205 del 2017, per rendere effettivo il funzionamento della zona logistica semplificata nella regione Emilia-Romagna, consentendo così l'insediamento del comitato d'indirizzo, organo politico e amministrativo cui spetta il compito di garantire la piena operatività delle aziende coinvolte.

(4-00772)

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

A norma dell'articolo 147 del Regolamento, le seguenti interrogazioni saranno svolte presso le Commissioni permanenti:

8ª Commissione permanente(Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica):

3-00751 del senatore Nicita ed altri, sulle misure per garantire la fornitura energetica alle isole nell'ambito del piano "RePowerEU";

10ª Commissione permanente(Affari sociali, sanità, lavoro pubblico e privato, previdenza sociale):

3-00753 della senatrice D'Elia ed altri, sulla possibile esclusione dell'UDI dal registro del terzo settore.

1.5.2.2. Seduta n. 115 del 18/10/2023

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

SENATO DELLA REPUBBLICA ----- XIX LEGISLATURA -----

115a SEDUTA PUBBLICA RESOCONTO STENOGRAFICO MERCOLEDÌ 18 OTTOBRE 2023

Presidenza del vice presidente ROSSOMANDO

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Azione-Italia Viva-RenewEurope: Az-IV-RE; Civici d'Italia-Noi Moderati (UDC-Coraggio Italia-Noi con l'Italia-Italia al Centro)-MAIE: Cd'I-NM (UDC-CI-NcI-IaC)-MAIE; Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE: FI-BP-PPE; Fratelli d'Italia: FdI; Lega Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione: LSP-PSd'Az; MoVimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista: PD-IDP; Per le Autonomie (SVP-Patt, Campobase, Sud Chiama Nord): Aut (SVP-Patt, Cb, SCN); Misto: Misto; Misto-ALLEANZA VERDI E SINISTRA: Misto-AVS.

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza del vice presidente ROSSOMANDO

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 10,08).

Si dia lettura del processo verbale.

DURNWALDER, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta del giorno precedente.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. L'elenco dei senatori in congedo e assenti per incarico ricevuto dal Senato, nonché ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Sull'ordine dei lavori

PRESIDENTE. Informo l'Assemblea che all'inizio della seduta il Presidente del Gruppo MoVimento 5 Stelle ha fatto pervenire, ai sensi dell'articolo 113, comma 2, del Regolamento, la richiesta di votazione con procedimento elettronico per tutte le votazioni da effettuare nel corso della seduta. La richiesta è accolta ai sensi dell'articolo 113, comma 2, del Regolamento.

Per un'informativa urgente del Governo sulla situazione dell'Ilva

PAITA (Az-IV-RE). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAITA (Az-IV-RE). Signor Presidente, colleghi, prendo la parola per chiedere un'informativa urgente del ministro Urso in merito alla vicenda gravissima di Ilva. Ieri Franco Bernabè, audito alla Camera dei deputati nella Commissione attività produttive, ha detto con grande chiarezza che non ci sono più i soldi per pagare le forniture del gas.

Io credo che sia arrivato il momento della verità e della chiarezza in merito al tema di Ilva. Ricordo che in ballo ci sono 20.000 posti di lavoro. La vicenda Ilva è giunta alla sua crisi più grave e quindi merita attenzione da parte di quest'Aula e anche una comprensione piena dell'indirizzo che il Governo vuole assumere sulla vicenda.

Ci sono dati che parlano per noi: la produzione è ai minimi storici, migliaia di lavoratori in cassa integrazione, impianti in degrado, assenza di investimenti... (*Brusio*). Scusate, colleghi, capisco che 20.000 posti di lavoro possano non essere al centro della vostra attenzione, ma al centro della nostra ci

sono e quindi siete pregati di avere un minimo di serietà in questa vicenda.

Abbiamo la necessità di capire perché il processo di decarbonizzazione è bloccato, a che punto si trova la vicenda del piano industriale di questa importante realtà produttiva, alla quale peraltro è collegato tutto il sistema produttivo italiano e non solo italiano. Noi abbiamo atteso; avevamo detto in quest'Aula, già in tempi non sospetti, che gli interventi del Governo sarebbero stati finalizzati a un brevissimo momento di ossigenazione, che non era assolutamente chiara la prospettiva industriale dell'azienda e che, nel giro di pochissimo tempo, ci saremmo trovati in condizioni gravi. Ecco, quel tempo è arrivato con le parole dure come pietre di Franco Bernabè.

Chiedo, allora, che prima di ogni altra questione, Presidente, lei riferisca al Governo la volontà di quest'Aula di discutere in merito al piano industriale, di discutere dell'atteggiamento di ArcelorMittal rispetto agli investimenti in questa azienda e del futuro di lavoratori, tanti lavoratori, che aspettano una risposta dalle Istituzioni, a Genova come a Taranto, sapendo che in ballo non c'è solo il già importantissimo futuro di Ilva, ma quello della serietà e della struttura industriale del nostro Paese.

(Applausi).

[MISIANI](#) (PD-IDP). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MISIANI (PD-IDP). Signor Presidente, l'argomento è esattamente lo stesso: la condizione, il futuro e le prospettive dell'ex Ilva e, in particolare, dello stabilimento di Taranto. Ricordo che lo stabilimento in passato aveva una potenzialità di produzione fino a 8 milioni di tonnellate; quest'anno scenderà a 3 milioni di tonnellate.

Come è noto, c'è la presenza dello Stato e la presenza di un azionista privato, ma tutti i progetti che darebbero prospettive sia all'impianto sia al territorio (penso al tema della decarbonizzazione, dell'elettrificazione della produzione, della produzione di *direct reduced iron*), sono avvolti nella più totale incertezza. Nel frattempo c'è una situazione di emergenza che riguarda le forniture di gas, che a fine ottobre si interromperanno.

L'azienda, stando alle dichiarazioni del presidente Bernabè, audito ieri presso la Commissione attività produttive della Camera, non ha le risorse per garantire la continuità produttiva - perché di questo stiamo parlando - di un impianto che dà lavoro a migliaia di occupati, da cui dipende il resto del gruppo e una parte molto importante del sistema manifatturiero italiano.

A questo punto, stante la gravità della situazione che mette a rischio migliaia di posti di lavoro diretti e dell'indotto, le prospettive di quell'impianto, di quelli di Genova, di un intero territorio che dipende in misura significativa dalle prospettive industriali dell'ex Ilva, chiediamo che il Governo si assuma fino in fondo le proprie responsabilità.

C'era la prospettiva di un passaggio in maggioranza dell'azionista pubblico, che sembrerebbe essere stato abbandonato. Noi vogliamo capire dal ministro Urso, nell'Aula del Senato, cosa ha intenzione di fare il Governo per le prospettive industriali della ex Ilva di Taranto e degli altri stabilimenti del gruppo in Italia; cosa ha intenzione di fare il Governo, inoltre, per garantire la compatibilità ambientale della produzione siderurgica nell'area di Taranto, la continuità dei progetti di decarbonizzazione, che richiedono ingenti risorse pubbliche, la continuità di una grande realtà produttiva del Paese che non può essere abbandonata al proprio destino. *(Applausi).*

[MAGNI](#) (Misto-AVS). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAGNI (Misto-AVS). Signora Presidente, mi associo alla richiesta che veniva fatta dai colleghi Paita e Misiani. Molte cose le hanno dette loro, però quest'Aula del Parlamento si dovrebbe interrogare: la settimana scorsa abbiamo svolto una discussione sul decreto-legge cosiddetto *asset*; il problema riguarda le prospettive da un punto di vista produttivo e quali sono le scelte che il Governo intende fare sulla politica industriale. Ebbene, se una realtà come l'Ilva viene messa in discussione, non solo mette in discussione migliaia e migliaia di posti di lavoro, ma, come diceva il senatore Misiani, determina conseguenze sull'insieme della filiera produttiva di questo Paese.

È quindi necessario che il ministro Urso venga con urgenza a riferire in Parlamento, ma soprattutto che il Governo abbia un'idea e una proposta su come affrontare e risolvere questi problemi in termini di

prospettiva, perché questi lavoratori e lavoratrici vivono sempre nell'incertezza del proprio futuro e questo non è un fatto di poca rilevanza; è fondamentale, invece, che le persone possano andare a lavorare, da una parte in sicurezza e dall'altra anche con la speranza che la loro attività produttiva abbia un futuro e una continuità.

PRESIDENTE. Ovviamente queste osservazioni saranno riportate al Presidente; intanto, da accertamenti fatti da questa Presidenza, risulterebbe che sia in programmazione in 9a Commissione un'audizione con i Ministri competenti. Dico questo solo per darne notizia all'Assemblea, ma naturalmente questa Presidenza farà presente la questione al presidente La Russa.

Seguito della discussione del disegno di legge:

(870) Conversione in legge del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale (Relazione orale) (ore 10,18)

Approvazione, con modificazioni, con il seguente titolo: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 870.

Ricordo che nella seduta di ieri la relatrice ha svolto la relazione orale e ha avuto luogo la discussione generale.

La relatrice e il rappresentante del Governo non intendono intervenire in sede di replica.

Comunico che è pervenuto alla Presidenza - ed è in distribuzione - il parere espresso dalla 5a Commissione permanente sul disegno di legge in esame e sugli emendamenti, che verrà pubblicato in allegato al Resoconto della seduta odierna.

Passiamo all'esame dell'articolo 1 del disegno di legge, nel testo proposto dalla Commissione.

Procediamo all'esame degli emendamenti e degli ordini del giorno riferiti all'articolo 1 del decreto-legge, che si intendono illustrati e sui quali invito la relatrice e il rappresentante del Governo a pronunziarsi.

PETRUCCI, relatrice. Signor Presidente, esprimo parere favorevole all'accoglimento dell'ordine del giorno G1.100 e parere contrario sui restanti ordini del giorno e su tutti gli emendamenti.

GAVA, vice ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello espresso dalla relatrice ed accolgo, a nome del Governo, l'ordine del giorno G1.100.

PRESIDENTE. Non essendo ancora decorso il termine di venti minuti dal preavviso previsto dall'articolo 119, comma 1, del Regolamento, sospendo la seduta.

(La seduta, sospesa alle ore 10,22, è ripresa alle ore 10,30).

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.1.

BASSO (PD-IDP). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BASSO (PD-IDP). Signor Presidente, intervengo soltanto per ricordare all'Assemblea che con l'emendamento 1.1 chiediamo che il decreto-legge in esame non riguardi solo le quattro Regioni indicate, ma tutte quelle che hanno sforato i parametri. Vorrei ricordare che la Conferenza Stato-Regioni esprimerà parere contrario se non verrà approvato questo emendamento; bocciandolo, sottolineo che andremmo incontro a un parere contrario della Conferenza Stato-Regioni. Il mio intervento è dunque volto ad informare anche la maggioranza che sta per approvare un decreto-legge per quattro grandi Regioni italiane con il parere negativo della Conferenza Stato-Regioni. *(Applausi).*

PRESIDENTE. Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.1, presentato dal senatore Basso e da altri senatori, su cui la 5a Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (v. Allegato B).

Saluto ad una rappresentanza di amministratori locali e di una associazione

PRESIDENTE. Salutiamo e diamo il benvenuto a un nutrito gruppo di sindaci della provincia di Cuneo e dell'associazione «Octavia», che assistono ai nostri lavori. *(Applausi).*

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 870 (ore 10,33)

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.39.

FLORIDIA Aurora (Misto-AVS). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FLORIDIA Aurora (Misto-AVS). Signor Presidente, con l'emendamento 1.39 abbiamo chiesto di includere nel decreto-legge tutte le Regioni italiane al fine di assicurare l'esecuzione delle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea, considerato che tali sentenze si riferiscono anche al superamento dei valori limite in Toscana, Umbria, Lazio, Campania, Puglia e Sicilia. Quindi non si evince la motivazione di restringerla solo a quattro Regioni.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.39, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (v. Allegato B).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.3, presentato dal senatore Loreface.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (v. Allegato B).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.100, presentato dal senatore Basso e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (v. Allegato B).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.101, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (v. Allegato B).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.6, presentato dalla senatrice Sironi.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (v. Allegato B).

Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.7, presentato dalla senatrice Sironi, su cui la 5a Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (v. Allegato B).

Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.8, presentato dalla senatrice Sironi, su cui la 5a Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (v. Allegato B).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.9, presentato dal senatore Basso e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (v. Allegato B).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.41, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (v. Allegato B).

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.15.

MENNUNI (FdI). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MENNUNI (FdI). Signor Presidente, in merito a questo emendamento vorrei chiarire che viene

espressa dal Governo un'evidente attenzione particolare sulla questione della salubrità dell'aria, che ovviamente sta a cuore a ciascuno di noi, a ciascun senatore e, in particolare, al Governo.

C'è però un'altra questione che riguarda molte città, in particolare la capitale d'Italia. Vorrei cogliere l'occasione di questa dichiarazione di voto in merito all'emendamento in esame per formulare un appello (e lo faccio insieme ai senatori De Priamo e Scurria con i quali sono firmataria di un disegno di legge su questo tema), affinché venga posticipato - al contrario di quanto statuito in questo emendamento - il termine per bloccare la circolazione dei veicoli nella città di Roma.

Chi parla ha fatto azioni molto forti per cercare di implementare il trasporto pubblico nella nostra Capitale: per esempio, nella precedente manovra abbiamo inserito 2,3 miliardi per concludere la realizzazione della metro C, infrastruttura che deve collegare il Sud e il Nord della capitale d'Italia, perché crediamo fermamente che al cittadino si debba dare la possibilità di scegliere il trasporto pubblico.

Se è vero però che esiste un diritto alla salubrità dell'aria costituzionalmente sancito, lo è altresì che esiste un altro diritto costituzionalmente sancito, quello alla libera circolazione delle persone e noi non possiamo bloccare la circolazione a circa 800.000 romani. *(Applausi)*.

Questo provvedimento entrerà in vigore il 1° novembre, quindi ci corre l'obbligo veramente di appellarci al sindaco Gualtieri per fargli comprendere che ci vogliono logica e attenzione nella valutazione di interventi di questo genere. Il servizio del trasporto pubblico della Capitale, infatti - che credo interessi tutti noi, perché la conosciamo, frequentandola molto - andrebbe a finire al collasso, soprattutto se fossero costretti a circolare utilizzandolo anche coloro che hanno i veicoli più vetusti (quindi parliamo della popolazione della nostra Capitale che ha una condizione economica di maggiore vulnerabilità sociale ed economica). Il servizio del trasporto pubblico a Roma, infatti - lo dico, ma lo potrei mettere per iscritto - è assolutamente insufficiente e deficitario per accogliere tutta la popolazione che dovrebbe fruirne. *(Applausi)*.

Mi appello quindi soprattutto a voi, colleghi senatori del PD, affinché interveniate presso il nostro sindaco, altrimenti rischiamo di vivere la condizione di una Capitale al collasso. *(Applausi. Brusio)*.

PRESIDENTE. Colleghi, diamo per acquisito che il chiacchiericcio che supera di poco anche il bisbiglio rende impossibile seguire i lavori anche alla Presidenza, da qualsiasi lato dell'Aula provenga. Quindi, per cortesia, cerchiamo di moderarci.

BASSO (PD-IDP). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BASSO (PD-IDP). Signor Presidente, forse proprio per il chiacchiericcio di cui lei ha parlato, non abbiamo compreso il riferimento a Roma. Come abbiamo detto all'inizio, il decreto-legge è stato emanato solo per quattro Regioni, nonostante ci fosse una richiesta della Conferenza Stato-Regioni di estenderlo a tutte le Regioni che avevano superato i limiti. Abbiamo tuttavia ascoltato un intervento che riguardava la Capitale. *(Applausi)*.

Noi siamo dell'idea di portare avanti tutte le politiche per incentivare il trasporto pubblico locale. Abbiamo presentato un emendamento per aggiungere risorse al trasporto pubblico locale e ne abbiamo presentato un altro per aggiungere risorse al *bonus* trasporti. Stiamo cercando di convincere questa maggioranza che, per affrontare il tema dell'inquinamento, occorre dare risorse al trasporto su ferro e al trasporto pubblico locale.

La maggioranza non ha voluto affrontare il tema, ha preferito fare un decreto-legge che rappresenta semplicemente una risposta burocratica all'Europa, e ci parla del traffico della Capitale nell'ambito di un decreto-legge che riguarda quattro Regioni della Pianura padana. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.15, presentato dal senatore Basso e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.16.

SIRONI (M5S). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SIRONI (*M5S*). Signor Presidente, la mia proposta di emendamento, già largamente anticipata in Commissione, riguarda quello che - a mio avviso - è un paradosso del provvedimento. Al fine di ottemperare alle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea, dal momento che nelle quattro Regioni del Nord sono stati superati costantemente e regolarmente i limiti previsti per gli agenti inquinanti, cosa decide di fare il Governo? Anziché stabilire la data entro la quale far partire provvedimenti di limitazione della circolazione del traffico, fissa, viceversa, una data di decorrenza, vietando alle Regioni interessate di provvedere nel senso della limitazione del traffico prima del 1° ottobre 2024. Inoltre, è vietato alle Regioni provvedere all'inserimento di questi limiti nei piani di qualità dell'aria prima della data del 1° ottobre 2025. Siamo ad ottobre 2023. Il Governo sta impedendo alle Regioni di essere virtuose in via autonoma e di provvedere a favore della tutela della salute dei residenti prima della data stabilita dal Governo stesso.

Forse non è chiaro che noi stiamo parlando non solo della limitazione alla circolazione dei veicoli intesa come una seccatura per gli utenti della strada: noi stiamo parlando di una misura che è dettata da un problema gravissimo, relativo alla tutela della salute delle persone. Non so se sapete che in Italia muoiono 60.000 persone a causa dell'inquinamento atmosferico e molte di più si ammalano, soprattutto nelle Regioni del Nord coinvolte da queste sentenze. Nella sola Lombardia muoiono ogni anno 15.000 persone a causa dell'inquinamento; nella città di Milano ne muoiono 1.500.

Ora, a fronte di un problema di questo genere, che riguarda la tutela e la sopravvivenza delle persone, fissare un termine prima del quale non è possibile per le Regioni legiferare nel senso della riduzione mi sembra veramente un affronto agli italiani che vivono in quelle zone e rischiano ogni giorno la vita.
(*Applausi*).

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.16, presentato dalla senatrice Sironi.

(*Segue la votazione*).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.17, presentato dal senatore Basso e da altri senatori.

(*Segue la votazione*).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.19, presentato dalla senatrice Fregolent.

(*Segue la votazione*).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.42, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori.

(*Segue la votazione*).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.24, presentato dal senatore Basso e da altri senatori.

(*Segue la votazione*).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.25, presentato dalla senatrice Sironi, su cui la 5a Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(*Segue la votazione*).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.102, presentato dalla senatrice Di Girolamo.

(*Segue la votazione*).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Passiamo all'emendamento 1.130, su cui la 5a Commissione ha espresso parere contrario ai sensi

dell'articolo 81 della Costituzione.

Essendone stata avanzata richiesta, procediamo alla votazione.

[BASSO](#) (PD-IDP). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BASSO (PD-IDP). Signor Presidente, riprendendo quanto sottolineavamo prima, con questo emendamento stiamo chiedendo di aumentare le risorse per il trasporto pubblico locale. Rispetto al problema dell'inquinamento, prima di prevedere dei divieti - come giustamente anche voi sottolineate - bisogna incentivare il trasporto pubblico locale. Ma bisogna mettere risorse per il trasporto pubblico locale. Noi chiediamo che ci siano risorse per il trasporto pubblico locale e vi chiediamo di votare a favore del trasporto pubblico locale.

[PRESIDENTE](#). Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.103, presentato dal senatore Basso e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (v. *Allegato B*).

Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.104, presentato dal senatore Basso e da altri senatori, su cui la 5a Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (v. *Allegato B*).

Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della prima parte dell'emendamento 1.105, presentato dal senatore Basso e da altri senatori, su cui la 5a Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, fino alle parole «ambito extraurbano».

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (v. *Allegato B*).

Risultano pertanto preclusi la restante parte e gli emendamenti 1.43 e 1-ter.0.104.

Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.106, presentato dal senatore Basso e da altri senatori, su cui la 5a Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (v. *Allegato B*).

L'ordine del giorno G1.100 è stato accolto dal Governo. Senatore Sigismondi, insiste per la votazione?
SIGISMONDI (FdI). Sì.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G1.100, presentato dal senatore Sigismondi e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. (v. *Allegato B*).

Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G1.101, presentato dalla senatrice Di Girolamo.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (v. *Allegato B*).

Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G1.102, presentato dalle senatrici Naturale e Di Girolamo.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (v. *Allegato B*).

Passiamo all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 1-bis del decreto-legge, che si intendono illustrati e su cui invito la relatrice e il rappresentante del Governo a pronunziarsi.

[PETRUCCI](#), *relatrice*. Signor Presidente, esprimo parere contrario su tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 1-bis.

[GAVA](#), *vice ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica*. Signor Presidente, il Governo esprime parere conforme a quello della relatrice.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1-*bis*.100, presentato dalla senatrice Floridaia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1-*bis*.101, presentato dalla senatrice Floridaia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1-*bis*.102, presentato dal senatore Basso e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1-*bis*.103, presentato dalla senatrice Floridaia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1-*bis*.104, presentato dal senatore Basso e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1-*bis*.105, presentato dal senatore Basso e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1-*bis*.106, presentato dal senatore Basso e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1-*bis*.107.

SIRONI (M5S). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SIRONI (M5S). Signor Presidente, vorrei semplicemente sottolineare che qualsiasi azione venga intrapresa nella direzione dell'abbassamento dei limiti di inquinamento dell'aria non può non prendere in considerazione e sottolineare che debba essere fatto senza ulteriore consumo di suolo, senza impermeabilizzazione dello stesso, nel rispetto degli *habitat* naturali e seminaturali nonché della flora e della fauna selvatica.

Si rischia altrimenti che, per mettere una toppa, si crea un buco ben più grosso, con danni all'ambiente e alla qualità dell'aria. *(Applausi).*

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1-*bis*.107, presentato dalle senatrici Sironi e Floridaia Aurora.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1-*bis*.108, presentato dalla senatrice Floridaia Aurora e da altri senatori, su cui la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1-*bis*.109, presentato dalla senatrice Floridaia Aurora e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1-*bis*.110, presentato dal senatore Basso e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1-*bis*.111, presentato dalla senatrice Floridia Aurora e da altri senatori, su cui la 5a Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Passiamo all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 1-*ter* del decreto-legge, che invito i presentatori ad illustrare.

[ROMEO](#) (*LSP-PSd'Az*). Signor Presidente, intervengo per dire che trasformiamo l'emendamento 1-*ter*.0.103 in ordine del giorno e in tal modo anticipo anche gli eventuali pareri contrari che potrebbero arrivare dalla relatrice e dal Governo.

[DI GIROLAMO](#) (*M5S*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

[DI GIROLAMO](#) (*M5S*). Signor Presidente, intervengo solo per evidenziare la particolarità del caso.

Questo emendamento è stato già proposto dallo stesso senatore Romeo in Commissione e la Presidenza ne ha dichiarato l'inammissibilità. Mi sembra strano come effettivamente siano stati resi inammissibili o comunque si sia valutata l'inammissibilità di molti emendamenti dell'opposizione che non ha fatto storie e non li ha ripresentati per l'Aula, perché esulavano dal contesto delle quattro Regioni di cui si interessa il decreto-legge in oggetto. In questo caso parliamo di un emendamento che va a individuare soluzioni specifiche per le funivie di Savona, con il commissario già nominato, e via dicendo.

Vorrei semplicemente segnalare quest'anomalia, perché evidentemente è sfuggita alla Presidenza. Mi sembra che anche il testo in questione esuli dalle materie esaminate.

[PRESIDENTE](#). Do un chiarimento; se però non è soddisfacente, ovviamente lascio la parola al presidente Romeo.

Non è sfuggito. C'è una valutazione, che può essere ovviamente condivisa o meno, sul fatto che non è esattamente lo stesso emendamento, per cui è stata fatta una valutazione in questo senso. Peraltro, c'era comunque un parere contrario anche della 5a Commissione su tale emendamento. Questa è la valutazione che aveva fatto la Presidenza. In ogni caso, la ringrazio per la segnalazione.

I restanti emendamenti si intendono illustrati.

Invito la relatrice e il rappresentante del Governo a pronunziarsi sugli emendamenti in esame.

[PETRUCCI](#), *relatrice*. Signor Presidente, esprimo parere contrario su tutti gli emendamenti e parere favorevole sull'ordine del giorno G1-*ter*.0.103.

[GAVA](#), *vice ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello della relatrice.

[PRESIDENTE](#). Passiamo alla votazione dell'emendamento 1-*ter*.100.

[SIRONI](#) (*M5S*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

[SIRONI](#) (*M5S*). Signor Presidente, sta passando un po' in sordina quello che prevede l'integrazione prevista all'articolo 1-*ter*.

In pratica si parla dell'aeroporto di Malpensa, sempre in Lombardia, sempre in quella zona sotto procedura di infrazione per la sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea in relazione al superamento dei limiti alle emissioni inquinanti. Si sta facendo passare l'idea che il trasporto merci su gomma sia altamente inquinante - ed è assolutamente vero - e che, per ridurre l'inquinamento, sia una buona cosa trasferire il trasporto merci per via aerea. Sappiamo tutti che gli aerei elettrici ancora non li abbiamo visti in giro, o almeno non sono comunemente utilizzati.

Pertanto, il trasporto aereo in realtà continua a insistere sull'innalzamento delle soglie di inquinamento. Quindi sarebbe sicuramente meglio trasferire il trasporto merci, piuttosto, su ferro.

Ma che cosa accade a Malpensa? C'è stata una decisione del Ministro dell'ambiente e della Commissione di valutazione di impatto ambientale che ha decretato che l'allargamento del sedime aeroportuale, che teoricamente doveva andare a occupare la brughiera che contorna l'aeroporto di Malpensa, non è una scelta condivisibile né ammissibile e, quindi, l'aeroporto di Malpensa non si può allargare. Questo secondo il Ministro dell'ambiente e siamo tutti ben contenti di questa decisione equilibrata a salvaguardia di un territorio come la Pianura padana, che è già consumato, dove incidono logistica, autostrade, tangenziali ed altro, una zona che ha difficoltà a smaltire l'inquinamento che viene prodotto.

Ebbene, con questa modifica al testo in pratica si vuole riconoscere il carattere strategico e di preminente interesse nazionale dell'intervento sull'ampliamento del traffico merci. Attenzione, quindi, perché questo è un trabocchetto. Io tifo per il Ministro dell'ambiente su questa decisione, che è importantissima, a salvaguardia del territorio e dei residenti. E tifo contro il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che evidentemente va nella direzione opposta. (*Applausi*).

[ALFIERI](#) (PD-IDP). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALFIERI (PD-IDP). Signor Presidente, su questo tema vorrei richiamare l'attenzione dell'Assemblea, perché evidentemente non tutti sono tenuti a conoscerlo. Mi riferisco al processo che ha portato a presentare il piano futuro per uno scalo come Malpensa, che deve evidentemente conciliare l'aspetto legato allo sviluppo sostenibile, quello dell'occupazione e anche quello dell'impatto ambientale sulla brughiera e del rumore in una zona che è anche urbanizzata, un *continuum* tra Milano e i Comuni del sedime aeroportuale. Bisogna quindi agire senza lenti ideologiche, provando a bilanciare, come al solito, l'esigenza della crescita con quella del rispetto dell'ambiente, puntando quindi a un modello di sviluppo sostenibile.

Dichiarare sito di interesse strategico Malpensa oggettivamente è una scelta importante, perché prende atto che quella è la porta principale anche del cargo italiano verso l'esterno, in una zona, quella lombarda, nel Nord del Paese, che è una di quelle che esportano di più a livello europeo. Mettere in condizioni Malpensa di poterlo fare, quindi, è sicuramente positivo. Quello che chiediamo è che ciò venga fatto, però, nel rispetto dell'intesa già raggiunta fra Regione Lombardia e i Comuni del sedime, che hanno compiuto un lavoro molto prezioso. Se fosse approvata la modifica proposta dalla maggioranza, senza tenere conto del lavoro fatto dalla Regione Lombardia, guidata dal centrodestra, e dai Comuni del territorio, che prevede una serie di compensazioni ambientali e azzerava questo tipo di lavoro, dando mandato pieno alla società aeroportuale di riprendere il progetto originario, si rischia veramente di svilire e mettere a repentaglio un lavoro prezioso fatto da amministratori di centrodestra e di centrosinistra e dalla Regione Lombardia.

Invito quindi il centrodestra a ripensarci, perché probabilmente non sa di questo lavoro: basterebbe alzare il telefono e chiedere al presidente Fontana. Perdono comunque un'occasione e rischiano di non valorizzare al meglio il lavoro che è stato fatto dai territori. Sono sempre molto attento a quello che fanno i territori, che tengono conto dell'esigenza di conciliare - come dicevo prima - il diritto all'occupazione, il mantenimento degli investimenti, ma anche il rispetto dell'ambiente. (*Applausi*).

[PRESIDENTE](#). Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1-ter.100, presentato dai senatori Alfieri e Basso, su cui la 5a Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(*Segue la votazione*).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1-ter.0.100, presentato dal senatore Basso e da altri senatori, su cui la 5a Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(*Segue la votazione*).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1-ter.0.101, presentato dalla senatrice Di Girolamo, su cui la 5a Commissione ha

espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1-ter.0.102, presentato dai senatori Di Girolamo e Mazzella.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

L'emendamento 1-ter.0.103 è stato trasformato nell'ordine del giorno G1-ter.0.103, su cui è stato espresso parere favorevole. Chiedo al senatore Romeo se vuole che sia posto in votazione.

ROMEO (*LSP-PSd'Az*). Sì, Presidente.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'ordine del giorno G1-ter.0.103.

[BASSO](#) (*PD-IDP*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BASSO (*PD-IDP*). Signor Presidente, su questo ordine del giorno, che deriva dalla trasformazione di un emendamento che era già stato presentato al decreto-legge *asset* e viene ora ripresentato, c'era stato - come fanno i colleghi - anche il nostro parere favorevole. Anzi, lo facemmo nostro durante l'esame del decreto-legge *asset*.

Vorrei rimarcare che l'ordine del giorno è un impegno utile e, quindi, voteremo a favore, ma non risolve la situazione. Quindi, va bene continuare a presentarlo, ma vorremmo capire anche perché il Governo non risponde favorevolmente alle richieste di questo ordine del giorno. *(Applausi)*.

[ROMEO](#) (*LSP-PSd'Az*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROMEO (*LSP-PSd'Az*). Signor Presidente, solo per specificare il fatto che continuando a votare ordini del giorno siamo convinti che il Governo presto inserirà le richieste avanzate in una norma.

[PRESIDENTE](#). Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G1-ter.0.103, presentato dal senatore Romeo e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

L'emendamento 1-ter.0.104 è precluso dalla reiezione dell'emendamento 1.105.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1-ter.0.105, presentato dalla senatrice Di Girolamo.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Passiamo alla votazione finale.

[FLORIDIA Aurora](#) (*Misto-AVS*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FLORIDIA Aurora (*Misto-AVS*). Signor Presidente, colleghe e colleghi, l'inquinamento atmosferico è un subdolo nemico della nostra salute. È invisibile, insidioso, agisce in modo lento e silenzioso e i suoi effetti a lungo termine sono implacabili.

In Italia d'inquinamento atmosferico si muore: questo è un dato tangibile. Il nostro Paese in Europa detiene il triste primato per il numero di decessi prematuri annui. *(Brusio)*.

PRESIDENTE. Scusi se la interrompo, senatrice.

Collegli, non è obbligatorio rimanere in Aula, ma è obbligatorio consentire alla collega di svolgere il suo intervento. Aspettiamo un momento, senatrice. Chi intende lasciare l'Aula, lo faccia rapidamente e silenziosamente.

Possiamo proseguire. Prego, senatrice, continui.

FLORIDIA Aurora (*Misto-AVS*). La ringrazio, signor Presidente.

Il nostro Paese in Europa detiene il triste primato per il numero di decessi prematuri annui causati da polveri sottili e da particolato aerodisperso. Il dato è sconvolgente: parliamo di 60.000 decessi annui, ossia circa 140 morti premature al giorno. Altrettanto subdolo è ignorare il problema, rassegnarsi alla sua esistenza e accettarlo come un inevitabile danno collaterale del nostro vivere moderno. Grave e

dannoso è insistere nel non intraprendere, anche intenzionalmente, concrete azioni di contrasto che possano utilmente mitigare gli effetti dell'inquinamento e favorire un'aria più pulita e sana. L'inazione climatica è un fatto grave e irresponsabile. (*Brusio*). Mi sembra che non interessi a nessuno che ci siano 60.000 morti in Italia per inquinamento dell'aria. (*Applausi*). Chiedo cortesemente di poter avere almeno il vostro ascolto.

PRESIDENTE. Colleghi, se non riusciamo a consentire alla senatrice Aurora Floridia di svolgere il suo intervento, la Presidenza sarà costretta a chiamare nominalmente chi sta parlando ad alta voce non consentendo di intervenire. Ricordo inoltre di lasciare liberi i banchi del Governo. Proviamo a far lavorare l'Assemblea del Senato.

Prego, senatrice, riprenda.

FLORIDIA Aurora (*Misto-AVS*). Come dicevo, l'inazione climatica è un fatto grave e irresponsabile per cui ognuno di noi, forse inconsapevolmente, sta già pagando un caro prezzo in termini di salute e qualità della vita. Questa situazione si sta aggravando tanto che la qualità dell'aria in tutta Italia continua ulteriormente a peggiorare. Da diverse settimane le stazioni di monitoraggio dell'ARPA in diverse Regioni italiane stanno segnalando un costante superamento dei livelli di particolato sottile, raggiungendo in alcuni casi livelli fino a dieci volte superiori a quelli raccomandati dall'Organizzazione mondiale della sanità (OMS).

Il 12 maggio 2022, l'inazione del Governo ha portato la Corte di giustizia europea a condannare l'Italia per aver superato in maniera sistematica e continuata il valore limite annuale fissato per il biossido d'azoto in varie città. Nessuna misura è stata adottata per rispettare le sentenze della suddetta Corte. Ricordo peraltro che le infrazioni comunitarie ci sono costate oltre 800 milioni di euro in dieci anni.

Il 13 settembre 2023 è stato approvato dall'Europarlamento il testo di revisione della direttiva europea sulla qualità dell'aria, che fissa norme più stringenti per allineare gli *standard* europei con le linee guida dell'OMS e raggiungere un ambiente privo di inquinamento nocivo entro il 2050.

Noi oggi ci limitiamo a discutere solo e unicamente della semplice conversione in legge di un decreto-legge utilizzato nuovamente come stratagemma per tamponare il rischio di incorrere in un'altra infrazione comunitaria. Il provvedimento in discussione è infatti completamente insufficiente per il rientro nei limiti emissivi necessari a garantire agli italiani il diritto alla salute, e non risponde neppure appieno alle richieste della Corte di giustizia europea. Non c'è traccia infatti di una concreta pianificazione o programmazione strategica di medio-lungo periodo per decarbonizzare tutti quei settori responsabili dell'inquinamento atmosferico.

Insieme a molte associazioni e organizzazioni che hanno espresso le loro perplessità su questo atto del Governo, ci associamo all'appello di incrementare con urgenza gli sforzi per una seria e credibile politica di riduzione dei principali fattori inquinanti. Bisogna intervenire immediatamente sui settori dei trasporti, dell'energia e dell'industria, responsabili di oltre il 60 per cento delle emissioni di ossido di azoto.

Particolare attenzione va posta sull'ammoniaca prodotta dall'industria agrozootecnica, un inquinante che finora è stato poco considerato nelle normative, ma che costituisce il fattore principale della formazione di particolato sottile.

Abbiamo bisogno di piani per la qualità dell'aria non solo aggiornati, ma soprattutto incisivi e monitorati, che possano orientare i finanziamenti verso attività economiche a basso impatto ambientale. Pensiamo solo alle maggiori risorse economiche da impegnare per il Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale, settore da elettrificare in modo completo e veloce; oppure al potenziamento delle politiche a sostegno della mobilità attiva, in particolare per gli spostamenti su scala urbana e per l'intermodalità della ciclabilità con tutte le categorie di trasporto collettivo, ma anche alla progressiva eliminazione dei sussidi per l'acquisto di automobili endotermiche o ibride, a vantaggio dei soli veicoli elettrici.

Vanno liberate risorse economiche per incentivi ambientalmente favorevoli da destinare all'acquisto di biciclette di ogni categoria in regola con il codice della strada. Vi è anche la necessità di promuovere una pianificazione strutturata e sistemica, che preveda misure organiche per la riduzione della domanda di mobilità. Tali misure devono agevolare l'utilizzo del vettore ferroviario rispetto alla scelta

dell'intermodalità ferro-gomma e accelerare l'ammodernamento delle flotte delle imprese di autotrasporto.

Abbiamo bisogno di maggior coraggio, di maggiore responsabilità e soprattutto di un forte spirito innovativo da parte di questo Governo, che invece, anche per l'adeguamento agli *standard* comunitari sulla qualità dell'aria, si limita a ricorrere all'istituto del decreto-legge, che non garantisce in modo tangibile la possibilità di godere di un'aria sana e respirabile, bene comune per tutte le persone.

Ribadiamo che la programmazione strategica deve prevedere: il potenziamento di infrastrutture di trasporto che consentano una comoda e più economica mobilità ai cittadini, disincentivando di contro l'utilizzo costoso dell'auto privata; il potenziamento di opzioni di trasporto che consentano lo spostamento su ferro e non su gomma; interventi risolutivi in agricoltura e in allevamento per limitare le emissioni di ammoniaca.

Il mondo fuori da quest'Aula, la società, le nuove generazioni e l'economia chiedono al Governo e alla politica di agire subito e di adottare urgentemente politiche concrete di riduzione delle emissioni.

La ciliegina sulla torta di questo provvedimento di mero adeguamento alla sentenza di condanna della Corte di giustizia europea è data infine dallo stravagante subemendamento presentato all'ultimo minuto, che prevede - e lo cito testualmente - di riqualificare aree attrezzate di sosta temporanea a fini turistici e di valorizzare il turismo all'aria aperta. Non esiste alcun nesso logico che giustifichi un subemendamento di questo genere con il tema della qualità dell'aria, né nella realtà dei fatti, né nella risposta ambigua ed evasiva dei suoi proponenti.

Ecco, se sono queste le vostre misure più efficaci per contribuire al miglioramento della qualità dell'aria, allora vuol dire che nel Governo tira davvero una brutta aria.

Noi dell'Alleanza Verdi e Sinistra chiediamo serietà e coerenza. Chiediamo di uscire dal *tunnel* di miope paralisi e di insopportabile inazione in cui ci ha ricacciati questo Governo. Chiediamo di trasformare i propositi di mitigazione e di adattamento climatico in azioni vere e reali.

Per questo motivo, annuncio il voto contrario dell'Alleanza Verdi e Sinistra. (*Applausi*).

[MUSOLINO](#) (*Az-IV-RE*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MUSOLINO (*Az-IV-RE*). Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli rappresentanti del Governo, onorevoli colleghi, sono contenta della presenza del Ministro per i rapporti con il Parlamento in rappresentanza del Governo oggi in Aula.

Prima addentrarmi nella mia dichiarazione di voto, è necessario per me fare un chiarimento in premessa, per richiamare nuovamente l'attenzione di questo Governo sul suo ricorso smodato - e, francamente, immotivato - alla decretazione d'urgenza. Evidentemente non sono bastate le parole del presidente Mattarella, che ha invitato il Governo a cessare di fare ricorso a questo tipo di strumento; soprattutto, ha invitato, nel momento in cui si fa ricorso alla decretazione d'urgenza, almeno a mantenere una omogeneità dei provvedimenti, a non inserire norme eterogenee, a non affastellare nei testi normativi norme che si riferiscono ad ambiti diversi. Questo lo ribadisce anche l'operatore del diritto, l'avvocato, che poi, quando si trova a dover applicare queste leggi, deve fare i conti con un testo eterogeneo, inservibile per certi versi o, comunque, molto spesso contraddittorio, perché non è sistemico nella creazione della norma.

Ciò impone la necessità, prima ancora di parlare del provvedimento odierno, di riflettere anche sulla funzione e sulla natura di questa Camera. Il Senato insieme alla Camera dei deputati compongono il Parlamento, che è un organo legiferante: significa che le leggi deve farle, non ratificarle. Noi, dall'inizio di questa legislatura, ci troviamo a ratificare provvedimenti assunti con le forme della decretazione d'urgenza (quando peraltro molto spesso manca l'urgenza) senza poter discutere; spesso non possono essere presentati emendamenti o, se vengono presentati, c'è un termine così stringente da non poter essere neanche esaminati.

Lo stesso Governo, nella formulazione del testo normativo, incorre poi in errori di sintassi o relativi alle stesse definizioni, tanto che la collega relattrice ha presentato un emendamento per correggere la dicitura: invece di «piani della qualità», «piani di qualità». Altre correzioni apportate sono relative alle categorie delle emissioni delle vetture o alla formula del biossido di azoto. Questi errori sono

probabilmente il frutto della fretta, di un modo frettoloso di presentare provvedimenti, senza una ponderata valutazione e rilettura del testo, cosa che ci porta a dover assistere (ma non è neanche la prima volta, è capitato anche in altre occasioni) alla correzione in Assemblea di espressioni semantiche, di allocuzioni, di terminologie, di definizioni, come se non ci fossero gli uffici preposti a questo scopo, come se non ci fosse nessuno che si occupa effettivamente di scrivere leggi e noi ci presentassimo in questa sede in maniera - mi dispiace dirlo - approssimativa. Questo non è possibile, non lo possiamo assolutamente accettare.

Fatta questa premessa, dolorosa ma necessaria, sulla quale mi auguro che il Governo voglia fare finalmente una seria riflessione, passando all'esame del testo, non posso che esprimere ovviamente la distanza del nostro Gruppo da questo modo di approcciare il problema ambientale. Ma davvero vogliamo credere che stabilendo una proroga di un anno alle disposizioni europee sulla limitazione delle emissioni si aiuterà l'ambiente, si risolverà il problema ambientale? Questa mi ricorda molto, signora Presidente, la proroga al termine di scadenza delle concessioni balneari. Mi sembra più o meno la stessa situazione: siccome non sappiamo come gestirla, e ci sono degli interessi precostituiti e diffusi, buttiamo la palla oltre la linea d'angolo e poi vediamo quello che accade. Non funziona così. Non basta una proroga di un anno per dire che il problema ambientale si risolverà. Non basta semplicemente un approccio defaticante per dimostrare che il Governo veramente si vuole impegnare per l'ambiente. Soprattutto non basta e non lo possiamo accettare, quando in questo stesso anno abbiamo assistito a fenomeni climatici estremi e a veri e propri stravolgimenti del nostro territorio, che richiedono non soltanto provvedimenti precisi, ma anche una maggiore attenzione e una programmazione di lungo termine per affrontare il problema dell'emergenza climatica.

Per tutti questi motivi, ovviamente, il nostro voto non può che essere contrario, perché non è questo il modo in cui si approccia l'ambiente, non è questa la tutela che chiediamo al Governo di avere nei confronti della tematica ambientale. Per questo motivo, a nome del Gruppo Azione-Italia Viva-RenewEurope, annuncio il voto contrario. (*Applausi*).

Saluto ad una rappresentanza di studenti

PRESIDENTE. Saluto a nome dell'Assemblea i docenti e gli studenti del Liceo scientifico «Pitagora» di Rende, in provincia di Cosenza, che stanno assistendo ai nostri lavori. (*Applausi*).

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 870 (ore 11,24)

ROSSO (FI-BP-PPE). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROSSO (FI-BP-PPE). Signora Presidente, siamo in presenza di un disegno di legge di conversione di un decreto-legge che porta la firma del nostro ministro Pichetto Fratin, per mettere al passo l'Italia con le disposizioni in materia di inquinamento, con particolare attenzione alla qualità dell'aria. Il rischio era quello di incorrere in sanzioni pecuniarie, previste dalle infrazioni aperte nei confronti del nostro Paese dalla Corte di giustizia europea. Rischio che ora viene scongiurato attraverso l'adeguamento delle norme e della loro ricaduta sulle prescrizioni che sono di competenza dei territori. In particolare, gli allarmi riguardano le Regioni più produttive della nostra Nazione: Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna devono ora aggiornare i propri piani di qualità dell'aria.

È evidente come sulla qualità dell'aria pesi il fatto che queste Regioni sono il motore produttivo del nostro Paese. Le fabbriche tendono a inquinare sempre meno, ma purtroppo emettono ancora fumi inquinanti. Attorno alle fabbriche e ai distretti produttivi ruota un traffico veicolare di merci e servizi del terziario, che contribuisce ovviamente a peggiorare il livello qualitativo dell'aria. Ecco perché le prescrizioni del presente decreto riguardano anche la circolazione stradale e i mezzi che possono circolare. Il traffico, in particolare dei mezzi a gasolio, è quello che viene posto sotto osservazione e limitato, in quanto emana i più alti valori di PM10 e di ossido di azoto. Le limitazioni dovranno riguardare il traffico urbano, ma anche quello extraurbano, posta la grande concentrazione di auto anche sulle arterie principali. Il passaggio a veicoli sempre più prestanti dal punto di vista ambientale (gli euro 5 e gli euro 6) riduce le emissioni inquinanti medie e ci porta a veicoli a maggiore sostenibilità ambientale.

L'altro obiettivo che ci poniamo e che dobbiamo perseguire è quello di incentivare il trasporto

pubblico e la facilità di utilizzo, da parte dei cittadini, di mezzi pubblici efficienti. Il percorso è quello che è stato delineato dal "Fit for 55": una graduale sostituzione dei mezzi in circolazione più inquinanti con mezzi più affidabili dal punto di vista ambientale. Il Governo intende adottare una serie di misure per avvicinarsi all'obiettivo europeo e quindi prosegue il monitoraggio dello stato dell'ambiente, il controllo delle fonti di inquinamento e l'adozione di misure per ridurre l'emissione dei principali inquinanti. Siamo consapevoli che non è solo un obiettivo *green*, ma anche un obiettivo di salvaguardia della salute dei cittadini italiani.

L'Italia deve quindi fare la sua parte e la sta facendo, posto che il quadro è comunque in deciso miglioramento rispetto ai picchi negativi di inquinamento atmosferico. La maggioranza di centrodestra ha a cuore la qualità dell'ambiente. Fatevene una ragione, amici della sinistra: non è un vostro monopolio. (*Applausi*). Attraverso un lavoro di squadra con le Regioni e l'attento lavoro del Parlamento la maggioranza ha presentato modifiche puntuali al decreto-legge, mettendo a punto dispositivi per superare le criticità ambientali evidenziate in sede europea. Questa è una tappa di un percorso iniziato da tempo.

Ad esempio il mio Piemonte, in questi ultimi tre anni, ha dimostrato, con rilevazione certificata dall'Agenzia regionale per l'ambiente, l'efficacia delle misure messe in campo, finanziate con fondi regionali e nazionali. Ha triplicato le risorse per il miglioramento dell'aria, ha dato sostegno alle famiglie per l'acquisto di abbonamenti per il trasporto pubblico locale, ha stanziato aiuti per le aziende al fine di sostituire i mezzi più inquinanti, ha rottamato 704 autobus inquinanti e 749 seguiranno nel 2024, ha stanziato 9 milioni di incentivi regionali per sostituire stufe e impianti di riscaldamento inquinanti.

Su questo decreto purtroppo in Commissione una collega ci ha dipinti come assassini. Voglio ricordare che il PIL europeo rappresenta circa il 25 per cento di quello mondiale; cioè un quarto della ricchezza mondiale è prodotta in Europa. Dall'altra parte, per produrre questa ricchezza l'Europa immette nell'atmosfera il 6,4 per cento dei *greenhouse gas* mondiali. Questo dato fa capire che l'Italia e l'Europa sono già virtuose rispetto al resto del mondo. Certo, si può fare di più, dobbiamo farlo e lo faremo, ma sapendo rispettare le peculiarità di ogni Stato europeo. È quello che chiediamo anche per lo stop ai motori termici e per le case *green*: una gradualità che, salvaguardando l'obiettivo dell'abbattimento dei *greenhouse gas*, salvaguardi anche la nostra economia, le nostre imprese, il lavoro dei cittadini e la ricchezza delle famiglie italiane. Per questo motivo, annuncio il voto favorevole di Forza Italia. (*Applausi*).

[SIRONI](#) (*M5S*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà

SIRONI (*M5S*). Signor Presidente, onorevoli colleghe e colleghi, rappresentanti del Governo, non so che dati di riferimento utilizzi il collega Rosso... (*Brusio*).

PRESIDENTE. Colleghi di Forza Italia, il plauso per il senatore Rosso è stato sottolineato sufficientemente. Adesso consentiamo alla senatrice Sironi di svolgere il suo intervento.

SIRONI (*M5S*). La ringrazio, Presidente. Il senatore Rosso ha fatto riferimento a dei dati, ma sinceramente non so quale sia la sua fonte. A me, viceversa, risulta che nell'ultima settimana nella città di Milano sono stati superati i valori delle emissioni nocive di ben 10 volte i limiti consentiti dall'Organizzazione mondiale della sanità; altro che miglioramento, la situazione è in precipizio.

Sono io la collega che il senatore Rosso sostiene li abbia chiamati assassini. Diciamo che ha fatto una deduzione. La mia contestazione era relativa al fatto che con questo decreto-legge si perdono uno-due anni di tempo nei quali le Regioni virtuose potrebbero intervenire meglio e prima di quanto il Governo stia imponendo loro.

Fuor di metafora, in Italia si sta respirando una pessima aria. Il provvedimento al nostro esame se la sta prendendo comoda di fronte ai gravi rischi per la salute collettiva derivanti dall'esposizione agli inquinanti atmosferici, la cui pericolosità è riconosciuta ormai da decenni da parte di studi sempre più numerosi e accreditati. Si dimentica che nonostante qualche miglioramento riscontrato in Europa a seguito dell'introduzione delle normative e le misure di contrasto europee, respiriamo ogni giorno in un Paese tra i più inquinati d'Europa. Vi è un'area - quella della Pianura padana, da cui la sottoscritta

proviene, vivendo a Milano in particolare - che registra l'aria peggiore dell'intera Unione europea. Un terzo di chi vive in queste Regioni respira aria inquinata da particelle invisibili quanto pericolose presenti in misura estremamente superiore ai limiti fissati.

La circolazione delle autovetture concorre chiaramente al superamento di queste soglie. Secondo l'elaborazione di Openpolis dei dati Eurostat in Italia muoiono più di 60.000 persone l'anno; 15.000 persone muoiono in Lombardia, 4.000 nella città metropolitana di Milano, 1.500 nella città di Milano. A questi dati dobbiamo aggiungere coloro che si ammalano di gravi patologie, quali il cancro e malattie gravissime alle vie respiratorie.

Siamo sotto procedura d'infrazione e quindi questo decreto-legge era un atto dovuto, ma esso anziché risolvere il problema, lo posticipa. Quindi noi avremo ancora un anno di tempo affinché le Regioni provvedano a limitare la circolazione e un altro anno affinché questi limiti vengano inseriti nel piano d'aria. In questi due anni però quelle 15.000 persone in Lombardia continueranno a morire. È per questo che mi è stato detto che io vi ho tacciati di essere degli assassini, anche se chiaramente non ho usato questo termine: ma 15.000 persone in Lombardia che muoiono ogni anno dovrebbero rappresentare un'urgenza e quindi il Governo anziché porre un limite prima del quale le Regioni non possono legiferare, dovrebbe fissare una scadenza entro la quale hanno l'obbligo di farlo, ma se sono virtuose, possono farlo prima.

Perché questo limite? Perché, come indicato nella premessa del provvedimento, non ci si riesce a rifornire del materiale che serve per le batterie delle macchine elettriche. Ma stiamo scherzando! Tutta l'Europa va in questa direzione e ce la fa, solo l'Italia evidentemente non ci riesce. Il problema, però, è che deve essere sostituito il trasporto pubblico; deve essere utilizzato il trasporto pubblico per gli spostamenti delle persone, quindi bisogna aiutare i Comuni ad andare in questa direzione. Le Regioni devono aiutare i Comuni. Milano non è male a livello di trasporto pubblico. Certo, mancano i parcheggi di interscambio, la Regione potrebbe essere d'aiuto in questo senso. Sono tante le misure che si potrebbero mettere in campo, come per esempio il *bonus retrofit* per la conversione del motore termico in un motore elettrico; si potrebbe avere maggiore attenzione alla logistica per il trasporto merci, lavorando sul suo passaggio dalla gomma al ferro e non all'aereo, perché è il ferro che ci consente di inquinare di meno e di garantire il trasporto delle persone e delle merci.

Quanto ai termovalorizzatori, in tutta l'Italia ce ne sono 31, di cui 26 sono nel Nord d'Italia, nella Pianura padana. Visto che stiamo già abbastanza bene, i termovalorizzatori li mettiamo tutti lì: nella Regione Lombardia ce ne sono 13. Occorrerebbe una politica di graduale dismissione, anche abbastanza rapida, e riconversioni di questi impianti, anche perché è evidente che noi stiamo bruciando i rifiuti di qualcun altro, perché non è possibile che bruciamo i nostri. Non mi addentro nella pratica dello smaltimento dei rifiuti, perché mi dilungherei troppo. Anche gli allevamenti intensivi creano emissioni.

Pertanto, in realtà le azioni che questo Governo avrebbe potuto mettere in campo a livello di principi guida per le Regioni verso la soluzione del problema non ci sono state; invece abbiamo addirittura inserito il punto strategico dell'aeroporto di Malpensa. Una volta tanto che si era riusciti a preservare il suolo, che assorbe anidride carbonica, salvando la brughiera, adesso trasformiamo l'aeroporto di Malpensa in un punto strategico e ho come l'impressione che quella brughiera stia correndo seri rischi. Sappiamo che la direttiva europea sulla qualità dell'aria approvata il mese scorso dal Parlamento europeo si propone di avvicinare i limiti di concentrazione dei principali inquinanti a quelli previsti dall'Organizzazione mondiale della sanità, quindi probabilmente la procedura di infrazione non si arresterà, perché questi limiti cambieranno. Tuttavia le Regioni del Nord, quelle più coinvolte, si sono opposte all'approvazione di questa direttiva; addirittura in Lombardia la Lega ha presentato una mozione in cui chiedeva che il Comune di Milano venisse sollecitato a mitigare le limitazioni all'ingresso dei veicoli inquinanti in città. Questo sembra veramente assurdo, perché io comprendo l'importanza degli aspetti economici, per carità, sono una persona che vive in un territorio che si vanta di essere il motore dell'economia, tuttavia di fronte alla tutela della salute non c'è portafoglio che tenga. È quindi evidente che la visione di questa maggioranza rispetto alla tutela della salute e dell'ambiente mi lascia alquanto perplessa: non si può anteporre l'interesse economico alla tutela della

salute dei cittadini.

In Lombardia è stato anche boicottato un *referendum* abrogativo che si proponeva di riportare al pubblico la funzione di programmazione e di pieno controllo dell'erogazione dei servizi sanitari. Il problema ulteriore è che le persone nel Nord Italia si ammalano a causa della presenza di inquinamento; tuttavia, per accedere al servizio sanitario - come ben sapete - la Regione Lombardia ha delle forti criticità: mancanza di infermieri, problemi di pronto soccorso, sanità principalmente privata. Il costo della vita nelle Regioni del Nord è altissimo e un lavoratore medio non può permettersi la sanità privata, pertanto rimane condannato ad aspettare anni per essere curato da quella malattia che gli è stata causata dalla presenza dell'inquinamento atmosferico.

In conclusione, quello che mi lascia perplessa è l'ordine delle priorità di questo Governo, il fatto che non condivida appieno il processo verso la transizione ecologica, ma sarà costretto a farlo e purtroppo, quando capirà come dovrà comportarsi sarà troppo tardi. (*Applausi*).

POTENTI (*LSP-PSd'Az*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

POTENTI (*LSP-PSd'Az*). Signor Presidente, i toni che a volte abbiamo raggiunto nel corso dell'esame della conversione in legge di questo decreto hanno effettivamente rasentato quelli tipici della battaglia politica e forse in alcuni momenti sarà parso all'esterno ai non addetti ai lavori che ci fosse un confronto fra oscurantisti, ovvero quei conservatori che non vogliono assolutamente che si cambi nulla, che avvenga il naturale processo di modernizzazione del Paese, e gli speculatori, quei classici investitori che non sono invece sensibili ai problemi ambientali e alla salute delle persone.

Ebbene, vorrei riportare nell'alveo della normalità e del confronto dialettico e democratico la trattazione di un importante argomento qual è quello di misure che vanno nel senso, invece, di apprezzare quale possa essere la migliore qualità dell'aria, il miglior stile di vita, perché oggi - diciamo - la cura della persona, l'attenzione verso l'alimentazione, verso gli ambienti nei quali si vive è certamente fra i primi problemi a cui la comunità, e quindi anche la politica, è tenuta a fare molta attenzione.

Non è certamente una situazione che rassicura e rasserena nessuno, quella di essere sotto procedura di infrazione comunitaria, perché voglio ricordare che con questo provvedimento si va a dare una risposta, ahimè, ai ritardi con i quali il Paese ha affrontato delle richieste che ormai provengono da un ambito comunitario al quale abbiamo deciso di partecipare. Siamo pienamente coscienti degli impegni che incombono: se si sceglie di far parte di un grande condominio, si devono condividere le regole che l'amministratore impone a tutti i partecipanti a questa comunione. Mi riferisco a procedure di infrazione come la n. 2014/2147, che potrebbe costare il deferimento all'Italia, o come la n. 2015/2043, che riguarda, ad esempio, anche la Toscana, per lo sfioramento dei limiti del biossido di azoto, ma come anche la n. 2020/2299, che interessa invece gli sforamenti del livello di guardia sul materiale particolato della valle del Po. Ebbene, quella della valle del Po, come sappiamo, è una situazione geografica molto particolare, non stiamo parlando di un'area che ha un'orografia normale, ma di un'area nella quale certe problematiche vengono acuite da particolari fattori come quello orografico e come quello eolico, dove ci sono delle situazioni che, ahimè, alimentano la permanenza e non facilitano la dispersione del cosiddetto particolato, che in parte è dovuto a eventi e fenomeni naturali e in parte viene immesso nell'aria a seguito delle naturali attività che l'uomo, nella sua modernità e nel progresso civile, svolge quotidianamente, dalla circolazione dei veicoli alla produzione industriale.

Ebbene, si accusano la politica, il Governo attuale di non fare o si accusano le Regioni che magari sono in ritardo, ma io vorrei citare il fatto che lo scopo di questo provvedimento è proprio quello di valorizzare un percorso iniziato da quell'accordo di programma tra il Ministero dell'ambiente e le Regioni interessate che nel 2017 ha messo in corsa queste Regioni per andare verso un sistema di valutazione omogenea della qualità dell'aria e dell'ambiente sulla base di metodi che possano consentire una risposta omogenea e naturalmente ha impresso un'azione per disciplinare e mantenere la qualità dell'aria e dell'ambiente laddove questa è buona e migliorarla negli altri casi. Mi rivolgo ai colleghi che quasi fomentavano addirittura la necessità di spengere tutto, quei termovalorizzatori che ci stanno salvando da situazioni come gli incendi delle discariche, che casualmente vengono appiccati

proprio nei momenti più drammatici, come il periodo estivo, oppure nei momenti in cui fa comodo a qualcuno, specie i criminali del settore, che purtroppo proliferano proprio grazie a queste politiche del «no» sull'impiantistica. Ebbene, vorrei sottolineare come auspichiamo lo sviluppo di una linea politica ecologica che sia ispirata da criteri liberali, rigorosamente laica, che assuma come base per le sue scelte la necessità di garantire uno sviluppo scientifico che consenta una rapida diffusione delle tecnologie più accreditate e verificate, naturalmente senza vincoli di utilizzo derivanti da obblighi normativi, ma consentendo ai criteri di mercato e all'accessibilità economica di far sì che queste tecnologie vengano poi definite le migliori.

È evidente che la questione della mobilità nelle nostre città non si risolve con il solo cambio a favore dell'auto elettrica, ma attraverso una pianificazione di nuove infrastrutture per dare alle città una mobilità pubblica sostenibile. È il motivo per cui iniziamo ad applicare certe normative partendo dai centri urbani maggiormente dimensionati, che possono garantire ai cittadini una circolazione alternativa pubblica adeguata a non interrompere la mobilità delle persone e soprattutto delle merci, visto che questo provvedimento riguarda anche i veicoli destinati al trasporto delle merci. Altrimenti, dovremo scontare un indecoroso fenomeno del «no» a ben sperimentate tecnologie, come quella per lo smaltimento dei rifiuti, e sono queste impostazioni pericolose che noi respingiamo. Le vorrei definire un po' da cultura da «Fahrenheit 451», quel famoso romanzo da cui poi fu tratto uno splendido film, nel quale, in un'epoca in cui i *mass media* danno una disponibilità apparente, concedendo ampio spazio all'accesso alle fonti culturali, gli stessi tendono poi ad oscurarne l'importanza, convogliando l'attenzione di massa su orizzonti del tutto diversi. Vorrei dire che noi certamente non bruciamo i libri, ma molto più semplicemente non li lasciamo sugli scaffali delle librerie con le pagine intatte. *(Applausi)*.

[BASSO](#) (PD-IDP). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BASSO (PD-IDP). Signor Presidente, vorrei iniziare questa dichiarazione di voto raccontando alle colleghe e ai colleghi due storie di due ingegneri genovesi. Risalgono a sette-otto anni fa: era nel 2015. Il primo è Bruno, un ingegnere che lavora in una grande società italiana di impiantistica. Lavora in tutto il mondo, erede di quella grande tradizione del saper fare italiano, e quando nel 2015 una grande multinazionale cinese, che sta lavorando - come sappiamo - all'infrastrutturazione del Continente africano, lo chiama per fargli una proposta di lavoro, lui inizia a valutare la proposta. Fanno vari colloqui a distanza (lo *smart working* non nasce con il Covid, come ben sappiamo) e gli offrono una retribuzione annua lorda che è più che doppia rispetto a quella che guadagna in Italia. Gli offrono una casa per sé e per la sua famiglia, offrono a sua figlia che ha vent'anni non soltanto il pagamento delle rette in una delle più prestigiose università di Pechino, ma anche l'alloggio e tutte le coperture sanitarie e sociali. Dopo che discute con la sua famiglia e decide di accettare questa proposta, si reca a Pechino; torna dopo quattro-cinque giorni e dice alla sua famiglia di aver rifiutato questa offerta e che aveva già deciso.

L'altra storia è quella di Giorgio, anche lui ingegnere genovese. Lavorava già all'epoca in un grande centro di ricerca europeo, ricercatore stimato con un *H-index* molto elevato, con pubblicazioni internazionali; anche lui viene chiamato da un centro di ricerca di Pechino, gli offrono una RAL molto superiore a quella che riceveva in Europa, gli offrono casa, gli offrono la copertura sanitaria e la copertura scolastica per i due figli piccoli. Anche lui decide di andare perché è un'offerta economicamente molto vantaggiosa; anche lui, dopo essere stato a Pechino, torna indietro dopo pochi giorni e annuncia di aver rifiutato.

Qual è l'elemento comune di queste due storie? Entrambi sono stati a Pechino e hanno visto la nube di smog che c'era nella regione dell'Hebei; entrambi hanno deciso che non c'era prezzo per portare loro e le loro famiglie a vivere in quel contesto inquinato e potenzialmente pericoloso per la loro salute e quella delle loro famiglie.

Voglio ribadirlo perché troppo spesso ho sentito in questa discussione parlare di ambiente e di sviluppo economico come se fossero in contrapposizione. Ma la storia moderna è diversa: noi ricerchiamo un nuovo modello di sviluppo perché solo con un nuovo modello di sviluppo compatibile

con la qualità della vita, con la qualità dell'aria e con la qualità dell'ambiente possiamo avere un futuro, dal punto di vista economico, per il nostro Paese.

Allora credo che ben venga se un Governo, di fronte alla possibilità di un'infrazione per lo sfioramento dei limiti di inquinamento, decide di adottare misure urgenti - leggo testualmente - «per la pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale». Però in questo decreto-legge non c'è nulla di tutto ciò; come ha dichiarato un collega, è solo un atto dovuto per assicurare la piena esecuzione della sentenza della Corte di giustizia europea del 10 novembre 2020. I contenuti di questo decreto-legge sono esattamente l'opposto di quello che c'è scritto nel titolo del provvedimento: non si aiutano le Regioni con risorse per superare i problemi derivanti da questi inquinanti; non si forniscono tempistiche che sollecitano provvedimenti urgenti; come hanno ricordato i colleghi, si impedisce alle Regioni di avviare provvedimenti urgenti, dilazionando in avanti la data dalla quale si può partire per fare provvedimenti urgenti; non si condividono nemmeno gli obiettivi con le stesse Regioni interessate. Stiamo votando un decreto con il parere negativo della Conferenza Stato-Regioni che - lo ricordo alla maggioranza - in questo momento è a maggioranza centrodestra. Quello in esame è quindi un provvedimento che viene vissuto semplicemente come un atto dovuto, che però non aiuta a superare il problema; al contrario, vuole sostenere, per ragioni elettorali, alcune Regioni inadempienti a non agire, superando le richieste europee con espedienti burocratici.

Servirebbe ben altro: servirebbero scelte strategiche di politica industriale e risorse strutturali per il trasporto pubblico locale e per la mobilità pubblica. Abbiamo provato a presentare emendamenti sul trasporto pubblico locale e per rafforzare il *bonus* trasporti, ma nessuna risposta è stata data dal Governo. Servirebbe una cura del ferro e un nuovo piano di politica industriale che guardi a quello di cui realmente il Paese ha bisogno. Invece state semplicemente rimandando il problema. Pensate che questa furbizia di andare più in avanti e di rispondere all'Unione europea con una non risposta possa risolvere il problema, ma quando si mette la sabbia sotto il tappeto non si risolvono i problemi.

Dobbiamo restituire al Paese un ambiente più sano, moderno, capace di salvaguardare la salute dei cittadini, capace di essere competitivo nell'attrarre e conservare le competenze. È chiaro ormai che di questo non volete occuparvi. All'Italia serve una politica industriale che ci permetta di competere con le grandi economie occidentali, che punti su tecnologie digitali, sulla transizione ecologica, sulla centralità del benessere dei cittadini. Credo che con il decreto-legge in esame, con le vostre politiche e con l'annunciata legge di bilancio voi non stiate affrontando questo problema. Questo è il tema da mettere al centro dell'agenda; non lo state facendo e per questo noi voteremo convintamente no a questo decreto. (*Applausi*).

[SIGISMONDI](#) (*Fdl*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SIGISMONDI (*Fdl*). Signor Presidente, rappresentante del Governo, onorevoli senatori, il decreto-legge in discussione quest'oggi in Senato dimostra la volontà del Governo di tutelare la salute pubblica contrastando l'inquinamento atmosferico. Sebbene i dati sulla qualità dell'aria della nostra Nazione ci dicono che negli ultimi dieci anni si registra un miglioramento dei valori, in alcune parti del territorio nazionale permangono forti criticità. Una tra queste è rappresentata sicuramente dal bacino padano, contesto le cui condizioni determinate dalla presenza di un grande tessuto industriale coesistono con condizioni meteorologiche e orografiche, che in particolari mesi dell'anno, favoriscono l'accumulo di elementi inquinanti nell'atmosfera.

Su quest'area, che comprende le Regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna, il legislatore è già intervenuto in passato con la legge n. 88 del 2009, prevedendo l'adozione di specifiche strategie di intervento, anche attraverso un maggior coordinamento tra le Regioni interessate.

In attuazione di questa legge sono stati firmati anche diversi accordi di programma: in particolare ricordo quello del 2017, finalizzato al miglioramento della qualità dell'aria del bacino padano, che prevedeva per le Regioni interessate una serie di interventi comuni da porre in essere nei settori particolarmente inquinanti, oltre a quelli previsti nei piani della qualità dell'aria.

Ricordo altresì che per queste Regioni sono stati attivati anche programmi di finanziamento per promuovere il miglioramento dei servizi di trasporto pubblico locale.

Il decreto-legge in esame interviene nuovamente sul problema atmosferico del bacino padano e ha anche il compito di assicurare l'esecuzione di alcune sentenze della Corte di giustizia europea. Nei confronti dell'Italia, infatti, sono pendenti tre procedure d'infrazione avviate dalla Commissione europea per la cattiva applicazione della direttiva sulla qualità dell'aria. Nello specifico, è stato contestato che nel periodo dal 2008 al 2017 in alcune parti del territorio italiano si è registrato in maniera sistemica e continua il superamento dei valori limite di inquinamento.

Con il decreto-legge in esame quindi le Regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna sono obbligate a provvedere entro sei mesi dalla sua data di entrata in vigore all'aggiornamento dei rispettivi piani della qualità dell'aria.

Inoltre, in attesa dell'aggiornamento dei piani della qualità dell'aria, viene concessa alle Regioni la possibilità di limitare, nel periodo compreso tra il 1° ottobre e il 31 marzo, la circolazione stradale per le autovetture e i veicoli commerciali delle categorie N1, N2 e N3, alimentati con diesel, di categoria euro 5, esclusivamente a far data dal 1° ottobre 2024. (*Applausi*).

A differenza del messaggio che le opposizioni vogliono far passare, ossia che il decreto-legge limita l'azione delle Regioni, faccio notare che esso stabilisce invece esattamente il contrario di quanto esse sostengono (*Applausi*): viene infatti data la centralità al ruolo delle Regioni proprio con l'aggiornamento dei piani di qualità dell'aria, quale strumento principe per intervenire con determinazione sull'inquinamento atmosferico. Tali piani prevedono fasi ben precise di programmazione degli interventi, di valutazione dei dati delle emissioni e delle condizioni climatiche, di applicazione degli interventi e di verifica dei risultati raggiunti.

Sbaglia chi sottovaluta questo aspetto, come sbaglia chi sottovaluta le tante azioni che questo Governo sta portando avanti sul tema della qualità dell'aria. Ieri, durante la discussione generale, il collega Rosa ha ricordato l'incremento di 30 milioni di euro per gli anni 2023, 2024 e 2025 del Fondo per le misure relative ai trasporti, alla mobilità sostenibile, alla combustione domestica della biomassa e all'efficientamento energetico. Dobbiamo ugualmente ricordare le azioni messe in campo dal ministro Lollobrigida per incentivare l'agricoltura sostenibile.

Il Governo sta mostrando una grande attenzione alle tematiche ambientali, ma c'è un altro modo per tutelare la natura: non sprecare risorse che potrebbero essere utili all'ambiente, come avete fatto voi con il superbonus (*Applausi*), consentendo di efficientare abitazioni di recente realizzazione che non avevano bisogno del cappotto termico o della sostituzione degli infissi (*Applausi*), gratuitamente, a un costo sociale e ambientale che vi portate sulla coscienza.

La scelta di stabilire come orizzonte temporale la data del 1° ottobre 2024 per eventuali limitazioni alla circolazione è stata oggetto di confronto in Commissione; una scelta che il Governo ha ampiamente motivato all'interno della relazione, dove viene specificato testualmente che tale scadenza tiene conto delle criticità legate alla indisponibilità dei materiali necessari alla produzione di batterie di veicoli elettrici in grado di assicurare una tempestiva sostituzione dei veicoli Euro 5. Il Governo, quindi, pone in evidenza, a motivazione della decisione, un tema che non è affatto scontato, e cioè quello della sostenibilità delle scelte, ossia la capacità di una norma di produrre effetti concreti sui territori, valutando le ricadute che questi possono comportare nel tessuto economico e sociale.

Il tema della sostenibilità della scelta è di grande attualità e riguarda non solo il bacino padano ma anche molte altre realtà. Si inserisce in questo contesto - e non è affatto fuori tema - l'accorato appello che la senatrice Mennuni ha voluto rivolgere ai senatori del Partito Democratico (*Applausi*) di intervenire per posticipare la scelta della Giunta Gualtieri sulla gigantesca area ZTL che dovrebbe entrare in vigore dal 1° novembre, che mette in difficoltà l'intera città, i lavoratori e i cittadini (circa 800.000 persone) che non hanno a disposizione un'auto di ultima generazione. Su questo tema non si può evidentemente far finta di nulla. Bisogna necessariamente aprire una riflessione e mostrare una sensibilità diversa.

Più volte ho sentito esponenti dell'opposizione dichiararsi, anche durante il dibattito, favorevoli al principio che la transizione energetica non debba essere ideologica; un principio assolutamente fondamentale, un principio giusto, che però ha bisogno di essere sostenuto, non solo con le parole, ma anche con i fatti. Francamente sono rimasto perplesso nel leggere alcuni emendamenti portati

all'attenzione della Commissione dall'opposizione, perché confliggono con la dichiarata volontà di non ideologizzare il tema della transizione.

In Commissione è stato, ad esempio, proposto dal MoVimento 5 Stelle di estendere la possibilità di limitare la circolazione stradale a tutte le autovetture e ai veicoli commerciali alimentati con motori endotermici, non ritenendo evidentemente sufficienti le limitazioni alle auto Euro 5: mi sembra proprio che le preoccupazioni del mondo economico, dei cittadini e di molte istituzioni sulla transizione non interessino alle opposizioni.

Invito i senatori del centrosinistra a riflettere su quanto è accaduto anche al Parlamento europeo per quanto riguarda l'approvazione degli *standard* delle auto Euro 7, dove le sinistre e i verdi, che avevano dimostrato un approccio ideologico sulla materia, sono stati sconfitti da posizioni più pragmatiche, che hanno dato vita a un'ampia maggioranza, che ha portato a concedere ai produttori di auto e furgoni un periodo di tolleranza temporale più ampio prima di conformarsi ai nuovi *standard* di emissioni. La stessa identica cosa è successa qualche giorno fa per quanto riguarda le case *green*.

Voglio essere chiaro: la transizione energetica è una priorità del Governo Meloni. Siamo tutti d'accordo sulla necessità di tutelare la salute pubblica dall'inquinamento atmosferico. Siamo convinti della necessità di incentivare il trasporto delle merci su ferro, in alternativa a quello su gomma. Crediamo in uno sviluppo sostenibile, che sia in grado di trovare un nuovo equilibrio tra natura e uomo; una sostenibilità che, però, deve essere autenticamente sostenibile (e il gioco di parole è voluto), perché se così non fosse sarebbe destinata a rimanere un mero esercizio di retorica, condannato a non produrre alcun effetto.

Per questo sono convinto che la transizione energetica debba essere in grado di temperare il rispetto dell'ambiente e la tutela della salute pubblica con le esigenze della società di innovarsi e del tessuto economico di continuare ad investire e creare occupazione nella nostra Nazione. Sono convinto che il decreto-legge vada proprio in questa direzione ed è per questo che, a nome di Fratelli d'Italia, annuncio il voto favorevole sul disegno di legge. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo del disegno di legge, composto del solo articolo 1, nel testo emendato per effetto delle modifiche introdotte dalla Commissione, con il seguente titolo: «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale».

(*Segue la votazione*).

Il Senato approva. (*v. Allegato B*). (*Applausi*).

Riferisco all'Assemblea come intendiamo procedere per quanto riguarda i nostri lavori: anticipo ad ora gli interventi di fine seduta, qualora ve ne siano; poi la seduta verrà sospesa, in quanto il Governo ha preannunciato l'arrivo imminente di un decreto-legge, che dovrà ovviamente essere annunciato in Aula.

Interventi su argomenti non iscritti all'ordine del giorno

SALLEMI (*FdI*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SALLEMI (*FdI*). Signor Presidente, il mio intervento è volto a segnalare un fatto di una gravità inaudita, che comprime i diritti dei consiglieri comunali e di conseguenza dei cittadini e che ha trasformato il Comune di Vittoria in un *bunker* e non in una casa di vetro, come pure prevede la norma sulla trasparenza degli enti locali.

Infatti il Comune di Vittoria, retto da una Giunta del PD e dal sindaco Francesco Aiello, ha negato un'istanza di accesso agli atti depositata lo scorso 28 settembre 2023 dal consigliere comunale di Fratelli d'Italia Valeria Zorzi. La consigliera aveva chiesto la copia della relazione finale depositata dagli ispettori regionali sull'attività amministrativa del Comune di Vittoria. Infatti il Comune di Vittoria, Presidente, per irregolarità gestionali e amministrative, più volte denunciate anche dai consiglieri di Fratelli d'Italia, ha subito diverse ispezioni regionali disposte dall'Assessorato regionale agli enti locali, che ha profilato, nero su bianco, delle attività illegittime e reiterate. L'ente comunale, in data 6 ottobre 2023, ha negato l'accesso agli atti e quindi non ha consegnato la relazione degli ispettori,

con la seguente motivazione: la relazione è oggetto di esposto in procura. Diniego avallato persino da una relazione del capo di gabinetto del sindaco. Il predetto diniego costituisce una gravissima violazione del diritto del consigliere comunale all'accesso agli atti, espressamente disciplinato dall'articolo 43, comma 2, del testo unico sugli enti locali (decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267). Presidente, segnalo ed evidenzio questa gravità, che non consente a un gruppo consiliare e a un consigliere comunale di poter esercitare il suo diritto di controllo su un ente già gravato da controlli da parte della Regione Siciliana. Pertanto annuncio la presentazione di un'interrogazione parlamentare, che interessi non solo il prefetto della Provincia di Ragusa, ma anche il Ministero dell'interno. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. Senatore Sallemi, lei ha già preannunciato lo strumento adatto a muovere questo tipo di osservazioni.

La seduta è sospesa.

(La seduta, sospesa alle ore 12,08, è ripresa alle ore 14,24).

Disegni di legge, annuncio di presentazione

PRESIDENTE. In data 18 ottobre 2023 è stato presentato il seguente disegno di legge:
dal Presidente del Consiglio dei ministri e dal Ministro dell'economia e delle finanze:

«Conversione in legge del decreto-legge 18 ottobre 2023, n. 145, recante misure urgenti in materia economica e fiscale, in favore degli enti territoriali, a tutela del lavoro e per esigenze indifferibili» (912).

Atti e documenti, annuncio

PRESIDENTE. Le mozioni, le interpellanze e le interrogazioni pervenute alla Presidenza, nonché gli atti e i documenti trasmessi alle Commissioni permanenti ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento sono pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Ordine del giorno

per la seduta di martedì 24 ottobre 2023

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica martedì 24 ottobre, alle ore 14, con il seguente ordine del giorno:

(Vedi ordine del giorno)

La seduta è tolta *(ore 14,25)*.

Allegato A

DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale ([870](#))

ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE NEL TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 1.

1. Il decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale, è convertito in legge con le modificazioni riportate in allegato alla presente legge.

2. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

N.B. Approvato, con modificazioni al testo del decreto-legge, il disegno di legge composto del solo articolo 1.

ALLEGATO RECANTE LE MODIFICAZIONI APPORTATE DALLA COMMISSIONE

All'articolo 1:

al comma 1, le parole: « in causa C-644/2018 » sono sostituite dalle seguenti: « nella causa C-644/18 », le parole: « in causa C-573/2019 » sono sostituite dalle seguenti: « nella causa C-573/19 », le parole: « entro sei mesi » sono sostituite dalle seguenti: « entro dodici mesi » e le parole: « della presente disposizione » sono sostituite dalle seguenti: « del presente decreto »;

al comma 2:

il primo periodo è sostituito dal seguente: « Nelle more dell'aggiornamento di cui al comma 1, le regioni possono disporre la limitazione strutturale della circolazione stradale, nel periodo compreso tra il 1° ottobre di ciascun anno e il 31 marzo dell'anno successivo, delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria "Euro 5", esclusivamente a far data dal 1° ottobre 2024 »;

al secondo periodo, dopo le parole: « , si indicano » *sono inserite le seguenti:* « e si motivano »; *e dopo le parole:* « relative deroghe » *sono aggiunte le seguenti:* « , fermo restando che le regioni escludono dalle limitazioni previste dal presente comma i veicoli ricadenti nelle categorie esplicitamente esentate dai divieti di circolazione di cui ai decreti adottati ai sensi dell'articolo 6, comma 1, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 »;

al terzo periodo, le parole: « zone presso le quali » *sono sostituite dalle seguenti:* « zone nelle quali » *e la parola:* « NO2 » *è sostituita dalla seguente:* « NO2 »;

al quarto periodo, dopo la parola: « limitazione » *è inserita la seguente:* « strutturale »; *le parole:* « diesel, di categoria "Euro 5" » *sono sostituite dalle seguenti:* « diesel di categoria "Euro 5" » *e le parole:* « piani della qualità » *sono sostituite dalle seguenti:* « piani di qualità »;

dopo il comma 2 sono inseriti i seguenti:

« 2-bis. Le regioni di cui al comma 1 possono esentare dalle limitazioni alla circolazione le autovetture e i veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 a partire dalla categoria "Euro 3" *monofuel* o *bifuel* alimentati con i carburanti alternativi individuati nell'articolo 2, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257.

2-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è disciplinata la circolazione sul territorio nazionale dei veicoli storici di cui all'articolo 60 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Con il decreto di cui al primo periodo sono individuate in particolare adeguate percorrenze chilometriche nonché le modalità di accesso di tali veicoli alle aree soggette alle limitazioni della circolazione di cui al comma 2 del presente articolo »;

al comma 3, le parole: « provvedono all'attuazione del presente provvedimento » *sono sostituite dalle seguenti:* « vi provvedono » *ed è aggiunto, in fine, il seguente segno di interpunzione:* « . ».

Dopo l'articolo 1 sono inseriti i seguenti:

« Art. 1-bis. - (*Sviluppo del turismo di prossimità, all'aria aperta ed ecosostenibile per l'abbattimento delle emissioni atmosferiche*) - 1. Al fine di incentivare il turismo di prossimità e all'aria aperta, che consente di abbattere le emissioni atmosferiche riducendo i lunghi spostamenti e favorendo la preservazione degli ecosistemi locali, secondo le strategie di accelerazione della transizione ecologica e di abbattimento delle emissioni atmosferiche che possono scaturire dalle attività turistiche, nello stato di previsione del Ministero del turismo, è istituito un fondo, con una dotazione di 32.870.000 euro per l'anno 2023, destinato al finanziamento di investimenti proposti dai comuni, volti alla creazione e alla riqualificazione di aree attrezzate di sosta temporanea a fini turistici e alla valorizzazione del turismo all'aria aperta, attraverso apposito bando da pubblicare da parte del Ministero del turismo. Gli interventi finanziati, identificati dal Codice unico di progetto ai sensi dell'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recano un cronoprogramma e sono monitorati ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.

2. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 32.870.000 euro per l'anno 2023, si provvede:

- a) quanto a euro 29.870.000, mediante corrispondente riduzione del Fondo unico nazionale per il turismo di conto capitale, di cui all'articolo 1, comma 368, della legge 30 dicembre 2021, n. 234;
- b) quanto a euro 3 milioni, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2023-2025, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2023, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero del turismo.

3. Al fine di ulteriormente favorire la transizione ecologica nel turismo, con azioni di promozione del turismo intermodale secondo le strategie di abbattimento delle emissioni atmosferiche che possono scaturire dalle attività turistiche, il Fondo istituito dall'articolo 1, comma 611, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, è ulteriormente incrementato, per l'anno 2023, di euro 17 milioni.

4. Agli oneri derivanti dal comma 3, pari a euro 17 milioni per l'anno 2023, si provvede:

a) quanto a euro 8.081.369, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2023-2025, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2023, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero del turismo;

b) quanto a euro 8.918.631, mediante corrispondente riduzione del Fondo unico nazionale per il turismo di parte corrente, di cui all'articolo 1, comma 366, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.

Art. 1-ter. - (Misure in materia di riduzione dell'impatto ambientale del trasporto merci su gomma tramite potenziamento del trasporto aereo) - 1. Al fine di perseguire gli obiettivi nazionali ed europei connessi allo sviluppo del traffico merci per via aerea in coerenza con le esigenze nazionali e internazionali e con l'impegno a ridurre l'impatto ambientale del trasporto su gomma, l'intervento di implementazione del traffico merci dell'aeroporto di Malpensa, come individuato nello strumento di pianificazione degli interventi di adeguamento e potenziamento dello scalo trasmesso dall'Ente nazionale per l'aviazione civile in data 30 giugno 2020 al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica ai fini dell'istanza di valutazione di impatto ambientale di cui all'articolo 23 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è riconosciuto opera strategica di preminente interesse nazionale con caratteri di indifferibilità, urgenza e pubblica utilità.

2. Ai fini del rilascio dell'autorizzazione alla realizzazione dell'intervento di cui al comma 1, le amministrazioni e gli enti competenti, previa ricognizione dei provvedimenti adottati in relazione al medesimo intervento, provvedono entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, nel rispetto dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, a una nuova valutazione ai sensi dell'articolo 21-*quinquies* della legge 7 agosto 1990, n. 241, delle determinazioni adottate, ponderandole alla luce del riconoscimento del carattere strategico e di preminente interesse nazionale dell'intervento di cui al comma 1.

3. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni competenti provvedono all'adempimento dei compiti di cui al presente articolo con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente ».

ARTICOLO 1 DEL DECRETO-LEGGE NEL TESTO COMPRENDENTE LE MODIFICAZIONI APPORTATE DALLA COMMISSIONE

Articolo 1.

(Misure in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale)

1. Al fine di assicurare l'esecuzione delle sentenze della Corte di Giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020 nella causa C-644/18 e del 12 maggio 2022 nella causa C-573/19, le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna provvedono, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, ad aggiornare i rispettivi piani di qualità dell'aria, modificando ove necessario i relativi provvedimenti attuativi, alla luce dei risultati prodotti dalle iniziative già assunte per la riduzione delle emissioni inquinanti, nonché di quanto previsto dal comma 2.

2. Nelle more dell'aggiornamento di cui al comma 1, le regioni possono disporre la limitazione strutturale della circolazione stradale, nel periodo compreso tra il 1° ottobre di ciascun anno e il 31 marzo dell'anno successivo, delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria « Euro 5 », esclusivamente a far data dal 1° ottobre 2024. Con il provvedimento con cui si dispone la limitazione della circolazione stradale, si indicano e si motivano le relative deroghe, fermo restando che le regioni escludono dalle limitazioni previste dal presente comma i veicoli ricadenti nelle categorie esplicitamente esentate dai divieti di circolazione di cui ai decreti adottati ai sensi dell'articolo 6, comma 1, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. La limitazione di cui al primo periodo si applica in via prioritaria alla circolazione

stradale nelle aree urbane dei comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti presso i quali opera un adeguato servizio di trasporto pubblico locale, ricadenti in zone nelle quali risulta superato uno o più dei valori limite del materiale particolato PM10 o del biossido di azoto NO2. A decorrere dal 1° ottobre 2025, la limitazione strutturale alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria « Euro 5 » è inserita nei piani di qualità dell'aria delle Regioni di cui al comma 1, che adottano i relativi provvedimenti attuativi nel rispetto di quanto previsto dal secondo e dal terzo periodo del presente comma.

2-bis. Le regioni di cui al comma 1 possono esentare dalle limitazioni alla circolazione le autovetture e i veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 a partire dalla categoria « Euro 3 » *monofuel* o *bifuel* alimentati con i carburanti alternativi individuati nell'articolo 2, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257.

2-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è disciplinata la circolazione sul territorio nazionale dei veicoli storici di cui all'articolo 60 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Con il decreto di cui al primo periodo sono individuate in particolare adeguate percorrenze chilometriche nonché le modalità di accesso di tali veicoli alle aree soggette alle limitazioni della circolazione di cui al comma 2 del presente articolo.

3. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le Amministrazioni pubbliche interessate vi provvedono con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

EMENDAMENTI E ORDINI DEL GIORNO

1.1

[Basso](#), [Fina](#), [Irto](#), [Martella](#)

Respinto

Al comma 1, sostituire le parole: «le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna» con le seguenti: «le regioni interessate dai superamenti ivi indicati» ed aggiungere in fine il seguente periodo: «Con le medesime tempistiche e con le medesime finalità, lo Stato provvede all'aggiornamento del Programma Nazionale di Controllo dell'Inquinamento Atmosferico, di cui al decreto legislativo 30 maggio 2018, n. 81, e alla individuazione delle relative risorse finanziarie.».

1.39

[Aurora Florida](#), [Magni](#), [Cucchi](#), [De Cristofaro](#)

Respinto

Al comma 1, sostituire le parole: «le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna» con le seguenti: «tutte le Regioni e le province autonome di Trento e Bolzano».

Conseguentemente, al comma 2, ultimo periodo, sostituire le parole: «delle Regioni di cui al comma 1» con le seguenti: «di tutte le Regioni e le province autonome di Trento e Bolzano».

1.3

[Lorefice](#)

Respinto

Al comma 1, sostituire le parole: «e Emilia-Romagna» con le seguenti: «, Emilia-Romagna, Toscana, Umbria, Lazio, Campania, Puglia, Liguria e Sicilia».

1.100

[Basso](#), [Fina](#), [Irto](#), [Martella](#)

Respinto

Al comma 1, sostituire le parole: «entro dodici mesi» con le seguenti: «entro quattro mesi».

1.101

[Aurora Florida](#), [Magni](#), [Cucchi](#), [De Cristofaro](#)

Respinto

Al comma 1, sostituire le parole: «dalla data di entrata in vigore del presente decreto,» con le seguenti: «a far adottare dall'Autorità competente la proposta di piano, e».

1.6

[Sironi](#)

Respinto

Al comma 1, dopo la parola: «, modificando» inserire le seguenti: «ed integrando».

1.7

[Sironi](#)

Respinto

Al comma 1, dopo le parole: «provvedimenti attuativi, » inserire le seguenti: «con nuove iniziative aggiuntive».

1.8

[Sironi](#)

Respinto

Al comma 1, sostituire le parole: «, nonché di quanto previsto dal comma 2» con le seguenti: «, di quanto previsto dal comma 2 nonché dei dati aggiornati sulle fonti delle emissioni nocive ivi compresi il riscaldamento degli edifici, l'utilizzo di stufe a legna e a pellet, le attività agricole e zootecniche, gli allevamenti intensivi, la presenza di termovalorizzatori, le infrastrutture logistiche, il trasporto merci su gomma, la circolazione di veicoli inquinanti, il numero di veicoli circolanti».

1.9

[Basso](#), [Fina](#), [Irto](#), [Martella](#)

Respinto

Al comma 1, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «, garantendo un quadro sistemico che tenga in considerazione tutte le fonti inquinanti in un'ottica di sostenibilità a lungo termine.»

1.41

[Aurora Floridia](#), [Magni](#), [Cucchi](#), [De Cristofaro](#)

Respinto

Al comma 2, primo periodo, sostituire le parole: «di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria "Euro 5"» con le seguenti: «alimentati con motori endotermici».

1.15

[Basso](#), [Fina](#), [Irto](#), [Martella](#)

Respinto

Al comma 2, sopprimere le seguenti parole: «esclusivamente a far data dal 1° ottobre 2024».

1.16

[Sironi](#)

Respinto

Al comma 2, apportare le seguenti modificazioni:

a) *sostituire le parole: «, esclusivamente a far data dal 1° ottobre 2024.» con le seguenti: «entro e non oltre il 1° ottobre 2024.»;*

b) *sostituire le parole: «A decorrere dal 1° ottobre 2025,» con le seguenti: «entro e non oltre il 1° ottobre 2025,».*

1.17

[Basso](#), [Fina](#), [Irto](#), [Martella](#)

Respinto

Al comma 2, sostituire le parole: «esclusivamente a far data dal 1° ottobre 2024» con le seguenti: «a far data dal 1° gennaio 2024».

1.19

[Fregolent](#)

Respinto

Al comma 2, apportare le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, sostituire le parole: «1° ottobre 2024» con le seguenti: «1° ottobre 2025»;

b) al terzo periodo, sostituire le parole: «30.000 abitanti» con le seguenti: «100.000 abitanti».

1.42

[Aurora Floridaia](#), [Magni](#), [Cucchi](#), [De Cristofaro](#)

Respinto

Al comma 2, secondo periodo, dopo le parole: «Con il provvedimento con cui si dispone la limitazione della circolazione stradale,», inserire le seguenti: «attraverso provvedimenti strutturali,».

1.24

[Basso](#), [Fina](#), [Irto](#), [Martella](#)

Respinto

Al comma 2, sostituire le parole: «A decorrere dal 1° ottobre 2025» con le seguenti: «Non oltre il 1° gennaio 2025».

1.25

[Sironi](#)

Respinto

Al comma 2, dopo le parole: «provvedimenti attuativi» inserire le seguenti: «con nuove iniziative aggiuntive».

1.102

[Di Girolamo](#)

Respinto

Sopprimere il comma 2-bis.

1.103

[Basso](#), [Fina](#), [Irto](#), [Martella](#)

Respinto

Dopo il comma 2-ter, inserire i seguenti:

«2-quater. La dotazione del Fondo di cui all'articolo 16-bis, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, è incrementata di ulteriori 200 milioni di euro per l'anno 2023 e di ulteriori 700 milioni di euro per l'anno 2024, da destinare prioritariamente al sostegno del trasporto pubblico locale delle regioni interessate dalle sentenze della Corte di Giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020 in causa C-644/2018 e del 12 maggio 2022 in causa C-573/2019.

2-quinquies. Ai maggiori oneri di cui al comma 2-quater, pari a 200 milioni per l'anno 2023 e a 700 milioni di euro per l'anno 2024 si provvede a valere su quota parte delle maggiori entrate dell'imposta sul valore aggiunto relative alle cessioni di benzina e gasolio impiegati come carburanti per autotrazione, derivanti dalle variazioni del prezzo internazionale del petrolio greggio espresso in euro, nel limite massimo di 200 milioni per l'anno 2023 e di 700 milioni di euro per l'anno 2024, accertate con le modalità di cui all'articolo 1, comma 291, della legge 24 dicembre 2007, n. 244. Per la restante quota delle suddette maggiori entrate si applicano le disposizioni di cui all'articolo 1, commi 290 e 291, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.»

Conseguentemente, sopprimere il comma 3.

1.104

[Basso](#), [Fina](#), [Irto](#), [Manca](#), [Martella](#)

Respinto

Dopo il comma 2-ter, inserire i seguenti:

«2-quater. Al fine di favorire il ricorso al trasporto pubblico e la riduzione delle emissioni inquinanti, in particolare nelle aree interessate dalle sentenze della Corte di Giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020 nella causa C-644/18 e del 12 maggio 2022 nella causa C-573/19, all'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 14 gennaio 2023, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 10 marzo 2023, n. 23, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) le parole: "con dotazione pari a 100 milioni di euro per l'anno 2023" sono sostituite dalle seguenti: "con dotazione pari a 200 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024";

b) le parole: "un reddito complessivo non superiore a 20.000 euro" sono sostituite dalle seguenti: "un reddito complessivo non superiore a 35.000 euro".

2-quinquies. Ai maggiori oneri di cui al comma 2-quater, pari a 100 milioni di euro per l'anno 2023, si provvede a valere su quota parte delle maggiori entrate dell'imposta sul valore aggiunto relative alle cessioni di benzina e gasolio impiegati come carburanti per autotrazione, derivanti dalle variazioni del prezzo internazionale del petrolio greggio espresso in euro, nel limite massimo di 100 milioni per l'anno 2023 e di 200 milioni di euro per l'anno 2024, accertate con le modalità di cui all'articolo 1, comma 291, della legge 24 dicembre 2007, n. 244. Per la restante quota delle suddette maggiori entrate si applicano le disposizioni di cui all'articolo 1, commi 290 e 291, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.»

Conseguentemente, sopprimere il comma 3.

1.105

[Basso](#), [Fina](#), [Irto](#), [Manca](#), [Martella](#)

Respinta la parte evidenziata in neretto; preclusa la restante parte

Dopo il comma 2 -ter inserire il seguente:

«2-quater. Al fine di accelerare il trend di riduzione delle emissioni di CO2 e di adeguare le strategie di investimento per il rinnovo della flotta autobus adibita ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale alla rapida evoluzione tecnologica in corso, e soprattutto al mutato scenario macroeconomico, le amministrazioni centrali competenti provvedono ad aggiornare, entro sei mesi dalla data di conversione in legge del presente decreto, il DPCM 17 aprile 2019 di approvazione del Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile, al fine di includere la tipologia dell'autobus elettrico, già prevista in ambito urbano, fra le forme di alimentazione finanziabili per gli autobus che svolgono servizi in ambito extraurbano, in aggiunta al metano e all'idrogeno, anche utilizzando le risorse residue del quinquennio 2019-2023».

1.43

[Aurora Florida](#), [Magni](#), [Cucchi](#), [De Cristofaro](#)

Precluso

Dopo il comma 2-ter, inserire il seguente:

«2-quater. Al fine di accelerare il trend di riduzione delle emissioni di CO2 e di adeguare le strategie di investimento per il rinnovo della flotta autobus adibita ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale alla rapida evoluzione tecnologica in corso, e soprattutto al mutato scenario macroeconomico, le Amministrazioni centrali competenti provvedono ad aggiornare, entro sei mesi dalla data di conversione in legge del presente decreto, il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 aprile 2019 di approvazione del Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile, al fine di includere la tipologia dell'autobus elettrico, già prevista in ambito urbano, fra le forme di alimentazione finanziabili per gli autobus che svolgono servizi in ambito extraurbano anche utilizzando le risorse residue del quinquennio 2019-2023.»

1.106

[Basso](#), [Fina](#), [Irto](#), [Manca](#), [Martella](#)

Respinto

Dopo il comma 2-ter, inserire il seguente:

«2-quater. Al fine di favorire la riduzione delle emissioni in particolare nelle aree interessate da fenomeni di forte inquinamento dell'aria ambiente, per l'anno 2024 le risorse assegnate con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 6 aprile 2022, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 113 del 16 maggio 2022, in attuazione dell'articolo 22, comma 1, del decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, sono destinate prioritariamente all'acquisto di veicoli non inquinanti nelle regioni che entro il 31 dicembre 2023 provvedono alla revisione dei propri piani di qualità dell'aria ai fini del rispetto delle sentenze della Corte di Giustizia dell'Unione europea in materia di qualità dell'aria. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle imprese e del Made in Italy, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri e le modalità di attuazione di quanto disposto dal presente comma.»

G1.100

[Sigismondi](#), [De Priamo](#), [Farolfi](#), [Rosa](#), [Tubetti](#)

Approvato

Il Senato,

in sede di esame del disegno di conversione in legge del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale (AS 870-A),

premessi che:

durante le audizioni che sono state svolte è emerso il preminente impatto del riscaldamento domestico sulla qualità dell'aria;

considerato, infatti, che:

il riscaldamento domestico genera il 50% delle emissioni totali di PM10 e più del 65% delle emissioni di PM 2,5 e che il 99% di questi è riconducibile all'impiego di biomassa legnosa;

considerato, inoltre, che:

persino gli impianti più performanti consentono una riduzione solo parziale degli inquinanti emessi;

ritenuto che:

sia urgente intervenire, per migliorare la qualità dell'aria, anche nel settore del riscaldamento domestico, salvaguardando, parimenti, le famiglie che non abbiano altri impianti di riscaldamento, oltre a quello a biomassa, installati nell'abitazione,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di avviare le dovute interlocuzioni con le Regioni per monitorare nell'ambito dei piani regionali degli interventi per la qualità dell'aria il progressivo efficientamento degli impianti a biomassa consentiti per il riscaldamento in ambito domestico.

G1.101

[Di Girolamo](#)

Respinto

Il Senato,

esaminato il disegno in legge del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale (AS

870);

premessi che:

la presente proposta di legge vuole assicurare l'esecuzione delle sentenze della Corte di Giustizia in materia di qualità dell'aria, introducendo, la possibilità, per le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna ad aggiornare i propri piani di qualità dell'aria modificando, ove necessario, i relativi provvedimenti attuativi alla luce delle iniziative già assunte per la riduzione delle emissioni inquinanti, nonché del blocco dei veicoli "euro 5" a far data, esclusivamente, dal 1 ottobre 2024;

considerato che:

l'abbattimento delle emissioni inquinanti nelle regioni di cui in premessa e al fine di conseguire gli obiettivi europei di abbattimento delle emissioni dell'80% entro il 2030, non possa prescindere da un efficiente trasporto pubblico locale sia su gomma che su ferro,

impegna il Governo

a valutare la possibilità, nell'ambito delle proprie competenze, di verificare che le Regioni di cui in premessa, adottino una programmazione strategica di medio lungo periodo che potenzino il servizio pubblico locale affinché quest'ultimo costituisca una valida opzione all'automobile.

G1.102

[Naturale](#), [Di Girolamo](#)

Respinto

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale (A.S. 870),

premessi che:

l'articolo 1, comma 1, al fine di assicurare l'esecuzione delle sentenze della Corte di Giustizia in materia di qualità dell'aria, stabilisce che le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna provvedano ad aggiornare i rispettivi piani di qualità dell'aria, modificando - ove necessario - i relativi provvedimenti attuativi, alla luce delle iniziative già assunte per la riduzione delle emissioni inquinanti, nonché dello slittamento del blocco dei veicoli 'euro 5' previsto dal comma 2 del medesimo articolo 1;

riguardo il tema delle emissioni inquinanti, vale la pena evidenziare che il 26 ottobre 2022 la Commissione europea ha presentato una proposta di direttiva volta ad allineare la normativa vigente in materia di qualità dell'aria alle linee guida dell'Organizzazione mondiale della sanità. La proposta stabilisce obiettivi per il 2030 e mira a riportare l'UE su una traiettoria che le consenta di azzerare l'inquinamento atmosferico entro il 2050;

in particolare, la detta proposta persegue le seguenti finalità: rafforzare le disposizioni concernenti il monitoraggio della qualità dell'aria e i piani delle autorità locali per l'aria pulita; introdurre un diritto al risarcimento per le persone che hanno subito danni alla salute a seguito di una violazione delle norme UE in materia di qualità dell'aria; migliorare l'informazione del pubblico sulla qualità dell'aria e l'accesso alla giustizia;

considerato che:

tra i responsabili delle principali attività ad alto impatto ambientale del settore agricolo figurano gli allevamenti intensivi - in particolare quello dei bovini - che, in base a stime della FAO, generano il 14,5% delle emissioni totali di gas serra;

è del tutto evidente che l'attuale modello produttivo non è parametrato ai cogenti bisogni del nostro pianeta, il quale sta attraversando una crisi climatica senza precedenti. È prioritario, dunque, individuare - in una visione ineluttabilmente anticipatoria - ogni possibile soluzione innovativa, eco-compatibile e non dannosa per la salute umana che possa produrre benefici per la qualità dell'aria e, più in generale, per l'ambiente sul tema, la strategia «Farm to fork», al centro del Green Deal europeo,

mira ad accelerare la transizione verso un sistema alimentare sostenibile che dovrebbe, in particolare: avere un impatto ambientale neutro o positivo; contribuire a mitigare il cambiamento climatico e ad adattarsi ai suoi impatti; invertire la perdita di biodiversità; garantire la sicurezza alimentare, la nutrizione e la salute pubblica, assicurando che tutti abbiano accesso a cibo sufficiente, sicuro, nutriente e sostenibile; preservare l'accessibilità economica dei prodotti alimentari generando ritorni economici più equi, favorendo la competitività del settore dell'approvvigionamento dell'UE e promuovendo il commercio equo,

impegna il Governo a:

1) adottare soluzioni innovative funzionali al raggiungimento degli obiettivi della strategia «Farm to fork», attraverso la virtuosa coniugazione di azioni tese a diminuire le emissioni inquinanti, il consumo del suolo e l'abuso delle vitali risorse dell'aria e dell'acqua, con la difesa della sanità pubblica, degli interessi dei cittadini e la preservazione del patrimonio agroalimentare;

2) prevedere, conformemente alla disciplina unionale, dei meccanismi incentivanti tesi a sostenere la transizione ecologica del settore agricolo, atualizzando le risposte del comparto primario alle esigenze ambientali.

ARTICOLO 1-BIS DEL DECRETO-LEGGE NEL TESTO COMPRENDENTE LE MODIFICAZIONI APPORTATE DALLA COMMISSIONE

Articolo 1-bis.

(Sviluppo del turismo di prossimità, all'aria aperta e ecosostenibile per l'abbattimento delle emissioni atmosferiche)

1. Al fine di incentivare il turismo di prossimità e all'aria aperta, che consente di abbattere le emissioni atmosferiche riducendo i lunghi spostamenti e favorendo la preservazione degli ecosistemi locali, secondo le strategie di accelerazione della transizione ecologica e di abbattimento delle emissioni atmosferiche che possono scaturire dalle attività turistiche, nello stato di previsione del Ministero del turismo, è istituito un fondo, con una dotazione di 32.870.000 euro per l'anno 2023, destinato al finanziamento di investimenti proposti dai comuni, volti alla creazione e alla riqualificazione di aree attrezzate di sosta temporanea a fini turistici e alla valorizzazione del turismo all'aria aperta, attraverso apposito bando da pubblicare da parte del Ministero del turismo. Gli interventi finanziati, identificati dal Codice unico di progetto ai sensi dell'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recano un cronoprogramma e sono monitorati ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.

2. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 32.870.000 euro per l'anno 2023, si provvede:

a) quanto a euro 29.870.000, mediante corrispondente riduzione del Fondo unico nazionale per il turismo di conto capitale, di cui all'articolo 1, comma 368, della legge 30 dicembre 2021, n. 234;

b) quanto a euro 3 milioni, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2023-2025, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2023, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero del turismo.

3. Al fine di ulteriormente favorire la transizione ecologica nel turismo, con azioni di promozione del turismo intermodale secondo le strategie di abbattimento delle emissioni atmosferiche che possono scaturire dalle attività turistiche, il Fondo istituito dall'articolo 1, comma 611, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, è ulteriormente incrementato, per l'anno 2023, di euro 17 milioni.

4. Agli oneri derivanti dal comma 3, pari a euro 17 milioni per l'anno 2023, si provvede:

a) quanto a euro 8.081.369, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2023-2025, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2023, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero del turismo;

b) quanto a euro 8.918.631, mediante corrispondente riduzione del Fondo unico nazionale per il turismo di parte corrente, di cui all'articolo 1, comma 366, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.

EMENDAMENTI

1-bis.100

[Aurora Floridaia](#), [Magni](#), [Cucchi](#), [De Cristofaro](#)

Respinto

Sopprimere il comma 1.

1-bis.101

[Aurora Floridaia](#), [Magni](#), [Cucchi](#), [De Cristofaro](#)

Respinto

Al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) *dopo le parole: «destinato al finanziamento di investimenti» inserire le seguenti «, ambientalmente sostenibili, come stabilito dal Regolamento UE 2020/852,»;*

b) *sopprimere le parole: «volti alla creazione e alla riqualificazione di aree attrezzate di sosta temporanea a fini turistici e alla valorizzazione del turismo all'aria aperta,».*

1-bis.102

[Basso](#), [Fina](#), [Irto](#)

Respinto

Al comma 1, sopprimere le seguenti parole: «alla creazione e».

1-bis.103

[Aurora Floridaia](#), [Magni](#), [Cucchi](#), [De Cristofaro](#)

Respinto

Al comma 1, sostituire le parole: «alla creazione e alla riqualificazione di aree attrezzate di sosta temporanea a fini turistici e alla valorizzazione del turismo all'aria aperta,» con le seguenti: «al potenziamento degli autobus elettrici per il trasporto pubblico locale ai fini turistici,».

1-bis.104

[Basso](#), [Fina](#), [Irto](#)

Respinto

Al comma 1, sostituire le parole: «alla creazione e alla riqualificazione di aree attrezzate di sosta temporanea a fini turistici» con le seguenti: «alla riqualificazione delle aree attrezzate di sosta temporanea a fini turistici esistenti esterne al perimetro dei centri storici, garantendo i collegamenti con un adeguato servizio di trasporto pubblico locale,».

1-bis.105

[Basso](#), [Fina](#), [Irto](#)

Respinto

Al comma 1, dopo le parole: «alla creazione» inserire le seguenti: «, in aree esterne ai centri storici delle città,».

1-bis.106

[Basso](#), [Fina](#), [Irto](#)

Respinto

Al comma 1, dopo le parole: «a fini turistici» inserire le seguenti: «, comunque nel rispetto e nella tutela dei beni di interesse storico e culturale».

1-bis.107

[Sironi](#), [Aurora Floridaia](#)

Respinto

Al comma 1, dopo le parole: «turismo all'aria aperta,» inserire le seguenti: «senza ulteriore consumo di suolo e senza impermeabilizzazione e nel rispetto degli habitat naturali e semi- naturali nonché della

flora e della fauna selvatica,».

1-bis.108

[Aurora Florida](#), [Magni](#), [Cucchi](#), [De Cristofaro](#)

Respinto

Sopprimere il comma 2.

1-bis.109

[Aurora Florida](#), [Magni](#), [Cucchi](#), [De Cristofaro](#)

Respinto

Sopprimere il comma 3.

1-bis.110

[Basso](#), [Fina](#), [Irto](#)

Respinto

Al comma 3 aggiungere in fine il seguente periodo: «Entro 15 giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione il Ministero del turismo, d'intesa con la Conferenza Stato-Regioni, procede alla modifica del decreto ministeriale del 22 marzo 2023 recante "Disposizioni applicative per il riparto e l'erogazione delle risorse stanziare sul Fondo istituito dall'articolo 1, comma 611, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, destinate al potenziamento degli interventi finalizzati alla promozione dell'ecoturismo e del turismo sostenibile" per la ripartizione delle risorse aggiuntive di cui al presente comma.»

1-bis.111

[Aurora Florida](#), [Magni](#), [Cucchi](#), [De Cristofaro](#)

Respinto

Sopprimere il comma 4.

ARTICOLO 1-TER DEL DECRETO-LEGGE NEL TESTO COMPRENDENTE LE
MODIFICAZIONI APPORTATE DALLA COMMISSIONE

Articolo 1-ter.

(Misure in materia di riduzione dell'impatto ambientale del trasporto merci su gomma tramite potenziamento del trasporto aereo)

1. Al fine di perseguire gli obiettivi nazionali ed europei connessi allo sviluppo del traffico merci per via aerea in coerenza con le esigenze nazionali e internazionali e con l'impegno a ridurre l'impatto ambientale del trasporto su gomma, l'intervento di implementazione del traffico merci dell'aeroporto di Malpensa, come individuato nello strumento di pianificazione degli interventi di adeguamento e potenziamento dello scalo trasmesso dall'Ente nazionale per l'aviazione civile in data 30 giugno 2020 al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica ai fini dell'istanza di valutazione di impatto ambientale di cui all'articolo 23 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è riconosciuto opera strategica di preminente interesse nazionale con caratteri di indifferibilità, urgenza e pubblica utilità.

2. Ai fini del rilascio dell'autorizzazione alla realizzazione dell'intervento di cui al comma 1, le amministrazioni e gli enti competenti, previa ricognizione dei provvedimenti adottati in relazione al medesimo intervento, provvedono entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, nel rispetto dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, a una nuova valutazione ai sensi dell'articolo 21-*quinquies* della legge 7 agosto 1990, n. 241, delle determinazioni adottate, ponderandole alla luce del riconoscimento del carattere strategico e di preminente interesse nazionale dell'intervento di cui al comma 1.

3. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni competenti provvedono all'adempimento dei compiti di cui al presente articolo con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

EMENDAMENTI E ORDINE DEL GIORNO

1-ter.100

[Alfieri](#), [Basso](#)

Respinto

Al comma 2, dopo le parole: «all'Unione europea» inserire le seguenti: «e dell'intesa raggiunta tra Regione Lombardia e i comuni dell'area di Malpensa interessati dall'opera».

1-ter.0.100

[Basso](#), [Fina](#), [Irto](#), [Manca](#), [Martella](#)

Respinto

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-quater

(Fondo per la qualità dell'aria)

1. Al fine di favorire il rispetto della normativa europea in materia di qualità dell'aria e riduzione delle emissioni inquinanti, nonché l'esecuzione delle sentenze della Corte di Giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020 in causa C-644/2018 e del 12 maggio 2022 in causa C-573/2019, è istituito presso il Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste un fondo, con dotazione di 7 milioni di euro a decorrere dall'anno 2023, finalizzato alla realizzazione di azioni specifiche di riduzione delle emissioni inquinanti, da destinare prioritariamente alle imprese agricole e zootecniche operanti nelle regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna per supportare l'acquisto di macchinari e strumenti idonei a garantire la riduzione di ammoniaca, con particolare riguardo alla copertura delle vasche di stoccaggio dei liquami zootecnici o l'acquisto di macchinari per la distribuzione di liquame nel terreno a basse o zero emissioni di ammoniaca. Con decreto del Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome, da emanare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge, sono definiti modalità e criteri di riparto delle risorse.

2. Alla copertura degli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 7 milioni di euro a decorrere dall'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.»

Conseguentemente, all'articolo 1, comma 3, sostituire le parole: «presente decreto» con le seguenti: «presente articolo».

1-ter.0.101

[Di Girolamo](#)

Respinto

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-quater

(Disposizioni in materia di impiego di aeromobili a pilotaggio remoto come strumento per il monitoraggio ambientale e la valutazione della qualità dell'aria)

1. All'articolo 5 decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155, dopo il comma 5, sono aggiunti i seguenti:

"5-bis. La valutazione della qualità dell'aria è effettuata, per ciascun inquinante di cui all'articolo 1, comma 2, con le modalità previste dai commi 3, 4 e 5, che possono essere integrate anche mediante l'utilizzo di metodica sensoristica basata sull'impiego di aeromobili a pilotaggio remoto, comunemente denominati "droni", al fine di fornire un adeguato livello di informazione circa la qualità dell'aria, la valutazione dell'impatto provocato dalle emissioni diffuse e dalle concentrazioni dei principali inquinanti. L'attività di valutazione della qualità dell'aria tramite aeromobili a pilotaggio remoto è svolta o coordinata da soggetti e/o personale in possesso di comprovata esperienza tecnico scientifica ufficialmente documentata e consistente nell'aver svolto tale attività in collaborazione, per conto o in contraddittorio con enti di controllo e/o enti pubblici di ricerca e/o università per un lasso di tempo non

inferiore a 2 anni. La frequenza dell'utilizzo di aeromobili a pilotaggio remoto va valutata caso per caso in base al tipo di inquinante ricercato e previo accordo con le autorità competenti per materia. L'utilizzo di aeromobili a pilotaggio remoto integra le attività di controllo necessarie per l'ottenimento delle AIA e della VIA.

5-ter. Agli oneri di cui al presente articolo pari a 10 milioni di euro a decorrere dal 2023 si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

5-quater. Al fine di implementare la dotazione di aeromobili a pilotaggio remoto da parte delle regioni e delle province autonome di Trento e Bolzano è autorizzata la spesa di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 a valere sul fondo di cui di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190".».

1-ter.0.102

[Di Girolamo](#), [Mazzella](#)

Respinto

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-*quater*.

(Modifiche al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)

1. All'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, si apportano le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, aggiungere, in fine, le seguenti parole: "Al fine di limitare le emissioni derivanti dal traffico veicolare in relazione ai livelli delle sostanze inquinanti nell'aria la velocità massima sulle strade urbane di scorrimento non può superare il limite di velocità di 50 km/h mentre per le strade di quartiere e le strade locali, tale limite non può superare i 20 massimo 30 km/h, anche mediante limitatori della velocità, ferme restando le competenze relative alla definizione e alla classificazione delle strade previste dal presente codice";

b) dopo il comma 1, aggiungere il seguente: "1-*bis*. I limiti di velocità per la viabilità classificata come strada scolastica e zona residenziale urbana, o zona limitrofa ai luoghi di culto, ai presidi ospedalieri e sanitari, sono di 20 km/h su strade con carreggiata unica e marciapiede, di 30 km/h su strade a corsia unica in ogni senso di circolazione, di 50 km/h su strade a due o più corsie in ogni senso di circolazione. Le disposizioni di cui al presente comma non si applicano alle corsie riservate alla circolazione di determinate utenze o all'uso esclusivo dei mezzi pubblici".».

1-ter.0.103

[Romeo](#), [Berrino](#), [Minasi](#), [Germanà](#), [Potenti](#)

Ritirato e trasformato nell'odg G1-*ter*.0.103

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 1-*quater*

(Misure in materia di servizi di trasporto merci a basso impatto ambientale)

Al fine di abbattere le emissioni atmosferiche derivanti dal traffico merci e favorire la preservazione degli ecosistemi locali, secondo le strategie di accelerazione della transizione ecologica, per la celere realizzazione degli interventi urgenti di ripristino della funzionalità dell'impianto funiviario di Savona in concessione alla società Funivie S.p.a., nonché per garantire la continuità dell'esercizio dei servizi di trasporto portuale a basso impatto ambientale, dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, al Commissario straordinario di cui all'articolo 94-*bis*, comma 7-*bis*, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni dalla legge di conversione 24 aprile 2020, n. 27, sono attribuiti i compiti e le funzioni relativi allo svolgimento delle attività di cui ai commi 3 e 4 del medesimo articolo 94-*bis* del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18. Per le finalità di cui al primo periodo, il Commissario straordinario di cui all'articolo 94-*bis*, comma 7-*bis*, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18 opera con i poteri di cui ai commi 2 e 3 dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile

2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55 e può nominare fino a due sub-commissari il cui compenso può essere fissato in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, i cui oneri sono posti a carico delle risorse di cui al comma 7-*quinquies* del citato articolo 94-*bis*, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18. Dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, il Commissario straordinario di cui al comma 3 del medesimo articolo 94-*bis* del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, cessa le proprie funzioni. Restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti antecedentemente alla data di entrata in vigore della presente disposizione.»

G1-ter.0.103 (già em. 1-ter.0.103)

[Romeo](#), [Berrino](#), [Minasi](#), [Germanà](#), [Potenti](#)

Approvato

Il Senato, in sede di discussione del disegno di legge n. 870-A,

impegna il Governo ad affrontare e risolvere le problematiche di cui all'emendamento 1-ter.0.103.

1-ter.0.104

[Di Girolamo](#), [Sironi](#), [Trevisi](#), [Lorefice](#)

Precluso dalla reiezione della prima parte dell'em. 1.105

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 1-*quater*

(Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale)

1. Al fine di accelerare il *trend* di riduzione delle emissioni di CO2 e di adeguare le strategie di investimento per il rinnovo della flotta autobus adibita ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale alla rapida evoluzione tecnologica in corso, e soprattutto al mutato scenario macroeconomico, le amministrazioni centrali competenti provvedono ad aggiornare, entro sei mesi dalla data di conversione in legge del presente decreto, il DPCM 17 aprile 2019 di approvazione del Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile, al fine di includere la tipologia dell'autobus elettrico, già prevista in ambito urbano, fra le forme di alimentazione finanziabili per gli autobus che svolgono servizi in ambito extraurbano, in aggiunta al metano e all'idrogeno, anche utilizzando le risorse residue del quinquennio 2019-2023».

1-ter.0.105

[Di Girolamo](#)

Respinto

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 1-*quater*

1. Dal 1° gennaio 2024 i veicoli ed i motoveicoli, esclusi quelli adibiti ad uso professionale, sono tenuti al pagamento delle tasse automobilistiche. Salvo prova contraria, i veicoli di cui al primo periodo si considerano costruiti nell'anno di prima immatricolazione in Italia o in altro stato.

2. Gli autoveicoli e motoveicoli di interesse storico e collezionistico con anzianità di immatricolazione compresa tra i venti e i ventinove anni, se in possesso del certificato di rilevanza storica di cui all'articolo 4 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 17 dicembre 2009, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 65 del 19 marzo 2010, rilasciato dagli enti di cui al comma 4 dell'articolo 60 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e qualora tale riconoscimento di storicità sia riportato sulla carta di circolazione, sono assoggettati al pagamento della tassa automobilistica.

3. Alle maggiori entrate derivanti dall'attuazione della presente disposizione sono destinate ad incrementare il fondo di cui all'articolo 1, comma 1041, della legge 30 dicembre 2018, n. 145.

4. L'articolo 63, della legge 21 novembre 2000, n. 342, è abrogato.»

**ARTICOLO 2 DEL DECRETO-LEGGE NEL TESTO COMPRENDENTE LE MODIFICAZIONI
APPORTATE DALLA COMMISSIONE**

Articolo 2.

(Entrata in vigore)

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Allegato B

**Parere espresso dalla 5a Commissione permanente sul testo del disegno di legge n. 870 e sui
relativi emendamenti**

La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge in titolo, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo sul testo.

In relazione agli emendamenti, trasmessi dall'Assemblea, esprime, parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sulle proposte 1.1, 1.7, 1.8, 1.25, 1.43, 1.105 (già 1.32), 1.103 (già 1.27), 1.104 (già 1.28), 1.106 (già 1.33), 1-bis.108, 1-bis.111, 1-ter.100, 1-ter.0.100 (già 1.0.1), 1-ter.0.101 (già 1.0.2), 1-ter.0.103 e 1-ter.0.104.

Il parere è non ostativo sui restanti emendamenti.

VOTAZIONI QUALIFICATE EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA
**SEGNALAZIONI RELATIVE ALLE VOTAZIONI EFFETTUATE NEL CORSO DELLA
SEDUTA**

Nel corso della seduta sono pervenute al banco della Presidenza le seguenti comunicazioni:

Disegno di legge n. 870:

sull'ordine del giorno G1.102, la senatrice Pucciarelli avrebbe voluto esprimere un voto contrario.

Congedi e missioni

Sono in congedo i senatori: Barachini, Bongiorno, Borgonzoni, Butti, Calenda, Castelli, Cattaneo, Crisanti, De Poli, Durigon, Fazzolari, Garavaglia, Gelmini, Giacobbe, La Marca, La Pietra, Mirabelli, Monti, Morelli, Ostellari, Rauti, Renzi, Rubbia, Segre, Sisto, Testor, Unterberger e Versace.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Borghi Claudio, Borghi Enrico, Ronzulli e Scarpinato, per attività del Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica; Delrio, per attività del Comitato parlamentare di controllo sull'attuazione dell'Accordo di Schengen, di vigilanza sull'attività di Europol, di controllo e vigilanza in materia di immigrazione.

Insindacabilità, richieste di deliberazione. Deferimento

Il Giudice del Tribunale Ordinario di Roma - XVIII Sezione civile, con lettera pervenuta in data 5 ottobre 2023, ha trasmesso - ai sensi dell'articolo 3 della legge 20 giugno 2003, n. 140, e ai fini di una eventuale deliberazione in materia di insindacabilità ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione - copia degli atti di un procedimento civile (R.G. 32914/2021) nei confronti dell'onorevole Gabriele Lanzi, senatore all'epoca dei fatti.

I predetti atti sono stati deferiti alla Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari, ai sensi degli articoli 34, comma 1, e 135 del Regolamento (*Doc. IV-ter*, n. 6).

Disegni di legge, annuncio di presentazione

Senatore Romeo Massimiliano

Disposizioni in materia di tutela, promozione e valorizzazione delle attività commerciali di vicinato (910)

(presentato in data 17/10/2023);

senatori Sironi Elena, Di Girolamo Gabriella, Patuanelli Stefano

Disposizioni in materia di rigenerazione urbana, ambientale e sociale (911)

(presentato in data 18/10/2023);

Presidente del Consiglio dei ministri
Ministro dell'economia e delle finanze

Conversione in legge del decreto-legge 18 ottobre 2023, n. 145, recante misure urgenti in materia economica e fiscale, in favore degli enti territoriali, a tutela del lavoro e per esigenze indifferibili (912) (presentato in data 18/10/2023).

Disegni di legge, presentazione del testo degli articoli

In data 18/10/2023 la 3^a Commissione permanente Affari esteri e difesa ha presentato il testo degli articoli proposti dalla Commissione stessa, per il disegno di legge: "Disposizioni in materia di associazioni professionali a carattere sindacale tra militari, delega al Governo per la revisione dello strumento militare nazionale, nonché disposizioni in materia di termini legislativi" (825) (presentato in data 28/07/2023)

In data 18/10/2023 la 6^a Commissione permanente Finanze e tesoro ha presentato il testo degli articoli proposti dalla Commissione stessa, per il disegno di legge: "Interventi a sostegno della competitività dei capitali" (674) (presentato in data 21/04/2023)

Governo, trasmissione di atti per il parere. Deferimento

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera del 17 ottobre 2023, ha trasmesso - per l'acquisizione del parere parlamentare, ai sensi dell'articolo 2, commi 4, lettera c), e 6, della legge 15 luglio 2022, n. 106, e dell'articolo 2, comma 5, della legge 22 novembre 2017, n. 175 - lo schema di decreto legislativo recante il riordino e la revisione degli ammortizzatori e delle indennità e per l'introduzione di un'indennità di discontinuità in favore dei lavoratori del settore dello spettacolo (n. 86).

Ai sensi delle predette disposizioni e dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, lo schema di decreto è deferito alle Commissioni riunite 7^a e 10^a e, per i profili finanziari, alla 5^a Commissione permanente, che esprimeranno i rispettivi pareri entro 30 giorni dall'assegnazione.

Governo, trasmissione di atti e documenti dell'Unione europea di particolare rilevanza ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge n. 234 del 2012. Deferimento

Ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento, sono deferiti alle sottoindicate Commissioni permanenti i seguenti documenti dell'Unione europea, trasmessi dal Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri, in base all'articolo 6, comma 1, della legge 24 dicembre 2012, n. 234:

- Proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla mobilitazione del Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione per i lavoratori espulsi dal lavoro a seguito di una domanda presentata dal Belgio - EGF/2023/002 BE/Makro (COM(2023) 470 definitivo), alla 10^a Commissione permanente e, per il parere, alla 4^a Commissione permanente;
- Proposta di regolamento del Consiglio che stabilisce, per il 2024, le possibilità di pesca applicabili nel Mar Mediterraneo e nel Mar Nero per alcuni stock e gruppi di stock ittici (COM(2023) 578 definitivo), alla 9^a Commissione permanente e, per il parere, alla 4^a Commissione permanente;
- Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni - Proposta di dichiarazione europea sulla mobilità ciclistica (COM(2023) 566 definitivo), alla 8^a Commissione permanente e, per il parere, alla 4^a Commissione permanente;
- Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni - Verso un'Europa più resiliente, competitiva e sostenibile (COM(2023) 558 definitivo), alla 4^a e alla 5^a Commissione permanente.

Corte costituzionale, trasmissione di sentenze. Deferimento

La Corte costituzionale ha trasmesso, a norma dell'articolo 30, secondo comma, della legge 11 marzo 1953, n. 87, la seguente sentenza, che è deferita, ai sensi dell'articolo 139, comma 1, del Regolamento, alle sottoindicate Commissioni competenti per materia:

sentenza n. 189 del 20 settembre 2023, depositata il successivo 17 ottobre, con la quale dichiara l'illegittimità costituzionale dell'art. 21-*bis*, comma 1, primo periodo, del decreto-legge 23 giugno

1995, n. 244 (Misure dirette ad accelerare il completamento degli interventi pubblici e la realizzazione dei nuovi interventi nelle aree depresse), convertito, con modificazioni, nella legge 8 agosto 1995, n. 341, nella parte in cui non prevede la cessione gratuita in proprietà ai relativi assegnatari degli alloggi prefabbricati costruiti o acquistati dai comuni delle Regioni Campania e Basilicata, quali concessionari del Commissario straordinario per il terremoto del 1980, ai sensi del decreto-legge 26 novembre 1980, n. 776 (Interventi urgenti in favore delle popolazioni colpite dal terremoto del novembre 1980), convertito, con modificazioni, nella legge 22 dicembre 1980, n. 874. (Doc. VII, n. 41) - alla 1a, alla 2a e alla 8a Commissione permanente.

Risposte scritte ad interrogazioni

(Pervenute dal 13 al 18 ottobre 2023)

SOMMARIO DEL FASCICOLO N. 35

BIZZOTTO ed altri: sui danni provocati dalla diffusione del granchio reale blu (4-00746) (risp. LA PIETRA, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, la sovranità alimentare e le foreste*)

Interrogazioni

[BARCAIUOLO](#) - *Ai Ministri dell'ambiente e della sicurezza energetica e della salute.* - Premesso che: negli ultimi anni a livello nazionale si sono spesso verificati incendi in impianti di stoccaggio dei rifiuti, sia di matrice accidentale che dolosa, che hanno liberato nell'aria effluenti tossici nocivi; sabato 30 settembre 2023 i cittadini di Carpi (Modena) hanno vissuto momenti di forte preoccupazione per la densa nube di fumo nero che si è alzata nel cielo, a causa dell'incendio che ha interessato materiale costituito da plastica differenziata raccolta dall'azienda Ca.Re. S.r.l., che si occupa della selezione, trattamento e recupero di rifiuti non pericolosi provenienti dalla raccolta differenziata domestica e di rifiuti speciali non pericolosi provenienti da attività produttive; l'azienda è costituita da AIMAG S.p.A. azienda pubblica multiservizi nelle filiere del servizio idrico, raccolta e trattamento dei rifiuti, produzione di energia da fonti rinnovabili e da Garc Ambiente, operante nel recupero e smaltimento rifiuti, bonifiche ambientali e demolizioni; l'impianto interessato dall'incendio, che è gestito da AIMAG, è stato autorizzato nel 2008, ai sensi dell'art. 208 del decreto legislativo n. 152 del 2006; il controllo sulla società AIMAG è esercitato congiuntamente dai Comuni soci, che detengono il 65 per cento delle azioni ordinarie e dispongono della maggioranza dei voti esercitabili nell'assemblea ordinaria, e straordinaria, anche in forza di accordi parasociali sottoscritti tra i medesimi; Ca.Re. S.r.l. venne interessata da vasti roghi il 24 agosto 2013, che distrussero un capannone e successivamente a febbraio 2021 e a giugno 2022; a seguito di ciò la Provincia di Modena emanò la determinazione dirigenziale n. 448 del 2014, in cui si chiedeva di trasmettere lo specifico documento attinente alla gestione delle emergenze e il certificato prevenzioni incendi; nella modifica dell'autorizzazione disposta nel 2016 tra le prescrizioni è indicato che "l'impianto deve essere dotato di idonei sistemi anti incendio di rapido impiego mantenuti in costante efficienza"; nella determinazione dell'Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia (ARPAE) AMB 2019-6014 del 24 dicembre 2019 di rinnovo e modifica dell'autorizzazione, nel corso dell'istruttoria fu chiesto: 1) un confronto con le disposizioni indicate dal Ministero dell'ambiente con circolare del 2019, recante le linee guida per la gestione operativa degli stoccaggi negli impianti di gestione dei rifiuti e per la prevenzione dei rischi, al fine di definire e se necessario autorizzare le soluzioni da realizzare o applicare ai fini della prevenzione dei rischi; 2) che il progetto in materia antincendio fosse integrato con gli elementi già in precedenza indicati dal competente comando provinciale dei Vigili del fuoco ed aggiornato con le recenti modifiche proposte nell'ambito della conferenza di approvazione del rinnovo; sul punto venne dichiarato che l'autorizzazione di fine 2019 non era ancora vigente, in quanto, a causa del COVID-19, l'azienda non aveva potuto eseguire i lavori programmati di adeguamento dell'impianto; Ca.Re. ha presentato una nuova istanza di modifica sostanziale rispetto alla determina del 2019, modifica riguardante la gestione delle acque di dilavamento; la nuova istanza ha comportato l'avvio di un nuovo procedimento amministrativo che si è concretizzato in un rilascio di autorizzazione da parte di ARPAE nell'agosto 2022 (DET-AMB 2022-3893); l'azienda era tenuta a realizzare entro 12 mesi tutte le opere in conformità al cronoprogramma trasmesso e assunto agli atti di ARPAE con il prot. n.

171195 a novembre 2021;

la frequenza degli episodi fu oggetto di interrogazioni comunali e regionali che chiedevano di verificare la responsabilità dell'accaduto e di capire il perché del suo ripetersi; a causa della pericolosità del materiale trattato la recidività dal mettere in sicurezza l'impianto preoccupa i cittadini in quanto la combustione del materiale plastico produce vapori altamente tossici, si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo intendano: 1) fare chiarezza su quanto accaduto ed avere contezza se le opere e i lavori di cui si fa menzione siano stati effettuati entro i termini richiesti di 12 mesi dalla richiesta datata novembre 2021 e se siano stati compiuti accertamenti rispetto alla regolarità dello stoccaggio e al trattamento dei rifiuti nel rispetto dei protocolli e delle disposizioni e normative vigenti in materia di prevenzione del rischio; 2) verificare, attraverso gli enti preposti, la sicurezza della zona interessata, al fine di prevenire e scongiurare danni ambientali.

(3-00754)

Interrogazioni orali con carattere d'urgenza ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento

[VERDUCCI](#) - *Al Ministro della cultura.* - Premesso che:

con decreto protocollo n. 0032670/2018 del 13 luglio 2018 l'Agenzia nazionale per l'amministrazione e la destinazione dei beni sequestrati e confiscati alla criminalità organizzata ha assegnato al Comune di Borgomanero (Novara) un edificio confiscato alla criminalità organizzata;

il 9 gennaio 2022 è stato approvato l'avviso pubblico volto ad affidare il bene in concessione per la realizzazione di un progetto di rigenerazione urbana e, successivamente alla valutazione da parte di una commissione appositamente costituita di tre proposte progettuali pervenute, è stato individuato il progetto intitolato "Borgomanero contro le violenze", promosso dalla società cooperativa "Irene impresa sociale di Borgomanero - centro antiviolenza alto novarese";

tale progetto propone di adibire "la torretta" a centro antiviolenza provinciale, che si occupa di interventi a sostegno e di prevenzione di violenza contro le donne, promuovendo il reinserimento lavorativo delle vittime della violenza e garantendo occupazione a soggetti svantaggiati, in condizione di disagio e marginalità sociale;

tuttavia, l'edificio individuato è sottoposto a vincoli che necessitano delle procedure autorizzative previste dal codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42;

la Soprintendenza di Novara ha inviato parere favorevole al segretariato regionale dei beni culturali per il Piemonte il 23 maggio 2023. L'autorizzazione richiedeva espressamente l'invio al Ministero della cultura della convenzione stipulata, invio prontamente effettuato dal Comune in data 24 maggio; ad oggi non è pervenuta ancora alcuna risposta da parte del Ministero e tale ritardo sta arrecando un grave nocumento alla popolazione del territorio che si vede privata di un presidio tanto più necessario alla luce dei continui e drammatici episodi di violenza ai danni delle donne riportati dalle cronache, si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga necessario e urgente inviare le dovute autorizzazioni al Comune di Borgomanero al fine di consentire l'apertura del centro antiviolenza provinciale nel bene confiscato.

(3-00755)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

[MAGNI](#), [ROJC](#) - *Ai Ministri delle imprese e del made in Italy e del lavoro e delle politiche sociali.* - Premesso che:

Electrolux di Porcia (Pordenone), dopo aver rischiato la chiusura, tra il 2015 e il 2018, ha rilanciato la produzione con un delta positivo intorno alle 100.000 macchine, superiore a quanto previsto dal piano industriale;

nel 2019 l'azienda ha avviato un piano di investimenti sugli impianti che scontavano un ritardo di innovazione, puntando su macchine a risparmio energetico con *standard* qualitativi elevati;

nel 2020, nonostante la pandemia, l'azienda ha aumentato i volumi richiesti, imponendo un piano di assunzioni a tempo determinato di oltre 100 unità, con un programma di lavoro straordinario;

tuttavia, si è verificata l'interruzione di forniture di semicomponenti, dovuta alla chiusura forzata delle aziende produttrici cinesi, mettendo in crisi la filiera, scaricando sul pubblico il peso delle chiusure

attraverso gli ammortizzatori sociali e compromettendo i tempi di consegna, nonostante i volumi di produzione siano rimasti rassicuranti sino ai primi mesi del 2022;
a fine 2022, i produttori che si sono garantiti le forniture delle componenti hanno conquistato quote di mercato perse dall'azienda, anche a causa dell'aumento dei costi energetici per lo scoppio del conflitto russo-ucraino;
il 2022 si è chiuso con una produzione quasi dimezzata, da parte dell'azienda, con la fuoriuscita di circa 90 lavoratori;
nel 2023 nei confronti dei lavoratori è stata disposta la cassa integrazione ordinaria;
da ultimo, esaurita la cassa integrazione, il contratto di solidarietà sta evitando che si proceda agli esuberi, ma è assolutamente necessario un intervento per limitarne l'impatto sui salari, nonché, più in generale, per la ripresa del comparto;
è evidente che la crisi sistemica del mercato e il futuro incerto legato a cessioni generino estrema preoccupazione nei lavoratori, nell'indotto e nel territorio;
un rilancio degli investimenti di Electrolux in Italia sarebbe fondamentale per salvaguardare lo stabilimento di Porcia, ancora oggi *asset* irrinunciabile per il territorio, dopo essere stato salvato solo qualche anno fa dalla chiusura, a seguito di una diffusa mobilitazione, si chiede di sapere:
quali siano le iniziative che il Governo intenda adottare per evitare la chiusura o l'eventuale cessione di Electrolux e per garantire i relativi posti di lavoro;
se ritenga di provvedere, con idonee misure, al rilancio del settore degli elettrodomestici in Italia.

(4-00773)

[BILOTTI](#) - *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze.* - Premesso che:

nel settembre 2023 fonti di stampa riportavano la decisione di Trenitalia di sopprimere la tratta Battipaglia-Salerno del collegamento Frecciarossa 9516 Battipaglia-Torino Porta nuova, rendendo, di fatto, la tratta originaria da Salerno, a partire dal 1° ottobre 2023;
Trenitalia, rispondendo in data 25 settembre 2023 a una nota inviata dall'interrogante sulla questione, ha confermato la soppressione e riferito che la decisione era stata presa "a seguito della revisione delle fasce di interruzione notturna della linea da parte del Gestore dell'Infrastruttura e sulla base dei flussi di traffico osservati, tali da non garantire la sostenibilità economica di tale prolungamento";
quale conseguenza di detta decisione, dunque, tra Battipaglia e Torino Porta nuova è rimasto in vigore solamente il collegamento Frecciarossa 9642, con partenza alle ore 12:44, mentre non vi è più alcun collegamento mattutino (il Frecciarossa 9516 partiva alle ore 5:30);
considerato che:

Trenitalia è una società pubblica partecipata al 100 per cento da Ferrovie dello Stato italiane, direttamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze;

la soppressione del tratto Battipaglia-Salerno rischia seriamente di contribuire a frenare lo sviluppo dell'area della piana del Sele e di quelle limitrofe. La finalità della partenza da Battipaglia si inquadrava nell'idea di rendere il comune del salernitano un vero e proprio *hub* dell'alta velocità, anche tramite attività di ricovero e manutenzione del materiale rotabile proprio dei treni veloci. Gli obiettivi di tale idea erano di contribuire al contrasto allo spopolamento delle aree interne, nonché alla grave crisi industriale del tessuto produttivo del salernitano, che già aveva subito rilevanti conseguenze dal fermo alla realizzazione dell'interporto di Battipaglia, finalizzato alla riorganizzazione del traffico merci nell'area di sviluppo industriale della città (circa 40 ettari), attraverso il collegamento alla rete ferroviaria e alla A3, la cui area dovrebbe essere ora destinata a un *hub* del freddo, in risposta alle esigenze delle aziende agricole della piana del Sele;

a quanto risulta dalla stampa, i treni Trenitalia Frecciarossa che partono la mattina da Salerno vengono puliti negli orari serali e poi stazionano per la notte proprio presso Battipaglia e, dunque, sembra plausibile che la tratta originaria da Battipaglia del collegamento Frecciarossa 9516 non creerebbe eccessive problematiche all'azienda;

Rete ferroviaria italiana, altra società partecipata al 100 per cento da Ferrovie dello Stato, a maggio

2023 si è aggiudicata la gara per la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori del lotto funzionale Battipaglia-Romagnano, facente parte della realizzazione di una nuova linea ad alta velocità tra Salerno e Reggio Calabria, per un valore di oltre 2 miliardi di euro, finanziati anche con fondi del PNRR, nell'ambito del corridoio della rete centrale denominato "Scandinavia-Mediterraneo" del Trans-European transport network (TEN-T), *core network* dell'Unione europea;

nel *dossier* di progetto redatto da RFI nel gennaio 2022, si afferma che la realizzazione del lotto relativo alla tratta Battipaglia-Romagnano presenta potenzialità in grado "di generare valore con particolare riferimento alla capacità intrinseca del Progetto di contribuire alla ridefinizione del futuro assetto infrastrutturale del Sud d'Italia, al raggiungimento dei target europei di riduzione delle emissioni e di progressiva decarbonizzazione della mobilità nonché di uniformare la qualità dei servizi di trasporto e ridurre gli squilibri territoriali tra aree del Paese. (...) La rilevanza strategica del Progetto è dettata in primo luogo nel suo posizionamento geografico all'interno dello scenario infrastrutturale futuro previsto per il Mezzogiorno d'Italia, in quanto rappresenta il collegamento fondamentale per il miglioramento delle relazioni trasportistiche su due direttrici meridionali, quali: Salerno-Reggio Calabria, essendo uno degli interventi dello 'scenario prioritario' di realizzazione della Nuova Linea Alta Velocità e Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto, attraverso l'interconnessione all'altezza di Romagnano alla futura linea AV della linea esistente Potenza-Metaponto. La realizzazione del Programma di interventi AV rappresenta un'opportunità concreta di valorizzazione del territorio, tracciando, direttamente e indirettamente, benefici ad ampia scala (...). Infine, è possibile considerare anche un sensibile impatto positivo sull'economia dei territori con un ritorno in termini di benefici anche occupazionali conseguenti alla costruzione delle opere e alle attività connesse (acquisti di servizi sul territorio, alloggi, ristorazione, vigilanza, pulizie, ...)";

il giorno successivo alla cancellazione della tratta Battipaglia-Salerno, Italo-Nuovo trasporto viaggiatori S.p.A. ha comunicato che intende introdurre nuovi trasporti intermodali e, in particolare, a partire dal 2 ottobre 2023: "4 collegamenti giornalieri che collegheranno Torino, Milano, Reggio Emilia, Bologna, Firenze e Roma a Pompei, Ercolano, Nocera Inferiore e Battipaglia (utilizzando la stazione di Napoli Afragola come hub intermodale). Una linea pensata per i numerosi turisti che in ogni periodo dell'anno si recano a visitare gli antichi scavi delle città campane, oltre che per i cittadini del territorio, che avranno così modo di essere serviti dall'Alta Velocità",

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza della decisione di Trenitalia di rendere la tratta Battipaglia-Torino Porta nuova originaria da Salerno e se intendano prendere iniziative affinché i collegamenti ad alta velocità rimangano disponibili a partire da Battipaglia negli orari mattutini, anche in considerazione del prospettato prolungamento del servizio fino a Reggio Calabria, già in fase di realizzazione.

(4-00774)

[MALPEZZI](#), [SENSI](#), [ALFIERI](#), [CAMUSSO](#), [CRISANTI](#), [D'ELIA](#), [FURLAN](#), [GIACOBBE](#), [LA MARCA](#), [LOSACCO](#), [MANCA](#), [MARTELLA](#), [MISIANI](#), [NICITA](#), [PARRINI](#), [RANDO](#), [ROJC](#), [TAJANI](#), [VALENTE](#), [VERDUCCI](#), [ZAMBITO](#) - *Al Ministro dell'università e della ricerca.* -
Premesso che:

la formazione dei dipendenti è un pilastro di qualsiasi strategia incentrata sullo sviluppo delle risorse umane. Maturare nuove competenze più aderenti alle nuove sfide tecnologiche e ampliare le proprie capacità al fine di crescere e professionalizzare il proprio contributo assumono ancor più importanza nella pubblica amministrazione, viste le sfide collegate all'attuazione del piano nazionale di ripresa e resilienza, che necessitano di esperti con una formazione quanto più completa e elevata possibile e considerato che, in generale, elevare gli *standard* qualitativi nel settore pubblico apporta benefici a tutta la collettività;

in Italia sempre più dipendenti della pubblica amministrazione decidono di intraprendere nuovi percorsi universitari al fine di migliorare e accrescere le proprie competenze, per calarsi con maggiore consapevolezza nei nuovi paradigmi che contraddistinguono oggi il mondo del lavoro e il rapporto con il funzionamento delle istituzioni pubbliche;

con l'iniziativa "PA 110 e lode", frutto di un protocollo d'intesa firmato il 7 ottobre 2021 tra il Ministro

pro tempore per la pubblica amministrazione, Renato Brunetta, e la Ministra *pro tempore* dell'università e della ricerca, Maria Cristina Messa, è stato offerto a tutti i dipendenti pubblici la possibilità di fruire di un incentivo per l'accesso a corsi di laurea;

la scelta del Governo Draghi di stipulare il protocollo d'intesa "PA 110 e lode" coinvolgendo la CRUI, conferenza dei rettori delle università italiane, che associa gli atenei italiani statali e non, ha dimostrato la volontà di garantire in ogni modo la qualità del servizio e della preparazione dei professionisti della pubblica amministrazione, offrendo loro un percorso formativo ispirato ai principi alla base dell'istruzione universitaria, da sempre fiore all'occhiello del nostro Paese, vista la sua storicità, pregio e tradizione in Europa;

nell'ambito dell'iniziativa "PA 110 e lode", nel 2021 il ministro Brunetta ha firmato protocolli d'intesa solo ed esclusivamente con università tradizionali, in quanto le valutazioni prodotte fino a quel momento dall'ANVUR sulle università telematiche restituivano un quadro non soddisfacente della qualità dell'offerta accademica;

secondo i recenti rapporti di accreditamento periodico dell'ANVUR risulta che su una scala di valutazione che va da A (molto positivo) ad E (insoddisfacente), solo una delle 11 università telematiche italiane ha ottenuto la valutazione B (pienamente soddisfacente); delle altre 10, nessuna ha superato la valutazione C (soddisfacente) e addirittura 3 università telematiche hanno ottenuto la valutazione D (accreditamento condizionato alla risoluzione delle criticità riscontrate);

considerato che:

negli ultimi mesi il Dipartimento della funzione pubblica della Presidenza del Consiglio dei ministri ha stipulato con alcune università telematiche dei protocolli d'intesa per ampliare la platea dell'iniziativa "PA 110 e lode" anche a questa tipologia di università, al fine di consentire a tutti i dipendenti pubblici di frequentare telematicamente corsi di laurea. Ad oggi, il ministro Zangrillo ha firmato i protocolli soltanto con "Universitas Mercatorum", università telematica "Pegaso" e università telematica "San Raffaele" di Roma;

come si legge a mezzo stampa e in particolare sul quotidiano "Il Domani" del 28 luglio 2023, il ministro Paolo Zangrillo "ha consentito l'ingresso del fondo britannico Cvc Capital Partners" (fondo che controlla le tre università telematiche citate) nel mercato della formazione del personale della pubblica amministrazione;

tale situazione rischia di indebolire la scelta strategica di promuovere l'istruzione terziaria e il conseguimento di lauree da parte dei dipendenti della pubblica amministrazione tramite convenzioni con le università tradizionali, a vantaggio di una laurea conferita da alcune università esclusivamente telematiche,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti illustrati e se non ritenga opportuno promuovere percorsi di formazione terziaria dei dipendenti della pubblica amministrazione e della nuova classe dirigente del nostro Paese non penalizzando le università statali;

se non ritenga necessario garantire un'adeguata formazione universitaria ai dipendenti pubblici chiamati a gestire la cosa pubblica per il rilancio di tutto il sistema Paese, incentivando un percorso formativo all'altezza della riconosciuta eccellenza che può esprimere l'Italia.

(4-00775)

[DE CRISTOFARO](#) - *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'ambiente e della sicurezza energetica e dell'economia e delle finanze.* - Premesso che:

in data 14 giugno 2023 il Governo ha inserito nel nuovo "decreto Giubileo" il progetto di "Royal Caribbean" per la realizzazione, su aree demaniali ma fuori dalla giurisdizione del *port authority*, un nuovo *terminal* crociere a Fiumicino (Isola Sacra);

l'allegato al decreto, che contiene le schede degli interventi beneficiari di quelle che, ad avviso dell'interrogante, sono scorciatoie autorizzative oggetto stesso del provvedimento normativo, usa toni assai critici con riguardo al sistema portuale laziale, che "sconta un ritardo quantitativo di offerta rispetto ai concorrenti del Mediterraneo occidentale", aggiungendo che con il progetto di Royal Caribbean, "il porto di Fiumicino rappresenterà un nuovo e straordinario ingresso, attraverso la via

marittima: la terza porta verso Roma Capitale, il suo entroterra e il Lazio tutto" e "durante il Giubileo 2025, il Porto e le sue strutture di standard di livello internazionale (es. gli spazi pubblici, l'hotel, il terminal), potranno quindi essere messi a disposizione della Struttura Commissariale e del Tavolo di lavoro per eventi o altre iniziative. Non solo: le navi da crociera sono state spesso usate quali 'città galleggianti', utili quando è necessario integrare l'offerta ricettiva";

sembrirebbe acquisita la concessione all'utilizzo dell'area e la Fiumicino Waterfront (la società controllata da Royal Caribbean) ha avviato i lavori di messa in sicurezza dell'area e del vecchio faro e ad ottobre 2022 ha completato l'aggiornamento dello studio di fattibilità, producendo l'elaborazione della variante al progetto definitivo, che verrà sottoposta alle procedure di VIA e alla conferenza dei servizi entro l'anno 2023;

considerato infine che:

il nuovo porto commerciale di Fiumicino è un'infrastruttura pubblica strategica per lo sviluppo nazionale e locale, come stabilito dagli atti di pianificazione di recente approvazione e come fissato dal protocollo di intesa per il completamento del piano strategico dell'*hub* portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta (Latina) e del sistema di rete e della logistica sottoscritto dalla Presidenza del Consiglio dei ministri nel 2013 e risponde alle esigenze di aumento selettivo, in ottica di distinzione funzionale, rispetto alle caratteristiche e funzioni del porto di Civitavecchia;

la variante del progetto definitivo del porto turistico di Isola Sacra, autorizzato ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 509 del 1997, introduce la funzione crocieristica;

il Governo ha inserito nel decreto Giubileo (decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 8 giugno 2023) il progetto di Royal Caribbean,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza dell'esistenza di un progetto per circa 500 milioni di euro, attivo da oltre 10 anni e per cui sarebbero stati affidati i lavori nelle scorse settimane, per la realizzazione di un nuovo porto commerciale e crocieristico gestito dall'Autorità portuale e quindi da un ente pubblico, a meno di due chilometri da quello proposto dalla società privata Royal Caribbean e di quali elementi disponga in ordine alla regolarità delle concessioni fin qui acquisite dal vettore privato;

se risulti che le aree interessate dalla costruzione del porto crocieristico privato, per effetto del decreto legislativo n. 169 del 2016, rientrino nella competenza dell'Autorità portuale di sistema e che quindi non possano ricadere nella competenza, quand'anche straordinaria, del commissario per il Giubileo;

se non si ritenga opportuno promuovere studi e valutazioni in relazione all'impatto dell'opera dal punto di vista ambientale e della mobilità nella zona, già problematica per la presenza dell'aeroporto "Leonardo da Vinci";

se ritengano legittima l'introduzione, nell'ambito della variante del progetto definitivo, della funzione crocieristica, con impatto tutt'altro che irrilevante rispetto alla funzione diportistica del progetto precedentemente autorizzato, a beneficio di un soggetto privato;

se l'eventuale approvazione della variante del progetto definitivo di Isola Sacra con l'introduzione della funzione crocieristica a beneficio della Fiumicino Waterfront (Royal Caribbean) non costituisca un grave nocumento per il ruolo e la funzione dell'Autorità portuale, ovvero dello stesso Stato, visto che comporterà una struttura ridondante e concorrenziale rispetto alle infrastrutture dell'autorità medesima, così vanificando gli effetti degli investimenti pubblici su queste ultime.

(4-00776)

[BILOTTI](#), [NAVE](#), [LICHERI Sabrina](#), [MAZZELLA](#) - *Ai Ministri delle imprese e del made in Italy e del lavoro e delle politiche sociali.* - Premesso che:

fonti di stampa riportano l'ennesimo caso di crisi aziendale nel territorio del salernitano, già individuato quale area di crisi, che, nel caso concreto, riguarda lo stabilimento della Nexans, rilevante azienda francese nel settore delle linee di trasmissione via cavo a bassa e media tensione, sito a Battipaglia;

in particolare, viene riportato che presso lo stabilimento prestano la propria opera 180 dipendenti, dei quali 69 in *staff leasing*, ma che lo stesso attraverserebbe un momento di rilevante crisi di produzione;

per tale motivo, la Nexans avrebbe aderito alla cassa integrazione ordinaria per 13 settimane, a partire dal 21 agosto 2023, dunque fino alla seconda metà di novembre 2023. Tuttavia, dopo oltre un mese e mezzo, non si intravedono segnali di ripresa;

i portavoce della rappresentanza sindacale unitaria dell'azienda riportano di aver esposto la situazione, al fine di ottenere risposte precise dai vertici, al delegato del comitato aziendale europeo della Nexans che, a fine ottobre 2023, dovrebbe avere un incontro con i vertici aziendali francesi per riferire sulla situazione,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza della situazione e se sia stata avanzata la richiesta dell'apertura di un tavolo di crisi;

quali azioni intendano intraprendere per tutelare lo stabilimento Nexans a Battipaglia e i lavoratori ivi impiegati.

(4-00777)

[MAZZELLA](#), [CATALDI](#), [GUIDOLIN](#), [PIRONDINI](#), [PIRRO](#), [BEVILACQUA](#), [BILOTTI](#), [TREVISI](#), [ALOISIO](#), [FLORIDIA Barbara](#), [NAVE](#) - *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'università e della ricerca e dell'economia e delle finanze.* - Premesso che:

negli ultimi anni, il livello medio degli affitti relativi al mercato privato degli immobili è divenuto sempre più insostenibile, complice anche il forte tasso di inoccupazione e disoccupazione, soprattutto nelle aree fragili del Paese. Stando a dati forniti dall'ISTAT nel 2022, 11,8 milioni di italiani vivono in affitto, più specificamente il 45,3 per cento delle famiglie in povertà assoluta;

secondo un *report* pubblicato dal *forum* "Disuguaglianze e diversità", "le domande di case popolari in attesa nelle liste comunali ammontano a 650.000, con un patrimonio abitativo pubblico sufficiente a soddisfare appena un terzo del reale fabbisogno". Pertanto, secondo i dati forniti dai sindacati SUNIA, SICET, UNIAT, al 1° gennaio 2022 gli sfratti da eseguire in Italia ammontavano a circa 150.000, di cui il 90 per cento per morosità. Più specificamente, nell'ultima decade gli sgomberi, dovuti prevalentemente a casi di morosità incolpevole, sono aumentati del 57 per cento;

al fine di sostenere gli italiani che recano un livello reddituale esiguo, con legge n. 431 del 1998 è stato istituito, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un fondo di sostegno all'affitto. Con decreto-legge n. 102 del 2013 (art. 6, comma 5), presso il Ministero delle infrastrutture, è stato istituito il fondo per la morosità incolpevole, disponendo che le risorse vengano assegnate ai Comuni ad alta tensione abitativa, che a loro volta provvedono a riconoscere detto contributo ai soggetti beneficiari. Più specificamente, le risorse recano l'obiettivo di ristorare le famiglie destinatarie di un atto di intimazione di sfratto per morosità, con sopravvenuta impossibilità a provvedere al pagamento del canone di locazione a causa della perdita o consistente riduzione del reddito del nucleo familiare;

tali fondi si sono dimostrati uno strumento utile per contrastare l'emergenza abitativa, per ridurre il contenzioso tra conduttori e proprietari e dunque per limitare gli sfratti per morosità. L'emergenza da COVID-19, prima, e la guerra in Ucraina, dopo, hanno messo a dura prova il tessuto economico italiano. Inoltre, a fronte di un'inflazione galoppante e di un forte rincaro delle utenze, i salari, anziché aumentare, sono diminuiti: si citano, ad esempio, i dati forniti dal Ministero dell'economia e delle finanze in data 13 aprile 2022, secondo cui i redditi da lavoro degli italiani, in controtendenza con quanto si è verificato nel resto dell'area OCSE, negli ultimi 30 anni hanno conosciuto una flessione del 3 per cento;

nonostante le forti criticità descritte, il bilancio di previsione statale per l'anno finanziario 2023 e il bilancio pluriennale per il triennio 2023-2025 non hanno previsto alcun finanziamento del fondo di sostegno all'affitto e del fondo per la morosità incolpevole. La decisione di demandare agli enti locali gli interventi volti a sostenere le politiche abitative ha costretto i Comuni, soprattutto quelli più fragili, ad ottemperare a queste finalità depauperando gran parte delle risorse dei propri bilanci, impedendo loro di finanziare servizi importanti ovvero necessari interventi, progetti o misure, a danno di interesse collettività. Ciò considerato, le risorse del PNRR volte a sostenere l'edilizia pubblica, le politiche abitative, la rigenerazione urbana e l'*housing* sociale ammontano a soli 7 miliardi di euro, di cui appena lo 0,5 per cento, cioè, mezzo miliardo, destinati a potenziare la disponibilità di alloggi sociali,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo condividano l'opportunità di reintegrare, almeno su base triennale, il finanziamento del fondo per il sostegno all'affitto e del fondo per la morosità incolpevole, dando seguito alla legge n. 431 del 1998 e alla legge n. 124 del 2013;

se ritengano di stanziare un apposito fondo da destinare ai Comuni che intendano procedere alla valorizzazione, al recupero e alla rigenerazione di case popolari o immobili comunali inutilizzati, nonché acquistare nuove unità immobiliari da destinare ai cittadini in condizioni di povertà assoluta;

se condividano l'opportunità di istituire un comitato interministeriale, che operi in stretta connessione con le Regioni e gli enti locali, preposto ad affrontare l'emergenza abitativa, con l'obiettivo di affrontare e superare le diverse criticità nel settore dell'abitare;

quali iniziative intendano assumere al fine di adottare un piano straordinario ed emergenziale per le persone senza fissa dimora, con l'obiettivo di assicurare loro almeno una piena accoglienza nelle ore notturne e totale in caso di condizioni climatiche avverse;

se condividano l'opportunità di stanziare risorse adeguate volte a recuperare gli oltre 50.000 alloggi di edilizia residenziale pubblica ancora inutilizzati, consentendo così un primo scorrimento di graduatorie delle case popolari bloccate da anni;

quali siano le modalità attraverso cui intendono affrontare l'emergenza abitativa e se condividano l'opportunità di adottare provvedimenti volti ad impedire o ritardare sfratti di famiglie in difficoltà, anche attraverso lo stanziamento di risorse *ad hoc* atte a ristorare i proprietari degli immobili locati;

se condividano l'opportunità di adottare ulteriori provvedimenti per sostenere le spese dell'affitto per gli studenti fuori sede, incrementandone la quota di detrazione fiscale.

(4-00778)

[MAZZELLA](#), [CATALDI](#), [GUIDOLIN](#), [PIRONDINI](#), [PIRRO](#), [BEVILACQUA](#), [BILOTTI](#), [TREVISI](#), [ALOISIO](#), [NAVE](#) - *Al Ministro delle imprese e del made in Italy.* - Premesso che:

nel corso della puntata della trasmissione televisiva "Estate diretta", andata in onda su RAI1 il 28 agosto 2023, si commentavano alcuni gravi fatti avvenuti a Palermo, relativi ad uno stupro di gruppo; in particolare, dal minuto 14:20 circa fino al minuto 16:00 circa, è intervenuto in collegamento esterno da Potenza il dottor Andrea Di Consoli, il quale, per descrivere il cattivo comportamento del branco di Palermo utilizzando dei termini offensivi, ad un certo punto ha incredibilmente utilizzato il termine "autismo di gruppo" in modo dispregiativo, riferendosi agli stupratori;

a parere degli interroganti quanto avvenuto lede la dignità delle persone autistiche, dei loro familiari e delle associazioni, rendendo vani anni di battaglie finalizzate all'integrazione e all'utilizzo di termini che non offendano e umilino le persone affette da disabilità. Si evidenzia che nessuno dei conduttori ha preso le distanze da quanto accaduto, amplificando in tal modo la portata dell'offesa;

considerato che:

in data 6 settembre 2023, l'associazione campana per la tutela dei disabili "La battaglia di Andrea", seguita legalmente dall'avvocato Sergio Pisani, ha inviato una comunicazione a mezzo PEC alla RAI, chiedendo di adottare ogni opportuno provvedimento, dandone adeguato risalto mediatico;

risulta agli interroganti che l'episodio non sia stato censurato dalla RAI che, in risposta all'*e-mail* ricevuta, ha riferito che quanto esposto nel corso della trasmissione va inquadrato nel perimetro della libertà di espressione, definita "incomprimibile";

a seguito di un ulteriore reclamo avanzato dall'avvocato Pisani, l'ufficio legale della RAI ha risposto, laconicamente e poco professionalmente: "se, vabbè", assecondando la parte ricorrente e dando l'idea di voler frettolosamente chiudere la discussione;

tuttavia, è parere degli interroganti che le espressioni dell'ospite travalichino la libertà d'espressione, esprimendo un nesso indegno tra autismo e violenza sessuale. Analogamente è censurabile il comportamento dei conduttori che non hanno preso le distanze da tali espressioni, acutizzandone la portata;

considerato inoltre che:

in data 15 maggio 2019 l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni ha approvato il regolamento recante disposizioni in materia di rispetto della dignità umana e del principio di non discriminazione e

di contrasto all'*hate speech*;

l'art. 3-ter della direttiva n. 2007/65/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2007, che modifica la direttiva 89/552/CEE del Consiglio relativa al coordinamento di determinate disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri concernenti l'esercizio delle attività televisive, recita: "Gli Stati membri assicurano, con misure adeguate, che i servizi di *media* audiovisivi forniti dai fornitori di servizi di *media* soggetti alla loro giurisdizione non contengano alcun incitamento all'odio basato su razza, sesso, religione o nazionalità";

come riportato dalla testata "quotidianosanita.it" il 1° settembre 2023, sulla vicenda è intervenuta con una nota anche l'Associazione dei genitori di persone con autismo (ANGSA), dichiarando che le parole di Andrea Di Consoli "rischiano di alimentare sull'autismo il pregiudizio e di annullare così gli sforzi quotidiani delle famiglie per inserire i ragazzi in contesti relazionali complessi ed inclusivi", esprimendo "un nesso indegno tra violenza e autismo". Inoltre, l'ANGSA considera "grave" anche "la responsabilità dei due conduttori, che pure hanno figli, nessuno dei quali ha ritenuto di richiamare Di Consoli lasciando così intendere di condividere le sue parole. Stupisce questa mancanza di sensibilità da parte di chi conduce un programma seguito da milioni di telespettatori sulla Rai". Pertanto, l'ANGSA ha richiesto ai responsabili della trasmissione "non solo di porgere le scuse alle famiglie, ma per fare cosa e buona e giusta di ospitarne una in studio per spiegare cosa è l'autismo e come questo con la violenza non abbia alcun collegamento. Sarebbe una scelta di servizio pubblico";

la RAI ha il compito di diffondere un'informazione veritiera e scevra da discriminazioni, si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti esposti e se, nell'ambito delle proprie competenze connesse al contratto di servizio della RAI, condivide l'opportunità che vengano adottate iniziative adeguate volte a sensibilizzare l'opinione pubblica su quanto accaduto, dandone opportuno risalto mediatico.

(4-00779)

[MAZZELLA](#), [CATALDI](#), [GUIDOLIN](#), [PIRONDINI](#), [PIRRO](#), [BEVILACQUA](#), [BILOTTI](#), [TREVISI](#), [ALOISIO](#), [FLORIDIA Barbara](#), [NAVE](#) - *Al Ministro della salute*. - Premesso che:

il cancro al seno è una neoplasia che si sviluppa nelle cellule del tessuto mammario. È il tipo più comune di cancro tra le donne e può variare in termini di aggressività, diffusione e risposta al trattamento. Questa malattia non solo ha un impatto devastante sulla vita delle persone coinvolte, ma rappresenta anche una sfida significativa per la società nel suo complesso. Purtroppo, è una malattia subdola, che spesso viene diagnosticata in fasi avanzate, rendendo il trattamento più complesso e riducendo le possibilità di guarigione;

tuttavia, grazie agli sforzi incessanti della comunità scientifica e sanitaria, oggi si dispone di strumenti di prevenzione e diagnosi sempre più efficaci. In particolare, la ricerca nel campo del cancro al seno è in continua evoluzione. Gli sforzi sono concentrati su nuovi approcci terapeutici, come l'immunoterapia e la terapia genica, che mirano a migliorare l'efficacia e ridurre gli effetti collaterali del trattamento. Inoltre, vi è la medicina personalizzata basata su marcatori molecola;

la prevenzione è fondamentale nella lotta contro il cancro ma non sufficiente: è fondamentale garantire che le persone colpite da questa malattia abbiano accesso a cure di alta qualità e che siano sostenute nel loro percorso di guarigione. Questo richiede non solo investimenti nella ricerca scientifica, ma anche un impegno da parte delle istituzioni e della società nel fornire servizi di supporto e assistenza psicologica alle persone affette da cancro al seno e alle loro famiglie. Si ritiene che le istituzioni abbiano il dovere di ridurre le disuguaglianze nell'accesso alle cure: la cura del cancro al seno non dovrebbe essere influenzata dal reddito, dalla razza o dal luogo di residenza. Pertanto, occorre garantire che tutte le donne, ovunque si trovino, abbiano la possibilità di ricevere diagnosi tempestive, trattamenti adeguati, supporto completo e soprattutto gratuito;

relativamente alla terapia, il farmaco "Enhertu" è indicato per il trattamento di soggetti affetti da uno specifico tumore mammario: il cancro della mammella HER2+, e HER2 è l'acronimo di "human epidermal growth factor receptor 2" e si riferisce ai recettori dei fattori di crescita che spingono le cellule tumorali a dividersi. Più specificamente, come certifica l'Agenzia europea per i medicinali, Enhertu è un medicinale indicato per il trattamento di adulti affetti da: a) cancro della mammella

HER2-positivo metastatico che si è diffuso ad altre parti dell'organismo o che non può essere asportato chirurgicamente (HER2-positivo significa che le cellule tumorali producono sulla loro superficie grandi quantità di una proteina denominata HER2 che ne accelera la crescita), Enhertu è utilizzato da solo nelle pazienti che hanno seguito uno o più trattamenti mirati anti HER2; b) cancro della mammella "HER2-low" non asportabile chirurgicamente o metastatico ("HER2-low" significa che le cellule tumorali producono una certa quantità di HER2 sulla loro superficie, ma in misura minore rispetto alle cellule tumorali HER2-positivo);

risulta agli interroganti che l'*iter* di rimborsabilità del farmaco è stato concluso solo per la tipologia HER2-positivo e non anche per la HER2-low, fattispecie che costringerà migliaia di pazienti a dover attendere almeno fino al mese di febbraio 2024;

è parere degli interroganti che, alla luce delle atroci sofferenze patite dai soggetti affetti da cancro della mammella "HER2-low", il Governo abbia il dovere politico, civico e morale di offrire una speranza di guarigione, accelerando la procedura di rimborsabilità del farmaco anche per la cura della patologia "HER2-low";

come risulta da un articolo pubblicato dalla testata "QuotidianoSanità" in data 11 aprile 2023, l'Esecutivo ha lavorato ad un decreto attuativo che regola una nuova organizzazione dell'Agenzia italiana del farmaco, che verrà articolata in una serie di nuove figure, in un'ottica di "ristrutturazione" dei preesistenti organi interni, come le commissioni tecniche che vengono assorbite in un'unica commissione, nonché le figure del direttore amministrativo e del direttore tecnico-scientifico. In particolare, "attraverso il decreto sono individuate non più solo le funzioni, ma anche le modalità di nomina dello stesso presidente di AIFA, nonché del direttore amministrativo e del direttore tecnico-scientifico (...). Ed è disciplinata la composizione della nuova commissione 'unica' scientifica ed economica del farmaco (Cse) che andrà a sostituire i due consessi tecnici finora attivi: Cts (commissione tecnico-scientifica) e Cpr (Comitato prezzi e rimborsi)",

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo ritenga opportuna l'accelerazione della procedura di rimborsabilità del farmaco Enhertu, rendendo questa opzione terapeutica al più presto disponibile gratuitamente, così da migliorare significativamente la progressione della cura del cancro;

se la lentezza dell'*iter* burocratico dipenda anche dalla lentezza con la quale si sta procedendo alla nuova organizzazione dell'AIFA, atteso che, come risulta agli interroganti, non sono state effettuate tutte le nomine previste dal Ministero competente e se, pertanto, condivide l'opportunità di velocizzare la riforma dell'Agenzia.

(4-00780)

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

A norma dell'articolo 147 del Regolamento, la seguente interrogazione sarà svolta presso la Commissione permanente:

8^a Commissione permanente (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica):

3-00754 del senatore Barcaiolo, sui danni provocati da un incendio scoppiato nell'azienda per il trattamento di rifiuti Ca.Re. S.r.l. di Carpi (Modena).

Il presente fascicolo raccoglie i testi di tutti gli atti parlamentari relativi all'iter in Senato di un disegno di legge. Esso e' ottenuto automaticamente a partire dai contenuti pubblicati dai competenti uffici sulla banca dati Progetti di legge sul sito Internet del Senato (<https://www.senato.it>) e contiene le sole informazioni disponibili alla data di composizione riportata in copertina. In particolare, sono contenute nel fascicolo informazioni riepilogative sull'iter del ddl, i testi stampati del progetto di legge (testo iniziale, eventuale relazione o testo-A, testo approvato), e i resoconti sommari di Commissione e stenografici di Assemblea in cui il disegno di legge e' stato trattato, sia nelle sedi di discussione di merito sia in eventuali dibattiti connessi (ad esempio sul calendario dei lavori). Tali resoconti sono riportati in forma integrale, e possono quindi comprendere contenuti ulteriori rispetto all'iter del disegno di legge.