



DISEGNO DI LEGGE

**presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri (MELONI)
e dal Ministro per gli affari europei, il Sud,
le 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 stanZIA 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.

€ 1,00