



Assemblea

RESOCONTO STENOGRAFICO

ALLEGATI

ASSEMBLEA

115^a seduta pubblica

mercoledì 18 ottobre 2023

Presidenza del vice presidente Rossomando

INDICE GENERALE

<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>	5
<i>ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta)</i>	39
<i>ALLEGATO B (contiene i testi eventualmente consegnati alla Presidenza dagli oratori, i prospetti delle votazioni qualificate, le comunicazioni all'Assemblea non lette in Aula e gli atti di indirizzo e di controllo)</i>	59

INDICE

RESOCONTO STENOGRAFICO

SULL'ORDINE DEI LAVORI

PRESIDENTE.....5

PER UN'INFORMATIVA URGENTE DEL GOVERNO SULLA SITUAZIONE DELL'ILVA

PRESIDENTE.....7

PAITA (*Az-IV-RE*)5MISIANI (*PD-IDP*)6MAGNI (*Misto-AVS*).....7

DISEGNI DI LEGGE

Seguito della discussione:

(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)

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.....8

PETRUCCI, *relatrice*.....8GAVA, *vice ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica*.....8BASSO (*PD-IDP*)8

SALUTO AD UNA RAPPRESENTANZA DI AMMINISTRATORI LOCALI E DI UNA ASSOCIAZIONE

PRESIDENTE.....9

DISEGNI DI LEGGE

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 870:

PRESIDENTE.....9, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20

FLORIDIA AURORA (*Misto-AVS*).....9, 21MENNUNI (*FdI*)10BASSO (*PD-IDP*)11, 13, 20SIRONI (*M5S*)12, 16, 18PETRUCCI, *relatrice*.....15, 17GAVA, *vice ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica*.....15, 17ROMEO (*LSP-PSd'Az*)17, 20DI GIROLAMO (*M5S*)17ALFIERI (*PD-IDP*).....18MUSOLINO (*Az-IV-RE*)23

SALUTO AD UNA RAPPRESENTANZA DI STUDENTI

PRESIDENTE.....25

DISEGNI DI LEGGE

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 870:

PRESIDENTE.....35

ROSSO (*FI-BP-PPE*)25SIRONI (*M5S*)26POTENTI (*LSP-PSd'Az*).....29BASSO (*PD-IDP*)31SIGISMONDI (*FdI*).....32

INTERVENTI SU ARGOMENTI NON ISCRITTI ALL'ORDINE DEL GIORNO

PRESIDENTE.....36

SALLEMI (*FdI*)35

DISEGNI DI LEGGE

Annuncio di presentazione36

ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA DI MARTEDÌ 24 OTTOBRE 202337

ALLEGATO A

DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE N. 870

Articolo 1 del disegno di legge di conversione 39

Allegato recante le modificazioni apportate dalla Commissione 39

Articolo 1 del decreto-legge nel testo comprendente le modificazioni apportate dalla Commissione 42

Emendamenti e ordini del giorno 43

Articolo 1-*bis* del decreto-legge nel testo comprendente le modificazioni apportate dalla Commissione 50

Emendamenti..... 51

Articolo 1-*ter* del decreto-legge nel testo comprendente le modificazioni apportate dalla Commissione 53

Emendamenti e ordine del giorno..... 54

Articolo 2 del decreto-legge nel testo comprendente le modificazioni apportate dalla Commissione 58

ALLEGATO B

PARERI

Parere espresso dalla 5a Commissione permanente sul testo del disegno di legge n. 870 e sui relativi emendamenti 59

VOTAZIONI QUALIFICATE EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA..... 60

SEGNALAZIONI RELATIVE ALLE VOTAZIONI EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA 73

CONGEDI E MISSIONI 73

INSINDACABILITÀ

Richieste di deliberazione. Deferimento..... 73

DISEGNI DI LEGGE

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-Ncl-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.

Annunzio di presentazione	73	INTERROGAZIONI	Risposte scritte	76
Presentazione del testo degli articoli.....	74		Interrogazioni	76
GOVERNO		Orali con carattere d'urgenza ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento.....	77	
Trasmissione di atti per il parere. Deferimento.....	74	Con richiesta di risposta scritta.....	78	
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	75	Da svolgere in Commissione.....	89	
CORTE COSTITUZIONALE				
Trasmissione di sentenze. Deferimento	75			

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 pronunciarsi.

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 Florida 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 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 1.6, 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 Floridaia 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 utilizzando 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 Florida 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 *(Fdl)*. 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 Florida 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 Florida 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 Florida 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 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).*

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 pronunciarsi 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 sanno 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.

Colleghe, 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. Colleghe, 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 mo-

nitoraggio 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 stragemma 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 relatrice 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 spegnere 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 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'accurato appello che la senatrice Menunni 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 contemperare 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:

Discussione del disegno di legge:

Interventi a sostegno della competitività dei capitali (*collegato alla manovra di finanza pubblica*) (*voto finale con la presenza del numero legale*) - Relatori DAMIANI e ORSOMARSO (*Relazione orale*) (674)

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 FLORIDIA, 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 FLORIDIA, 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 FLORIDIA, 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 auto-trazione, 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 FLORIDIA, 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),

premesso 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);

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

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),

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.

ARTICOLO 1-BIS DEL DECRETO-LEGGE NEL TESTO COMPREN-
DENTE 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 FLORIDIA, MAGNI, CUCCHI, DE CRISTOFARO

Respinto

Sopprimere il comma 1.

1-bis.101

AURORA FLORIDIA, 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 FLORIDIA, 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 FLORIDIA

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 FLORIDIA, MAGNI, CUCCHI, DE CRISTOFARO

Respinto

Sopprimere il comma 2.

1-bis.109

AURORA FLORIDIA, 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 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

Respinto

Sopprimere il comma 4.

**ARTICOLO 1-TER DEL DECRETO-LEGGE NEL TESTO COMPREN-
DENTE 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

VOTAZIONE		OGGETTO	RISULTATO						ESITO
Num.	Tipo		Pre	Vot	Ast	Fav	Cont	Magg	
<u>1</u>	Nom.	Disegno di legge n. 870. Em. 1.1, Basso e altri	133	132	007	055	070	063	RESP.
<u>2</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1.39, Aurora Floridaia e altri	142	141	009	032	100	067	RESP.
<u>3</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1.3, Lorefice	141	140	035	029	076	053	RESP.
<u>4</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1.100, Basso e altri	140	139	009	031	099	066	RESP.
<u>5</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1.101, Aurora Floridaia e altri	145	144	059	005	080	043	RESP.
<u>6</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1.6, Sironi	142	141	010	055	076	066	RESP.
<u>7</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1.7, Sironi	145	144	009	056	079	068	RESP.
<u>8</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1.8, Sironi	144	143	009	056	078	068	RESP.
<u>9</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1.9, Basso e altri	140	139	009	056	074	066	RESP.
<u>10</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1.41, Aurora Floridaia e altri	146	145	059	005	081	044	RESP.
<u>11</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1.15, Basso e altri	147	146	032	035	079	058	RESP.
<u>12</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1.16, Sironi	148	147	008	058	081	070	RESP.
<u>13</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1.17, Basso e altri	144	143	006	057	080	069	RESP.
<u>14</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1.19, Fregolent	149	148	000	013	135	075	RESP.
<u>15</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1.42, Aurora Floridaia e altri	146	145	008	058	079	069	RESP.
<u>16</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1.24, Basso e altri	145	144	008	057	079	069	RESP.
<u>17</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1.25, Sironi	148	147	036	030	081	056	RESP.
<u>18</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1.102, Di Girolamo	151	150	008	058	084	072	RESP.
<u>19</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1.103, Basso e altri	148	147	007	058	082	071	RESP.
<u>20</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1.104, Basso e altri	149	148	008	058	082	071	RESP.
<u>21</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1.105 (1a parte), Basso e altri	149	148	007	058	083	071	RESP.
<u>22</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1.106, Basso e altri	150	149	007	058	084	072	RESP.
<u>23</u>	Nom.	DDL n. 870. ODG G1.100, Sigismondi e altri	151	150	008	138	004	072	APPR.
<u>24</u>	Nom.	DDL n. 870. ODG G1.101, Di Girolamo	151	150	009	060	081	071	RESP.
<u>25</u>	Nom.	DDL n. 870. ODG G1.102, Naturale e Di Girolamo	150	149	007	058	084	072	RESP.
<u>26</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1-bis.100, Aurora Floridaia e altri	150	149	008	058	083	071	RESP.
<u>27</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1-bis.101, Aurora Floridaia e altri	148	147	006	057	084	071	RESP.
<u>28</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1-bis.102, Basso e altri	148	147	010	052	085	069	RESP.
<u>29</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1-bis.103, Aurora Floridaia e altri	145	144	007	057	080	069	RESP.
<u>30</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1-bis.104, Basso e altri	148	147	008	056	083	070	RESP.
<u>31</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1-bis.105, Basso e altri	148	147	008	056	083	070	RESP.
<u>32</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1-bis.106, Basso e altri	148	147	007	056	084	071	RESP.
<u>33</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1-bis.107, Sironi e Aurora Floridaia	147	146	008	056	082	070	RESP.
<u>34</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1-bis.108, Aurora Floridaia e altri	150	149	007	058	084	072	RESP.
<u>35</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1-bis.109, Aurora Floridaia e altri	150	149	007	057	085	072	RESP.
<u>36</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1-bis.110, Basso e altri	149	148	006	059	083	072	RESP.
<u>37</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1-bis.111, Aurora Floridaia e altri	147	146	007	057	082	070	RESP.
<u>38</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1-ter.100, Alfieri e Basso	146	145	009	054	082	069	RESP.
<u>39</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1-ter.0.100, Basso e altri	146	145	005	056	084	071	RESP.
<u>40</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1-ter.0.101, Di Girolamo	145	144	007	054	083	069	RESP.
<u>41</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1-ter.0.102, Di Girolamo e Mazzella	148	147	022	043	082	063	RESP.
<u>42</u>	Nom.	DDL n. 870. ODG G1-ter.0.103, Romeo e altri	151	150	011	139	000	070	APPR.
<u>43</u>	Nom.	DDL n. 870. Em. 1-ter.0.105, Di Girolamo	151	150	033	034	083	059	RESP.
<u>44</u>	Nom.	DDL n. 870. votazione finale	141	140	000	080	060	071	APPR.

- Le Votazioni annullate e quelle in cui è mancato il numero legale non sono riportate

Nominativo	(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante (s)=Subentrante (N)=Presente non Votante (M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante																			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Alberti Casellati Maria Elisab	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Alfieri Alessandro	F	F	A	F	A	F	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	A	F	F	F
Aloisio Vincenza	F	C	F	C	A	F	F	F	F	A	A	F	F	C	F	F	F	F	F	F

115ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

18 Ottobre 2023

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante (s)=Subentrante (N)=Presente non Votante (M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante																				
Nominativo	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Delrio Graziano	F	F	A	F	A	F	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	A	F	F	F
Di Girolamo Gabriella	F	C	F	C	A	F	F	F	F	A	A	F	F	C	F	F	F	F	F	F
Dreosto Marco	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C		C	C	C	C	C	C	C	C
Durigon Claudio	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Durnwalder Meinhard	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	A	C	C	C	A
Fallucchi Anna Maria					C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Farolfi Marta	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Fazzolari Giovanbattista	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Fazzone Claudio																				
Fina Michele																				
Flordia Aurora	F	F	C	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	F	F	F
Flordia Barbara	F	C	F	C	A	F	F	F	F	A	A	F	F	C	F	F	F	F	F	F
Franceschelli Silvio	F	F	A	F	A	F	F	F	F	A	F	F	F	F	F	F	A	F	F	F
Franceschini Dario	F	F	F	F	A	F	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	A	F	F	F
Fregolent Silvia																				
Furlan Annamaria	F	F	A	F	A	F	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	A	F	F	F
Garavaglia Massimo	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Garnero Santanchè Daniela	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Gasparri Maurizio	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Gelmetti Matteo	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Gelmini Mariastella	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Germanà Antonino Salvatore	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Giacobbe Francesco	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Giorgis Andrea	F	F	A	F	A	F	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	A	F		
Guidi Antonio	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Guidolin Barbara	F	C	F	C	A	F	F	F	F	A	A	F	F	C	F		F	F	F	F
Iannone Antonio	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Irto Nicola	F	F	A	F	A	F	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	A	F	F	F
La Marca Francesca	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
La Pietra Patrizio Giacomo	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
La Russa Ignazio Benito Maria																				
Leonardi Elena		C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Licheri Ettore Antonio	F	C	F	C	A	F	F	F	F	A	A	F	F	C	F	F	F	F	F	F
Licheri Sabrina	F	C	F	C	C	F	F	F	F	A	A	F	F	C	F	F	F	F	F	F
Liris Guido Quintino	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Lisei Marco	C	C		C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Lombardo Marco	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	F	A	A	A	A	A
Lopreiato Ada	F	C	F	C	A	F	F	F	F	A	A	F	F	C	F	F	F	F	F	F
Lorefice Pietro	F	C	F	C	A	F	F	F	F	A	A	F	F	C	F	F	F	F	F	F
Lorenzin Beatrice																				
Losacco Alberto	F	F	A	C	A	F	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	A	F	F	F
Lotito Claudio	C	C	C	C	C	C	C		C	C	C	C	C				C	C	C	C
Maffoni Gianpietro	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Magni Celestino	F	F	A	F	A	F	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	F	F	F
Maiorino Alessandra		C	F	C	A	F	F	F	F	A	A	F	F	C	F	F	F	F	F	F
Malan Lucio	C	C	C	C	C	C	C	C		C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Malpezzi Simona Flavia	F	F	A	F	A	F	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	A	F	F	F
Manca Daniele	F	F	A	F	A	F	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	A	F	F	F
Mancini Paola	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Marcheschi Paolo	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C		C	C	C	C
Martella Andrea	F	F	A	F	A	F	F	F	F	A	F	A	F	C	F	F	A	F	F	F
Marti Roberto	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C		C	C	C	C	C
Marton Bruno	F	C	F	C	A	F	F	F	F	A	A	F	F	C	F	F	F	F	F	F

115ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

18 Ottobre 2023

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante (s)=Subentrante (N)=Presente non Votante (M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante				
Nominativo	41	42	43	44
Alberti Casellati Maria Elisab	M	M	M	M
Alfieri Alessandro	A	F	A	C
Aloisio Vincenza	F	F	F	C
Ambrogio Paola	C	F	C	F
Amidei Bartolomeo	C	F	C	F
Ancorotti Renato	C	F	C	F
Balboni Alberto	C	F	C	F
Barachini Alberto	M	M	M	M
Barcaiulo Michele	C	F	C	F
Basso Lorenzo	A	F	A	C
Bazoli Alfredo	A	F	A	C
Bergesio Giorgio Maria	C	F	C	F
Bernini Anna Maria	M	M	M	M
Berrino Giovanni	C	F	C	F
Bevilacqua Dolores	F	F	F	C
Biancofiore Michaela				
Bilotti Anna	F	F	F	C
Bizzotto Mara	C	F	C	F
Boccia Francesco	F	F	F	C
Bongiorno Giulia	C	F	C	F
Borghese Mario Alejandro				
Borghesi Stefano	C	F	C	F
Borghi Claudio	M	M	M	M
Borghi Enrico	A	A	A	C
Borgonzoni Lucia	M	M	M	M
Bucalo Carmela	C	F	C	F
Butti Alessio	M	M	M	M
Calandrini Nicola	C	F	C	F
Calderoli Roberto	M	M	M	M
Calenda Carlo	A	A	A	
Campione Susanna Donatella	C	F	C	F
Camusso Susanna Lina Giulia	A	F	A	C
Cantalamesa Gianluca	C	F	C	F
Cantù Maria Cristina	C	F	C	F
Casini Pier Ferdinando	F	F	A	C
Castelli Guido	M	M	M	M
Castellone Maria Domenica				
Castiello Francesco	F	F	F	C
Cataldi Roberto	F	F	F	C
Cattaneo Elena	M	M	M	M
Centinaio Gian Marco	C	F	C	
Ciriani Luca	M	F	C	F
Cosenza Giulia	C	F	C	F
Craxi Stefania Gabriella Anast				
Crisanti Andrea	M	M	M	M
Croatti Marco	F	F	F	C
Cucchi Ilaria	F	F	A	C
Damante Concetta				
Damiani Dario	C	F	C	F
De Carlo Luca	C	F	C	F
De Cristofaro Peppe		A	A	C
De Poli Antonio	M	M	M	M
De Priamo Andrea	C	F	C	F

115ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

18 Ottobre 2023

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante (s)=Subentrante (N)=Presente non Votante (M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante				
Nominativo	41	42	43	44
De Rosa Raffaele	F	F	F	
D'Elia Cecilia	A	F	A	C
Della Porta Costanzo	C	F	C	F
Delrio Graziano	F	F	A	C
Di Girolamo Gabriella	F	F	F	C
Dreosto Marco	C	F	C	F
Durigon Claudio	M	M	M	M
Durnwalder Meinhard	C	F	C	F
Fallucchi Anna Maria	C	F	C	F
Farolfi Marta	C	F	C	F
Fazzolari Giovanbattista	M	M	M	M
Fazzone Claudio				F
Fina Michele				
Floridia Aurora	F	A	F	C
Floridia Barbara	F	F	F	C
Franceschelli Silvio	A	F	A	C
Franceschini Dario	F	F	F	C
Fregolent Silvia				
Furlan Annamaria	F	F	A	C
Garavaglia Massimo	M	M	M	M
Garnero Santanchè Daniela	M	M	M	M
Gasparri Maurizio				
Gelmetti Matteo	C	F	C	F
Gelmini Mariastella	M	M	M	M
Germanà Antonino Salvatore	C	F	C	F
Giacobbe Francesco	M	M	M	M
Giorgis Andrea	A	F	F	C
Guidi Antonio	C	F	C	
Guidolin Barbara	F	F	F	C
Iannone Antonio	C	F	C	F
Irto Nicola	A	F	A	C
La Marca Francesca	M	M	M	M
La Pietra Patrizio Giacomo	M	M	M	M
La Russa Ignazio Benito Maria				
Leonardi Elena	C	F	C	F
Licheri Ettore Antonio	F	F	F	
Licheri Sabrina	F	F	F	
Liris Guido Quintino	C	F	C	F
Lisei Marco	C	F	C	F
Lombardo Marco	A	A	A	C
Lopreiato Ada	F	F	F	C
Lorefice Pietro	F	F	F	C
Lorenzin Beatrice				C
Losacco Alberto	F	F	F	C
Lotito Claudio	C	F	C	F
Maffoni Gianpietro	C	F	C	F
Magni Celestino	F	A	F	C
Maiorino Alessandra	F	F	F	C
Malan Lucio	C	F	C	F
Malpezzi Simona Flavia	A	F	A	C
Manca Daniele	A	F	A	C
Mancini Paola	C	F	C	F
Marcheschi Paolo	C	F	C	F

115ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

18 Ottobre 2023

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante (s)=Subentrante (N)=Presente non Votante (M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante				
Nominativo	41	42	43	44
Martella Andrea	F	F	A	C
Marti Roberto	C	F	C	
Marton Bruno	F	F	F	C
Matera Domenico	C	F	C	F
Mazzella Orfeo	F	F	F	C
Melchiorre Filippo	C	F	C	F
Meloni Marco				
Menia Roberto	C	F	C	F
Mennuni Lavinia	C	F	C	F
Mieli Ester	C	F	C	F
Minasi Clotilde	C	F	C	F
Mirabelli Franco	M	M	M	M
Misiani Antonio	F	F	A	
Monti Mario	M	M	M	M
Morelli Alessandro	M	M	M	M
Murelli Elena	C	F	C	F
Musolino Dafne	A	A	A	C
Musumeci Sebastiano	M	M	M	M
Nastri Gaetano				
Naturale Gisella	F	F	F	C
Nave Luigi	F	F	F	C
Nicita Antonio	A	F	A	C
Nocco Vita Maria	C	F	C	F
Occhiuto Mario				
Orsomaso Fausto	C	F	C	F
Ostellari Andrea	M	M	M	M
Paganella Andrea	C	F	C	F
Paita Raffaella	A	A	A	
Paroli Adriano	C	F	C	F
Parrini Dario	F	F	F	C
Patton Pietro	A	A	A	C
Patuanelli Stefano	F	F	F	
Pellegrino Cinzia	C	F	C	F
Pera Marcello				
Petrenga Giovanna	C	F	C	F
Petrucci Simona	C	F	C	F
Piano Renzo				
Pirondini Luca	F	F	F	C
Pirovano Daisy	C	F	C	F
Pirro Elisa	F	F	F	C
Pogliese Salvatore Domenico An	C	F	C	F
Potenti Manfredi	C	F	C	F
Pucciarelli Stefania	C	F	C	F
Rando Vincenza	F	F	A	C
Rapani Ernesto	C	F	C	F
Rastrelli Sergio	C	F	C	F
Rauti Isabella	M	M	M	M
Renzi Matteo	M	M	M	M
Rojc Tatiana	A	F	A	C
Romeo Massimiliano	C	F	C	F
Ronzulli Licia		F	C	F
Rosa Gianni	C	F	C	F
Rosso Roberto	C	F	C	F

115ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

18 Ottobre 2023

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante (s)=Subentrante (N)=Presente non Votante (M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante				
Nominativo	41	42	43	44
Rossomando Anna	P	P	P	P
Rubbia Carlo	M	M	M	M
Russo Raoul	C	F	C	F
Sallemi Salvatore	C	F	C	F
Salvini Matteo	M	M	M	M
Salvitti Giorgio	C	F	C	F
Satta Giovanni	C	F	C	F
Sbrollini Daniela				
Scalfarotto Ivan	A	A	A	C
Scarpinato Roberto Maria Ferdi	F	A	F	C
Scurria Marco	C	F	C	
Segre Liliana	M	M	M	M
Sensi Filippo	A	F	A	C
Sigismondi Etelwardo	C	F	C	F
Silvestro Francesco	C	F	C	F
Silvestroni Marco	C	F	C	F
Sironi Elena	F	F	F	C
Sisler Sandro	C	F	C	F
Sisto Francesco Paolo	M	M	M	M
Spagnolli Luigi	F	F	F	C
Spelgatti Nicoletta	C	F	C	F
Speranzon Raffaele	C	F	C	F
Spinelli Domenica	C	F	F	F
Stefani Erika	C	F	C	F
Tajani Cristina	F	F	A	C
Ternullo Daniela	C	F	C	
Terzi Di Sant'Agata Giuliomari	C	F	C	F
Testor Elena	M	M	M	M
Tosato Paolo	C	F	C	F
Trevisi Antonio Salvatore	F	F	F	C
Tubetti Francesca	C	F	C	F
Turco Mario				
Unterberger Juliane	M	M	M	M
Urso Adolfo	M	M	M	M
Valente Valeria	A	F	A	C
Verducci Francesco	F	F	A	C
Verini Walter	F	F	A	C
Versace Giuseppina	M	M	M	M
Zaffini Francesco	C	F	C	F
Zambito Ylenia	F	F	A	C
Zampa Sandra	A	F	A	C
Zanettin Pierantonio	C	F	C	F
Zangrillo Paolo	M	M	M	M
Zedda Antonella	C	F	C	F
Zullo Ignazio	C	F	C	F

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 3ª 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 6ª 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 7ª e 10ª e, per i profili finanziari, alla 5ª 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 10ª Commissione permanente e, per il parere, alla 4ª 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 9ª Commissione permanente e, per il parere, alla 4ª 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 8ª Commissione permanente e, per il parere, alla 4ª 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 4ª e alla 5ª 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 segretario 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 inquadra 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* crociera 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";

semberebbe 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 in 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:

8ª Commissione permanente (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica):

3-00754 del senatore Barcaiuolo, sui danni provocati da un incendio scoppiato nell'azienda per il trattamento di rifiuti Ca.Re. S.r.l. di Carpi (Modena).