

COMMISSIONI RIUNITE

VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici) e IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

DL 121/2023: Misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale. C. 1492 Governo, approvato dal Senato (<i>Seguito esame e rinvio</i>)	10
ALLEGATO (<i>Proposte emendative</i>)	21

SEDE REFERENTE:

DL 121/2023: Misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale. C. 1492 Governo, approvato dal Senato (<i>Seguito esame e conclusione</i>)	11
--	----

SEDE REFERENTE

Giovedì 19 ottobre 2023. — Presidenza del presidente della IX Commissione Salvatore DEIDDA.

La seduta comincia alle 11.

DL 121/2023: Misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale.

C. 1492 Governo, approvato dal Senato.

(Seguito esame e rinvio).

Le Commissioni proseguono l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 18 ottobre 2023.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, non essendovi obiezioni, dispone l'attivazione del sistema di ripresa a circuito chiuso.

Comunica che sono state presentate 51 proposte emendative (*vedi allegato*).

Fa presente che alcune delle proposte emendative presentano profili di criticità relativamente alla loro ammissibilità.

In proposito, ricorda che, ai sensi del comma 7 dell'articolo 96-*bis* del Regolamento, non possono ritenersi ammissibili le proposte emendative che non siano strettamente attinenti alle materie oggetto dei decreti-legge all'esame della Camera.

Alla luce di tali criteri, sono pertanto da ritenersi inammissibili le seguenti proposte emendative: Evi 1.25, volto a incentivare la riconversione degli allevamenti intensivi; Vaccari 1.29, che istituisce un fondo finalizzato alla realizzazione di azioni di riduzione delle emissioni da destinare alle imprese agricole e zootecniche operanti nelle regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna; L'Abbate 1-*ter*.01, che prevede il riconoscimento di un credito di imposta per l'acquisto di nuove apparecchiature di refrigerazione commerciale; Pavanelli 1-*ter*.02, che introduce l'obbligo di installazione di impianti per la produzione di energia solare nei parcheggi all'aperto; Iaria 1-*ter*.06, volto a disciplinare il pagamento delle tasse automobilistiche per talune tipologie di veicoli; Bonelli 1-*ter*.09, che destina risorse al fine di potenziare e

superare le disomogeneità territoriali concernenti il trasporto pubblico locale.

Come già anticipato nella riunione degli Uffici di presidenza, è consentita la presentazione di eventuali ricorsi entro le ore 11.30, il cui esito sarà comunicato alle ore 12.

Rinvia quindi il seguito dell'esame alla seduta già convocata per le ore 12.

La seduta termina alle 11.05.

SEDE REFERENTE

Giovedì 19 ottobre 2023. — Presidenza del presidente della IX Commissione Salvatore DEIDDA. Interviene il Viceministro per l'ambiente e la sicurezza energetica, Vannia Gava.

La seduta comincia alle 12.30.

DL 121/2023: Misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale.

C. 1492 Governo, approvato dal Senato.

(Seguito esame e conclusione).

Le Commissioni proseguono l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta odierna antimeridiana.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, non essendovi obiezioni, dispone l'attivazione del sistema di ripresa a circuito chiuso.

Andrea CASU (PD-IDP), intervenendo sull'ordine dei lavori, ripropone una questione già anticipata dal capogruppo, on. Barbagallo, che riguarda la ristrettezza inaccettabile dei tempi di esame di un provvedimento che affronta temi importanti. Invita pertanto le presidenze ad effettuare una nuova programmazione dei lavori delle Commissioni che permetta una seria discussione sugli emendamenti, per i quali chiede la riapertura dei termini. Ricorda che la scadenza del decreto-legge non è imminente e non comprende pertanto l'esigenza di concludere l'esame in tempi così

serrati, a scapito del confronto parlamentare.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, poiché anche nella seduta di ieri è stata posta un'analoga questione, tiene a precisare che insieme al presidente Rotelli ha verificato l'impossibilità di posticipare l'esame del provvedimento in Assemblea e, di conseguenza, la programmazione dei lavori delle Commissioni.

Stefano Maria BENVENUTI GOSTOLI (FDI), *relatore per l'VIII Commissione*, anche a nome della relatrice della IX Commissione, esprime parere contrario su tutte le proposte emendative presentate.

Il Viceministro Vannia GAVA concorda con il relatore.

Ilaria FONTANA (M5S), intervenendo sul proprio emendamento 1.1, sottolinea come la soppressione della norma sia necessaria proprio per la totale assenza di visione del Governo sui temi della qualità dell'aria. Il decreto-legge infatti proroga il termine entro il quale le regioni sono chiamate ad aggiornare i piani sulla qualità dell'aria, rinvia al 2024 le norme più restrittive sulla circolazione stradale e contiene deroghe alle norme di tutela ambientale che evidenziano la concezione distorta del Governo. Sottolinea la correlazione tra inquinamento e tumore, evidenziata ancora oggi dalla stampa, e proprio in ragione dell'importanza di tale tema osserva che il provvedimento in esame è carente di contenuti e rappresenta un'occasione mancata per le istituzioni che potevano fare decisamente di più. Le regioni hanno avuto un tempo congruo per adeguare i loro piani sulla qualità dell'aria e giudica quindi eccessiva la proroga di 12 mesi stabilita dal Governo.

Antonino IARIA (M5S) ritiene che l'unica visione politica che informa il provvedimento sia quella elettorale. Facendo riferimento alla propria regione, il Piemonte, fortemente colpita dai problemi dell'inquinamento, ritiene che la norma in esame

costituisca una sorta di «paracadute» voluto dal Ministro Salvini non avendo la regione attuato nei tempi stabiliti l'aggiornamento del proprio piano di qualità dell'aria. Tiene a sottolineare come la stessa regione Piemonte abbia giustificato la proroga dell'aggiornamento con la riduzione delle emissioni ottenuta attraverso il *superbonus*, strumento demonizzato da tutta la maggioranza. Il Governo avrebbe a suo giudizio dovuto investire di più sulla transizione ecologica, ossia sul trasporto pubblico locale, sulla mobilità in *sharing* e sulla promozione dei monopattini, che rappresentano un eccellente mezzo sostitutivo del traffico automobilistico. Il decreto rappresenta, a suo giudizio, un'occasione persa per investire nella mobilità elettrica e per disegnare una visione moderna di trasporto sostenibile, che non faccia più riferimento ai motori endotermici ma amplii i propri orizzonti verso strumenti più innovativi.

Le Commissioni respingono l'emendamento Ilaria Fontana 1.1.

Devis DORI (AVS) illustra l'emendamento Bonelli 1.2, la cui *ratio* è quella di estendere le previsioni del comma 1 relative all'aggiornamento dei piani di qualità dell'aria a tutte le regioni d'Italia.

Le Commissioni respingono l'emendamento Bonelli 1.2.

Patty L'ABBATE (M5S) illustra il proprio emendamento 1.3 che, analogamente al precedente, intende estendere le previsioni relative all'aggiornamento dei piani sulla qualità dell'aria anche ad altre regioni con analoghi problemi di inquinamento da particolato sottile.

Antonino IARIA (M5S) osserva che l'estensione ad altre regioni delle disposizioni di cui al comma 1 permetterebbe al Governo, nell'ottica elettorale che a suo giudizio muove il decreto, di spendere lo slogan errato che sta alla base del provvedimento anche in altre regioni.

Le Commissioni respingono l'emendamento L'Abbate 1.3.

Marco SIMIANI (PD-IDP) illustra il proprio emendamento 1.4, che chiede di ridurre a quattro i dodici mesi previsti per la proroga dell'aggiornamento dei piani sulla qualità dell'aria. Giudica necessaria una visione diversa sul tema della qualità dell'aria, che si interseca strettamente con la questione del cambiamento climatico. A tale riguardo rammenta la bomba d'acqua caduta ieri a Follonica, che rappresenta l'ennesima emergenza ambientale e che si inserisce in un *trend* che richiede interventi più corposi di quelli contenuti nel provvedimento.

Antonino IARIA (M5S) si chiede a chi la maggioranza possa imputare la colpa dei cambiamenti climatici se non all'inquinamento.

Le Commissioni respingono l'emendamento Simiani 1.4.

Patty L'ABBATE (M5S) illustra il suo emendamento 1.5, raccomandandone l'approvazione. Osserva che il provvedimento in esame non prevede alcun intervento di sostegno in materia di veicoli elettrici, né di promozione di piste ciclabili e *car sharing*, non promuovendo uno sviluppo e una mobilità sostenibile nelle città, né contemplando misure di incentivo a favore dei giovani e degli studenti.

Antonino IARIA (M5S) osserva che il provvedimento nulla dispone in tema di recupero di aree verdi e di disciplina del consumo di suolo, non approntando alcuna seria misura di contrasto all'inquinamento. Chiede quantomeno di accantonare l'emendamento L'Abbate 1.5.

Le Commissioni respingono l'emendamento L'Abbate 1.5.

Antonino IARIA (M5S) auspica una riflessione seria sull'emendamento L'Abbate 1.6, che mira a prevedere iniziative aggiuntive, tra le quali richiama, ad esempio, la

salvaguardia delle aree verdi, al fine di contrastare l'inquinamento nelle città. Osserva che il Governo con tale provvedimento intende, a suo avviso, esclusivamente risolvere un problema politico in favore del Presidente della regione Piemonte, non preoccupandosi minimamente della salvaguardia del clima e dell'ambiente, con il rischio di determinare seri danni, in prospettiva, in materia di transizione ecologica.

Andrea CASU (PD-IDP) fa presente che intende sottoscrivere l'emendamento L'Abbate 1.6, di cui auspica l'accantonamento.

Le Commissioni respingono l'emendamento L'Abbate 1.6.

Ilaria FONTANA (M5S) illustra il suo emendamento 1.7, raccomandandone l'approvazione. Rileva che tale proposta emendativa richiama l'esigenza di tenere conto 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 e il numero di veicoli circolanti. Ritiene che il provvedimento in esame non rechi alcun beneficio concreto in termini di sostenibilità, tutela del clima e della qualità dell'aria.

Carmela AURIEMMA (M5S) ritiene che il provvedimento in titolo sia inefficace in tema di salvaguardia del clima e della qualità dell'aria. Fa presente che il tema in oggetto è delicato in quanto chiama in causa la salute dei cittadini, ricordando come in molti comuni i casi di sfornamento dei limiti di emissioni e polveri sottili siano sempre più frequenti, tanto da aver determinato procedimenti di infrazione dell'Unione europea nei confronti dell'Italia.

Antonino IARIA (M5S) osserva che il Governo avrebbe dovuto sostenere il traffico su gomma dei veicoli elettrici pesanti, realizzando un'adeguata infrastruttura di

rete, così come hanno fatto altri Paesi europei. Ritiene che il provvedimento in esame lanci un preciso segnale di affossamento della transizione ecologica. Fa notare, infatti, che si prevedono esclusivamente interventi di propaganda e disposizioni *ad personam*, volte esclusivamente a risolvere un problema politico al Presidente della regione Piemonte, in tema di blocco dei veicoli euro 5. Ritiene che tali scelte danneggeranno il Paese e disincentiveranno gli investitori a stanziare risorse in Italia.

Le Commissioni respingono l'emendamento Ilaria Fontana 1.7.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, ricorda che sono ammessi, per ciascun gruppo, interventi di cinque minuti per dichiarazione di voto, nonché interventi a titolo personale.

Antonino IARIA (M5S), illustrando l'emendamento Ilaria Fontana 1.8, fa notare che il decreto-legge in esame – invece di stanziare fondi strutturali per la transizione ecologica, a favore del trasporto pubblico o per contrastare il dissesto idrogeologico – reca misure *ad personam* in favore del Presidente della Regione Piemonte.

Le Commissioni respingono l'emendamento Ilaria Fontana 1.8.

Devis DORI (AVS) segnala che l'emendamento Bonelli 1.9 è volto ad estendere di un mese il periodo in cui in ciascun anno può essere disposta una limitazione strutturale della circolazione stradale e ne sollecita pertanto l'approvazione.

Le Commissioni respingono l'emendamento Bonelli 1.9.

Ilaria FONTANA (M5S), intervenendo sull'emendamento a sua prima firma 1.10, sottolinea la necessità di anticipare l'introduzione di misure per contrastare la diffusione dell'inquinamento in ragione dell'urgenza del fenomeno. Raccomanda, quindi, l'approvazione di tale emendamento, segnalando che esso ha la finalità di

migliorare il contenuto del provvedimento in esame.

Le Commissioni respingono l'emendamento Ilaria Fontana 1.10.

Devis DORI (AVS), nel precisare di intervenire sugli emendamenti Bonelli 1.12 e 1.13 aventi finalità analoga, ricorda che l'Unione europea ha posto l'obiettivo di cessare la produzione di autoveicoli con motori endotermici entro il 2035 e che pertanto occorre adottare misure che tengono conto di questo dato.

Le Commissioni, con distinte votazioni, respingono gli emendamenti Bonelli 1.12 e 1.13.

Devis DORI (AVS) segnala che l'emendamento Bonelli 1.11, analogamente all'emendamento 1.9 respinto precedentemente, propone di anticipare l'entrata in vigore di misure restrittive della circolazione di veicoli inquinanti.

Le Commissioni, con distinte votazioni, respingono gli emendamenti Bonelli 1.11 e 1.14.

Ilaria FONTANA (M5S), illustrando l'emendamento a sua prima firma 1.15, ricorda che oltre alle sostanze inquinanti previste dal decreto in esame ve ne sono altre ancora più nocive per la salute umana, quali, ad esempio, i composti organici volatili. Si dichiara pertanto stupita del fatto che neppure nel corso dell'esame in prima lettura sia stato possibile introdurre modifiche al testo aventi l'obiettivo di tenere nella dovuta considerazione i dati scientifici a disposizione.

Antonino IARIA (M5S) rileva che l'impostazione data al provvedimento in esame denuncia un'arretratezza rispetto alle evidenze scientifiche sulla pericolosità di determinate sostanze inquinanti.

Carmela AURIEMMA (M5S) si dichiara imbarazzata dal contenuto del decreto-legge in discussione, ricordando che nume-

rose sostanze non prese in considerazione nell'articolato rappresentano la causa principale per lo sviluppo di gravi forme tumorali.

Le Commissioni respingono l'emendamento Ilaria Fontana 1.15.

Devis DORI (AVS), intervenendo sull'emendamento Bonelli 1.16, invita a rivedere il parere contrario espresso su di esso, ritenendo doveroso integrare il contenuto del decreto-legge con un richiamo ad altre sostanze inquinanti altamente pericolose come il PM 2.5.

Antonino IARIA (M5S) chiede di sottoscrivere l'emendamento Bonelli 1.16, osservando che l'assenza nel testo del decreto di un riferimento a numerose sostanze inquinanti costituisce a suo avviso un errore tecnico e conferma le carenze del Governo rispetto all'aggiornamento sulle problematiche esistenti.

Ilaria FONTANA (M5S) precisa che il proprio gruppo non intende in alcun modo fare ostruzionismo ma solo proporre dei correttivi rispetto a un testo lacunoso.

Le Commissioni respingono l'emendamento Bonelli 1.16.

Devis DORI (AVS) sollecita l'approvazione dell'emendamento Bonelli 1.17, anch'esso volto ad anticipare l'introduzione di misure limitative della circolazione di veicoli inquinanti.

Le Commissioni respingono l'emendamento Bonelli 1.17.

Antonino IARIA (M5S) chiede di sottoscrivere l'emendamento Bonelli 1.19, ribadendo il forte impatto negativo delle misure adottate dal Governo sulla capacità di attrarre investimenti. Evidenzia l'opportunità di adottare disposizioni chiare per contrastare l'inquinamento e il cambiamento climatico e rileva che misure derogatorie tolgono credibilità al Paese e rappresentano pertanto un costo insostenibile.

Le Commissioni respingono l'emendamento Bonelli 1.19.

Patty L'ABBATE (M5S), nell'illustrare l'emendamento a sua prima firma 1.20, precisa che il Movimento 5 Stelle non fa un'opposizione fine a se stessa, ma offre delle proposte al Governo nell'interesse del Paese e per la tutela della salute dei cittadini, ricordando che le carenze in tale ambito hanno pesanti conseguenze anche di natura economica. Segnala che, accanto al settore della mobilità, l'emissione di sostanze inquinanti è causata anche dal riscaldamento degli edifici, in particolare per quanto riguarda i microinquinanti, dall'agricoltura e da altri settori. A suo avviso occorre quindi intervenire in maniera sistemica.

Andrea CASU (PD-IDP) chiede di sottoscrivere l'emendamento L'Abbate 1.20.

Antonino IARIA (M5S) ricorda che tra i fattori di inquinamento rientrano anche i termovalorizzatori, che oltretutto compromettono i percorsi virtuosi della raccolta differenziata.

Andrea CASU (PD-IDP), nell'osservare che il tema dei termovalorizzatori appare estraneo al contenuto del provvedimento e segnalando che avrebbe auspicato una maggiore convergenza tra le forze di opposizione, si dichiara costretto a ritirare la sua richiesta di sottoscrizione dell'emendamento 1.20.

Le Commissioni respingono l'emendamento L'Abbate 1.20.

Ilaria FONTANA (M5S), dichiara di non comprendere le ragioni che hanno portato a respingere nel corso dell'esame al Senato un emendamento dal contenuto analogo a quello a sua prima firma 1.21 che prevede esclusivamente un richiamo alle direttive europee vigenti.

Antonino IARIA (M5S) segnala che il parere contrario espresso in relazione all'emendamento 1.21 conferma che la mag-

gioranza non appare aggiornata sul contesto scientifico e normativo di riferimento.

Le Commissioni respingono l'emendamento Ilaria Fontana 1.21.

Ilaria FONTANA (M5S), segnala che l'emendamento a sua prima firma 1.22 ha lo scopo di sopprimere una disposizione introdotta nel corso dell'esame al Senato che prevede ulteriori deroghe alla limitazione della circolazione dei veicoli inquinanti e che va quindi nella direzione opposta a quella che sarebbe necessaria. Nel ribadire che la tutela della salute dovrebbe essere considerata un obiettivo prioritario, si dichiara fortemente stupita dalle posizioni assunte dalla maggioranza.

Le Commissioni respingono l'emendamento Ilaria Fontana 1.22.

Andrea CASU (PD-IDP) illustra l'emendamento Ghio 1.23, di cui è cofirmatario, volto a prevedere risorse finanziarie aggiuntive per incentivare il ricorso al trasporto pubblico locale, soprattutto nelle grandi città del nostro Paese e nelle circostanti aree industriali interessate dalle sentenze di condanna della Corte di giustizia dell'Unione europea avverso l'Italia per il superamento del limite delle emissioni inquinanti. Per la copertura della misura sono utilizzate le maggiori entrate derivanti dall'imposta sul valore aggiunto relative alle cessioni di benzina e gasolio impiegati come carburanti per autotrazione, il cui gettito è significativamente aumentato in ragione dell'incremento del prezzo internazionale del petrolio greggio registrato recentemente. Ricorda che il tema del trasporto pubblico locale è un tema centrale e che su di esso è in corso presso la Commissione Trasporti l'esame di risoluzioni presentate dalle diverse forze politiche. In tale quadro, fa presente che la proposta emendativa in esame mira in particolare a ripristinare l'originaria dotazione del Fondo finalizzato al cosiddetto al *bonus* trasporti, ossia all'acquisto di abbonamenti per i servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale ovvero per i servizi di

trasporto ferroviario nazionale, per un ammontare di 200 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, anche in considerazione del notevole successo riscontrato dalla suddetta misura, nonostante le ripetute riduzioni del Fondo stesso operate anche dall'Esecutivo in carica. È noto infatti che le risorse del fondo si esauriscono nel giro di poche ore il giorno stesso della messa a disposizione sul sito *internet* del governo ad esso dedicato. Per il complesso di tali ragioni, dichiara di non comprendere le motivazioni del parere contrario espresso dai relatori e dal rappresentante del Governo sull'emendamento Ghio 1.23.

Antonino IARIA (M5S), nel sottoscrivere l'emendamento Ghio 1.23, evidenzia anzitutto la necessità di assicurare alle regioni e, in particolar modo, agli enti locali le occorrenti risorse finanziarie ai fini del corretto adeguamento alle direttive unionali in tema di rispetto dei limiti alle emissioni inquinanti e della concreta possibilità di invertire l'attuale direzione di marcia, laddove il provvedimento in esame, nonostante il tentativo di *washing* politico messo in atto dal Governo, non dispone alcuno stanziamento al riguardo, come plasticamente dimostrato dalla clausola di invarianza contenuta al comma 3 dell'articolo 1, ai sensi del quale dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Ciò premesso, esprime viceversa il timore che la reale intenzione del Governo possa piuttosto essere quella di dirottare risorse dal trasporto pubblico locale per dirottarle alla progettazione di un'opera assai discutibile e di dubbia realizzabilità quale il Ponte sullo Stretto di Messina.

Le Commissioni respingono l'emendamento Ghio 1.23.

Andrea CASU (PD-IDP) illustra l'emendamento a sua prima firma 1.24, che interviene sullo stesso tema della proposta emendativa da ultimo esaminata, la cui finalità è quella di incrementare le risorse destinate al potenziamento del trasporto

pubblico locale, che, soprattutto nelle città oggetto delle richiamate sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea, versa in condizioni di estrema difficoltà sotto il profilo della sostenibilità economico-finanziaria del servizio erogato, per il concomitante effetto di una pluralità di fattori quali il significativo aumento dei costi, inclusi quello dei carburanti, e il rinnovo dei contratti in scadenza. Segnala che, anche in tale caso, la copertura dei predetti oneri viene reperita a valere sulle maggiori entrate incamerate dallo Stato a titolo di IVA sulle cessioni di benzina e gasolio impiegati come carburanti per autotrazione. Osserva, infine, che una simile soluzione, a suo avviso improntata ad assoluta ragionevolezza, dovrebbe essere condivisa anche dai molti amministratori locali del centrodestra, dal momento che il rischio di un eventuale collasso del sistema del trasporto pubblico locale avrebbe inevitabili ripercussioni sul buon funzionamento delle istituzioni del nostro Paese nel loro complesso nonché sulla cittadinanza intera.

Antonino IARIA (M5S) sottoscrive l'emendamento Casu 1.24, di cui condivide appieno le finalità, rammentando peraltro che, nonostante le ripetute promesse fatte durante l'ultima campagna elettorale per il rinnovo delle Camere, il Governo Meloni ha finora completamente disatteso il preannunciato taglio delle accise sui carburanti. Ciò premesso, ritiene che il tema centrale sia sempre quello di un adeguato potenziamento del trasporto pubblico locale, che richiede tuttavia lo stanziamento di specifiche risorse finanziarie, laddove l'attuale Esecutivo sembra piuttosto muovere nella direzione di una progressiva privatizzazione dei soggetti che gestiscono il servizio medesimo, ivi incluse le diverse società a partecipazione pubblica, come ben può attestare alla luce della personale esperienza di amministratore locale presso il comune di Torino.

Devis DORI (AVS) sottoscrive l'emendamento Casu 1.24.

Le Commissioni respingono l'emendamento Casu 1.24.

Marco SIMIANI (PD-IDP) illustra l'emendamento a sua prima firma 1.26, lamentando la scarsa partecipazione dei gruppi di maggioranza alla discussione in corso e richiamando ulteriormente l'attenzione sulla necessità di svolgere una riflessione seria sulle scelte sinora compiute nel campo del trasporto pubblico locale nonché sull'opportunità di rimodulare le risorse finanziarie allo scopo disponibili.

A tale riguardo, fa presente che la proposta emendativa in esame prevede la prioritaria destinazione di talune specifiche fonti di finanziamento all'acquisto di veicoli non inquinanti nelle regioni che entro il 31 dicembre 2023 provvedano alla revisione dei propri piani di qualità dell'aria ai fini del rispetto delle sentenze pronunciate in materia dalla Corte di giustizia dell'Unione europea avverso il nostro Paese. Ciò rappresenterebbe a suo avviso un segnale estremamente importante da parte del legislatore nazionale nel senso di un'inversione di marcia rispetto alle soluzioni sino a questo momento adottate. Evidenzia, infine, che l'impianto del decreto-legge in esame non sembra a suo avviso tenere nella debita considerazione la necessaria concertazione, in sede di assunzione delle decisioni, tra i diversi livelli territoriali coinvolti, come dimostra anche l'orientamento non favorevole su di esso espresso in Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome.

Le Commissioni respingono l'emendamento Simiani 1.26.

Antonino IARIA (M5S) illustra l'emendamento a sua prima firma 1.30, sempre incentrato sulle misure di sostegno al trasporto pubblico locale, rilevando ancora una volta la necessità di stanziare adeguate risorse finanziarie al fine di adattare la transizione ecologica alla rapida evoluzione tecnologica in corso, incentivando in particolare l'acquisto di autobus elettrici, tramite l'inclusione di tale tipologia tra le forme di alimentazione finanziabili anche in relazione agli autobus che svolgono servizi in ambito extraurbano. In tale contesto, ritiene che il piano strategico della

mobilità sostenibile possa correttamente funzionare solo a condizione che sia convenientemente finanziato, mentre le scelte compiute dal Governo, dettate da un intento prevalentemente propagandistico, rischiano di invertire un sia pur iniziale *trend* positivo nel processo evolutivo, a discapito degli interessi tanto dei cittadini quanto degli stessi amministratori locali.

Le Commissioni respingono gli identici emendamenti Simiani 1.27 e Iaria 1.30.

Devis DORI (AVS) interviene sull'emendamento Bonelli 1.28, che sottoscrive, volto a prevedere che le amministrazioni centrali provvedano ad aggiornare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il piano strategico della mobilità sostenibile, occasione cruciale per l'adeguamento delle scelte programmate all'evoluzione tecnologica in corso. Osserva, in particolare, che la proposta emendativa in discussione, che recepisce peraltro le indicazioni in tal senso pervenute dall'ANCI, include la tipologia dell'autobus elettrico, già prevista in ambito urbano, tra le forme di alimentazione finanziabili per gli autobus che svolgono servizi in ambito extraurbano, anche utilizzando le risorse residue del quinquennio 2019-2023. Evidenzia, a tale ultimo proposito, che le risorse da ultimo richiamate risultano tuttora in parte disponibili e che, pertanto, l'emendamento in esame non è in ipotesi suscettibile di comportare oneri aggiuntivi a carico della finanza pubblica.

Marco SIMIANI (PD-IDP) sottoscrive l'emendamento Bonelli 1.28, che reca a suo giudizio un contenuto di portata assai innovativa, tenuto conto altresì che gli autobus elettrici presentano, rispetto agli omologhi veicoli a combustione, una significativa autonomia di percorrenza, soprattutto in ambito extraurbano, nonché costi di manutenzione decisamente più contenuti.

Antonino IARIA (M5S), nel dichiarare di sottoscrivere l'emendamento Bonelli 1.28, osserva che la transizione verso l'elettrico rappresenta una grande possibilità di inve-

stimento, non solo relativamente ai motori ma sulla produzione dell'energia *in loco*, sull'immagazzinamento dell'energia, sulle colonnine di ricarica. Lo schema su cui è necessario lavorare in un'ottica futura è infatti proprio quello della creazione di una rete logistica intorno al trasporto elettrico funzionale anche alla transizione ecologica.

Le Commissioni, con distinte votazioni, respingono gli emendamenti Bonelli 1.28 e 1-bis.1.

Devis DORI (AVS), illustra l'emendamento Bonelli 1-bis.2, che interviene sul potenziamento della mobilità sostenibile per il trasporto pubblico collettivo e condiviso. Pur immaginando che il parere contrario sia motivato da ragioni finanziarie, ne chiede conferma ai relatori e alla rappresentante del Governo, considerando ben più grave una contrarietà di carattere politico.

Le Commissioni, con distinte votazioni, respingono l'emendamento Bonelli 1-bis.2. e 1-bis.3 nonché l'emendamento Barbagallo 1-bis.4.

Marco SIMIANI (PD-IDP) illustra il proprio emendamento 1-bis.5, che limita e chiarisce la portata della disposizione cui si riferisce.

Le Commissioni respingono l'emendamento Simiani 1-bis.5.

Marco SIMIANI (PD-IDP) interviene sul proprio emendamento 1-bis.6, volto a limitare i luoghi nei quali inserire le aree di sosta turistiche, escludendo i centri storici delle città.

Le Commissioni, con distinte votazioni, respingono gli emendamenti Simiani 1-bis.6. e 1-bis.7.

Antonino IARIA (M5S), intervenendo sull'emendamento Ilaria Fontana 1-bis.8, osserva che la disposizione cui si riferisce evidenzia la visione che il Governo ha della mobilità sostenibile, esclusivamente legata

al tempo libero, mentre a suo giudizio bisognerebbe considerarla una vera modalità di trasporto. Ritiene che installare nelle aree di sosta pensate dal Governo punti di ricarica veloce al servizio di automobili e mezzi pesanti costituisca un ulteriore tassello per quella visione di mobilità del futuro cui si dovrebbe tendere. Chiede pertanto l'accantonamento della proposta emendativa.

Le Commissioni respingono l'emendamento Ilaria Fontana 1-bis.8.

Patty L'ABBATE (M5S) illustra il proprio emendamento 1-bis.9, che fa riferimento a due temi a suo giudizio fondamentali nella discussione sulla transizione ecologica, ovvero il divieto di consumo di suolo e di impermeabilizzazione e la tutela della biodiversità. Pur condividendo la proposta di istituire aree di sosta per un turismo all'aria aperta, ritiene che ciò debba avvenire con determinate cautele ambientali.

Antonino IARIA (M5S) osserva che lo stanziamento destinato alle aree di sosta potrebbe essere utilizzato per progetti virtuosi come il recupero di spazi già impermeabilizzati o la deimpermeabilizzazione di altri spazi.

Le Commissioni respingono l'emendamento L'Abbate 1-bis.9.

Ilaria FONTANA (M5S) illustra il proprio emendamento 1-bis.10 con il quale si chiede che i finanziamenti destinati alle aree di sosta possano finanziare anche la realizzazione di nuove ciclovie, sull'esempio positivo di molte città europee.

Antonino IARIA (M5S) osserva che l'emendamento della collega Fontana in discussione offre una giusta direttiva per l'emanazione dei bandi, laddove prevede il collegamento delle ciclovie sia con le aree di sosta previste dal decreto, che con le infrastrutture di supporto in connessione a reti di trasporto pubblico locale e ferroviario.

Le Commissioni, con distinte votazioni, respingono gli emendamenti Ilaria Fontana 1-bis.10, Simiani 1-bis.11, Bonelli 1-ter.1 ed Evi 1-ter.2.

Marco SIMIANI (PD-IDP) illustra l'emendamento Roggiani 1-ter.3, che intende aprire un colloquio tra territorio lombardo e Governo attraverso l'intesa con la regione Lombardia e i comuni dell'area di Malpensa interessati. Osserva che la contrarietà a questo emendamento, che sottolinea il valore dei territori, si pone in netta contraddizione con l'idea di decentramento e autonomia differenziata da sempre sbandierata dalla maggioranza.

Antonino IARIA (M5S), nel dichiarare di sottoscrivere l'emendamento Roggiani 1-ter.3, trova singolare che il Governo abbia approvato una disposizione così specifica sull'aeroporto di Malpensa, cavallo di battaglia di una delle parti politiche che compongono l'attuale maggioranza, essendo quello del trasporto merci via aereo un argomento di carattere generale.

Le Commissioni, con distinte votazioni, respingono gli emendamenti Roggiani 1-ter.3 e Evi 1-ter.4.

Patty L'ABBATE (M5S) sottolinea l'importanza del proprio articolo aggiuntivo 1-ter.03, che prevede l'utilizzo dei droni per monitorare i microinquinanti. Sottolinea che si tratta di dispositivi che possono, attraverso nuove tecnologie, effettuare un monitoraggio molto più accurato di quello possibile oggi attraverso la rilevazione umana, che permetterebbe anche di valutare nel tempo la bontà delle politiche che si attuano sul territorio. Esprime dispiacere per la dichiarazione di inammissibilità dell'articolo aggiuntivo 1-ter.01 a sua prima firma, dal momento che il gas contenuto nei refrigeratori è fortemente climalterante e può determinare conseguenze gravi sia con riguardo ai cambiamenti climatici che per la qualità dell'aria. Rammenta a tale proposito che l'Unione europea sta discutendo una proposta normativa che ne vieterebbe l'uso a partire dal 2030.

Antonino IARIA (M5S), intervenendo sull'articolo aggiuntivo L'Abbate 1-ter.03, ritiene importante l'impiego di tecnologia innovativa, come nel caso di specie i droni, ai fini del monitoraggio della qualità dell'aria.

Le Commissioni respingono l'articolo aggiuntivo L'Abbate 1-ter.03.

Antonino IARIA (M5S), intervenendo sull'articolo aggiuntivo Pavanelli 1-ter.04, fa presente che tale proposta emendativa riprende una proposta di legge vertente sul medesimo tema, riguardante modifiche all'articolo 8 del decreto-legge n. 68 del 2022, in tema di realizzazione di nuove infrastrutture utilizzabili da servizi tram e/o da servizi su rotaia. Ritiene che alcune innovazioni nel transito dei veicoli siano importanti e siano da agevolare, anche dal punto di vista burocratico.

Le Commissioni respingono l'articolo aggiuntivo Pavanelli 1-ter.04.

Antonino IARIA (M5S) illustra il suo articolo aggiuntivo 1-ter.05, il quale riprende una proposta di legge del suo gruppo in tema di modifiche alla disciplina sui limiti di velocità urbana. Ritiene che la fissazione di norme generali per la realizzazione di aree urbane a bassa velocità di percorrenza, oltre che ridurre le emissioni inquinanti, possano anche aiutare la programmazione comunale e agevolare la mobilità a livello locale.

Le Commissioni respingono l'articolo aggiuntivo Iaria 1-ter.05.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che sono pervenuti i pareri della I Commissione (Affari costituzionali) e del Comitato per la legislazione.

Chiede se vi siano interventi per dichiarazione di voto sul conferimento del mandato ai relatori sul provvedimento in esame.

Marco SIMIANI (PD-IDP) ritiene che l'odierno dibattito, nel quale non vi è stata alcuna possibilità di confronto con la mag-

gioranza, dimostri lo svuotamento delle prerogative del Parlamento, nonostante la delicatezza del tema che avrebbe meritato ben altra discussione.

Ilaria FONTANA (M5S) si associa alle considerazioni svolte dal deputato Simiani, stigmatizzando il silenzio dei gruppi di maggioranza su un tema così importante.

Devis DORI (AVS), fatto notare che ci sarebbe stato tutto il tempo per discutere ed accogliere alcune delle proposte di modifiche dell'opposizione, ritiene grave che i gruppi di maggioranza non si siano neanche preoccupati di motivare la loro contrarietà a certe proposte emendative. Preannuncia il voto contrario del proprio gruppo sulla proposta di conferimento del mandato ai relatori sul provvedimento in esame.

Antonino IARIA (M5S) preannuncia il voto contrario del gruppo del MoVimento 5 Stelle sulla proposta di conferimento del mandato ai relatori sul provvedimento in esame, rilevando che la maggioranza dovrebbe sentirsi in imbarazzo verso il proprio elettorato, considerate le promesse elettorali fatte in passato e non mantenute. Ribadisce che il provvedimento in esame mira semplicemente a risolvere un problema politico del presidente della Regione Piemonte, intervento che peraltro a suo avviso, finirà per danneggiare altre regioni. Ritiene sia avvilente disciplinare una materia così importante in modo così superficiale, non prevedendo nulla su veicoli elettrici, trasporto pubblico locale, risparmio energetico, dimostrando in tal modo di non avere alcuna visione in materia di transizione ecologica.

Andrea CASU (PD-IDP) preannuncia il voto contrario del proprio gruppo sulla proposta di conferimento del mandato ai relatori sul provvedimento in esame, facendo notare che i gruppi di maggioranza hanno evitato qualsiasi confronto con l'opposizione, neanche motivando la loro contrarietà ad alcune proposte di modifica di buon senso, tra le quali, richiama, ad esempio, il suo emendamento 1.24 in tema di trasporto pubblico locale. Ritiene sia in atto uno svilimento del ruolo dei parlamentari, vista la tendenza a svuotare le prerogative delle Camere attraverso il ricorso eccessivo alla decretazione d'urgenza, la posizione della questione di fiducia e la ridotta possibilità di presentare proposte emendative.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, dopo aver rivolto un ringraziamento all'opposizione per aver rispettato i tempi stabiliti in sede di Uffici di presidenza, assicura che i gruppi di maggioranza hanno partecipato con piena consapevolezza alla discussione odierna, prestando la massima attenzione ai temi posti dai gruppi di minoranza.

Le Commissioni deliberano quindi di conferire il mandato ai relatori a riferire favorevolmente all'Assemblea sul provvedimento in esame, deliberando altresì la richiesta che le Commissioni siano autorizzate a riferire oralmente.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che le Presidenze si riservano di designare i componenti del Comitato dei nove sulla base delle indicazioni dei gruppi.

La seduta termina alle 15.15.

ALLEGATO

DL 121/2023: Misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale. C. 1492 Governo, approvato dal Senato.

PROPOSTE EMENDATIVE

ART. 1.

Sopprimerlo.

1.1. Ilaria Fontana, L'Abbate, Morfino, Santillo.

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

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

1.2. Bonelli, Borrelli, Dori.

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

1.3. L'Abbate, Ilaria Fontana, Iaria, Morfino, Santillo.

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

1.4. Simiani, Barbagallo, Curti, Ferrari, Scarpa, Bakkali, Casu, Ghio, Morassut.

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

1.5. L'Abbate, Ilaria Fontana, Iaria, Morfino, Santillo.

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

1.6. L'Abbate, Ilaria Fontana, Iaria, Morfino, Santillo, Casu, Bakkali, Barbagallo, Ghio, Morassut.

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.

1.7. Ilaria Fontana, L'Abbate, Iaria, Morfino, Santillo.

Sopprimere il comma 2.

1.8. Ilaria Fontana, L'Abbate, Morfino, Santillo.

Al comma 2, primo periodo, sostituire le parole: 1° ottobre di ciascun anno e il 31 marzo dell'anno successivo *con le seguenti:* 15 settembre di ciascun anno e il 15 aprile dell'anno successivo.

1.9. Bonelli, Borrelli, Dori.

Al comma 2, primo periodo, sostituire le parole: , esclusivamente a far data dal 1° ottobre 2024 *con le seguenti:* entro e non oltre il 1° ottobre 2024.

Conseguentemente, al medesimo comma 2, quarto periodo, sostituire le parole: A decorrere dal 1° ottobre 2025 con le seguenti: entro e non oltre il 1° ottobre 2025.

1.10. Ilaria Fontana, L'Abbate, Iaria, Morfino, Santillo.

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.

1.12. Bonelli, Borrelli, Dori.

Al comma 2, primo periodo, sostituire le parole: di categoria « Euro 5 » con le seguenti: di categoria « Euro 5 » e « Euro 6 a/b/c ».

1.13. Bonelli, Borrelli, Dori.

Al comma 2, primo periodo, sostituire le parole: 1° ottobre 2024 con le seguenti: 31 dicembre 2023.

1.11. Bonelli, Borrelli, Dori.

Al comma 2, secondo periodo, dopo le parole: circolazione stradale, aggiungere le seguenti: e con successivi provvedimenti di carattere strutturale,.

1.14. Bonelli, Borrelli, Dori.

Al comma 2, terzo periodo, dopo la parola: PM10 inserire le seguenti: dei composti organici volatili (COV).

1.15. Ilaria Fontana, L'Abbate, Morfino, Santillo.

Al comma 2, terzo periodo, dopo le parole: azoto NO₂ aggiungere le seguenti: o di altri inquinanti tra cui il PM 2,5.

1.16. Bonelli, Borrelli, Iaria, Dori.

Al comma 2, ultimo periodo, sostituire le parole: 1° ottobre 2025 con le seguenti: 31 dicembre 2024.

1.17. Bonelli, Borrelli, Dori.

Al comma 2, ultimo periodo, dopo le parole « Euro 5 » aggiungere le seguenti: e « Euro 6 a/b/c ».

1.19. Bonelli, Borrelli, Dori, Iaria.

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

1.20. L'Abbate, Ilaria Fontana, Iaria, Morfino, Santillo.

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

1.21. Ilaria Fontana, L'Abbate, Iaria, Morfino, Santillo.

Sopprimere il comma 2-bis.

1.22. Ilaria Fontana, L'Abbate, Iaria, Morfino, Santillo.

Dopo il comma 2-ter, aggiungere 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.

1.23. Ghio, Barbagallo, Simiani, Casu, Morassut, Bakkali, Curti, Ferrari, Scarpa, Iaria.

Dopo il comma 2-ter, inserire i seguenti:

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

2-quinquies. Ai maggiori oneri di cui al comma *2-quater*, pari a 200 milioni per l'anno 2023 e a 700 milioni di euro per l'anno 2024 si provvede a valere su quota

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

Conseguentemente, sopprimere il comma 3.

1.24. Casu, Barbagallo, Simiani, Morassut, Bakkali, Ghio, Curti, Ferrari, Scarpa, Iaria, Dori.

Dopo il comma 2-ter, aggiungere i seguenti:

2-quater. Al fine di ridurre progressivamente la produzione di ammoniaca che concorre alla formazione del particolato secondario inorganico, con contestuale riduzione delle emissioni inquinanti, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano possono incentivare con misure di sostegno, la riconversione degli allevamenti intensivi riducendo il numero dei capi allevati.

2-quinquies. Per le finalità di cui al presente articolo, il Ministero dell'Agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, le regioni e le autorità competenti promuovono accordi di programma con soggetti pubblici e privati, incluse le associazioni di categoria del settore, mediante i quali sono individuati criteri e prassi relativi al superamento degli allevamenti intensivi.

1.25. Evi, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori.
(inammissibile)

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.

1.26. Simiani, Barbagallo, Curti, Ferrari, Scarpa, Casu, Morassut, Bakkali, Ghio.

Dopo il comma 2-ter, aggiungere 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, in aggiunta al metano e all'idrogeno, anche utilizzando le risorse residue del quinquennio 2019-2023.

* **1.27.** Simiani, Barbagallo, Curti, Ferrari, Scarpa, Casu, Morassut, Bakkali, Ghio.

* **1.30.** Iaria, Ilaria Fontana, L'Abbate, Morfino, Santillo.

Dopo il comma 2-ter, aggiungere 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 macro economico, 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.

1.28. Bonelli, Borrelli, Dori, Simiani, Iaria.

Al comma 3, sostituire le parole: presente decreto con le seguenti: presente articolo.

Conseguentemente, dopo l'articolo 1-ter, aggiungere 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.

1.29. Vaccari, Simiani, Barbagallo, Curti, Ferrari, Scarpa, Casu, Morassut, Bakkali, Ghio.

(inammissibile)

ART. 1-bis.

Sopprimerlo.

1-bis.1. Bonelli, Borrelli, Dori.

Sostituire il comma 1 con il seguente:

1. Al fine di sviluppare la mobilità sostenibile attraverso l'incremento di soluzioni di trasporto pubblico collettivo e condiviso, con l'obiettivo di aumentare le reti metropolitane e tramviarie cittadine che consentono di offrire efficienti sistemi alternativi alla mobilità privata, riducendo il carico emissivo degli inquinanti nello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica è istituito un fondo di 32.870.000 euro per l'anno 2023 destinato al finanziamento di investimenti proposti dai comuni.

Conseguentemente, sostituire la rubrica con la seguente: (Misure per il potenziamento della mobilità sostenibile e del trasporto pubblico collettivo e condiviso ai fini del miglioramento della qualità dell'aria).

1-bis.2. Bonelli, Borrelli, Dori.

Al comma 1, primo periodo, dopo le parole: destinato al finanziamento di investimenti *aggiungere le seguenti*, ambientalmente sostenibili, come stabilito dal Regolamento UE 2020/852,.

Conseguentemente, al medesimo comma 1, primo periodo, sopprimere le seguenti 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.3. Bonelli, Borrelli, Dori.

Al comma 1, primo periodo, sopprimere le parole: alla creazione e

Conseguentemente, dopo le parole: a fini turistici *aggiungere le seguenti:* esistenti esterne al perimetro dei centri storici, garantendo i collegamenti con un adeguato servizio di trasporto pubblico locale,.

1-bis.4. Barbagallo, Simiani, Casu, Bakkali, Ghio, Morassut, Curti, Ferrari, Scarpa.

Al comma 1, primo periodo, sopprimere le seguenti parole: alla creazione e.

1-bis.5. Simiani, Barbagallo, Curti, Ferrari, Scarpa, Casu, Morassut, Bakkali, Ghio.

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

1-bis.6. Simiani, Barbagallo, Curti, Ferrari, Scarpa, Casu, Morassut, Bakkali, Ghio.

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

1-bis.7. Simiani, Barbagallo, Curti, Ferrari, Scarpa, Casu, Morassut, Bakkali, Ghio.

Al comma 1, primo periodo, dopo le parole: a fini turistici, *inserire le seguenti:* , dotate di punti di ricarica per veicoli elettrici,.

1-bis.8. Ilaria Fontana, L'Abbate, Morfino, Santillo.

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

1-bis.9. L'Abbate, Ilaria Fontana, Iaria, Morfino, Santillo.

Dopo il comma 1, inserire il seguente: 1-bis. Il Fondo di cui al comma 1 finanzia anche interventi per la realizzazione di nuove ciclovie, definite dall'articolo 2, comma 2, dalla legge 11 gennaio 2018, n. 2, di collegamento alle aree attrezzate di cui al medesimo comma 1, e di infrastrutture

di supporto in connessione a reti di trasporto pubblico locale e ferroviario.

1-bis.10. Ilaria Fontana, L'Abbate, Morfino, Santillo.

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.11. Simiani, Barbagallo, Curti, Ferrari, Scarpa, Casu, Morassut, Bakkali, Ghio.

ART. 1-ter.

Sopprimerlo.

1-ter.1. Bonelli, Evi, Borrelli, Dori.

Al comma 1, aggiungere in fine le seguenti parole: , purché nel pieno rispetto dell'articolo 9, comma 3 della Costituzione e della direttiva 2014/52/UE del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 211/92/UE del 13 novembre 2011, e purché le opere vengano realizzate all'interno del sedime aeroportuale già esistente.

1-ter.2. Evi, Bonelli, Borrelli, Dori.

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.3. Roggiani, Peluffo, Forattini, Barbagallo, Simiani, Iaria.

Al comma 2, aggiungere, in fine, le seguenti parole: nonché in considerazione della presenza di più infrastrutture aeroportuali nello stesso *hub* con le relative reti di collegamento, prevedendo una Valutazione Ambientale Strategica su tutto il bacino milanese, relativamente al traffico aeroportuale, che tenga in considerazione la coesistenza di ben quattro diverse infrastrutture, ciascuna con le relative capacità di espansione, le relative valutazioni di impatto ambientale e i conseguenti studi epidemiologici circa le ricadute sulla salute umana.

1-ter.4. Evi, Bonelli, Borrelli, Dori.

Dopo l'articolo 1-ter, aggiungere il seguente:

Art. 1-*quater*.

(Misure per favorire la riduzione delle emissioni in atmosfera)

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

2. Il credito d'imposta è riconosciuto nella misura dell'80 per cento del costo per la quota di investimenti di valore fino a 50.000 euro e nella misura del 40 per cento del costo per la quota di investimenti di valore fino a 200.000 euro e può essere ceduto dal beneficiario a intermediari bancari, finanziari ovvero assicurativi sottoposti a vigilanza prudenziale. I cessionari possono utilizzare il credito ceduto solo in compensazione dei propri debiti d'imposta o contributivi, ai sensi dell'articolo 17 del

decreto legislativo del 9 luglio 1997, n. 241, esclusivamente tramite i servizi telematici offerti dall'Agenzia delle Entrate. Sono ammissibili al credito d'imposta di cui al comma 1 le spese sostenute per gli interventi di sostituzione degli impianti di refrigerazione commerciale di categoria R404A, R507A, R410A, R407C, R407F, esistenti in punti vendita con superficie da 0 a 1000 metri quadrati, all'interno dei quali siano utilizzati impianti di refrigerazione commerciale, con nuovi impianti di refrigerazione commerciale di categoria R744, CO₂, R290.

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

4. Con provvedimento del direttore dell'Agenzia delle entrate, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabiliti i criteri e le modalità di applicazione e di fruizione del credito d'imposta di cui ai commi da 1 a 3. Le agevolazioni di cui al presente articolo si applicano ai sensi e nei limiti del regolamento (UE) n. 1407/2013 della Commissione, del 18 dicembre 2013, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti «de minimis». Agli oneri derivanti dall'attuazione dei commi da 1 a 5, pari a 2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024, 2025 e 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione del

Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

1-ter.01. L'Abbate, Iaria Fontana, Iaria, Morfino, Santillo.

(inammissibile)

Dopo l'articolo 1-ter, aggiungere il seguente:

Art. 1-quater.

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

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

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

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

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

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

I gestori dei parcheggi di cui al comma 2, lettera a) hanno l'obbligo di conformarsi alle disposizioni della presente legge entro 3 anni dalla sua entrata in vigore. Un termine supplementare può tuttavia essere concesso dal comune nel cui territorio si trova il parcheggio, quando il gestore del parcheggio sia in grado di comprovare di

avere adottato ogni misura necessaria per adempiere ai suddetti obblighi entro i termini di cui al primo periodo, ma di non averli potuti rispettare per cause a lui non imputabili.

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

a) dei parcheggi ombreggiati da alberi per almeno metà della loro superficie complessiva;

b) dei parcheggi nell'ambito che insistono su aree vincolate ai sensi del Codice dei beni culturali e del paesaggio.

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

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

1-ter.02. Pavanelli, Iaria Fontana, Iaria, L'Abbate, Morfino, Santillo.

(inammissibile)

Dopo l'articolo 1-ter, aggiungere 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.03. L'Abbate, Ilaria Fontana, Iaria, Morfino, Santillo.

Dopo l'articolo 1-ter, aggiungere il seguente:

Art. 1-quater.

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

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

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

12-novies. In attuazione del decreto-legge 10 settembre 2021 n. 121, convertito,

con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 dicembre 2024 sono pubblicate le Linee guida volte a definire tipologia e caratteristiche degli itinerari dove siano pianificabili servizi di trasporto rapido di massa esperiti con autobus biarticolati e filobus bisnodati fino a 24 metri di lunghezza. ».

1-ter.04. Pavanelli, Ilaria Fontana, Iaria, L'Abbate, Morfino, Santillo.

Dopo l'articolo 1-ter aggiungere 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, sono apportate le seguenti modificazioni:

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

b) dopo il comma 1, 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.05. Iaria, Ilaria Fontana, L'Abbate, Morfino, Santillo.

Dopo l'articolo 1-ter, aggiungere il seguente:

Art. 1-quater.

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

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

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

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

1-ter.06. Iaria, Ilaria Fontana, L'Abbate, Morfino, Santillo.

(inammissibile)

Dopo l'articolo 1-ter, aggiungere il seguente:

Art. 1-quater.

1. Al fine di potenziare e superare le forti disomogeneità territoriali i servizi di

trasporto pubblico locale, regionale e interregionale, sono stanziati complessivamente 2 miliardi di euro nel triennio 2024-2026. Ai relativi oneri si provvede a valere sulle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione, relative al ciclo di programmazione 2021-2027. Con decreto del ministero

delle infrastrutture e trasporti, di concerto con il ministero dell'economia e delle finanze, sono individuati criteri e modalità di ripartizione delle medesime risorse.

1-ter.09. Bonelli, Borrelli, Dori.

(inammissibile)