742. **Allegato A**

DOCUMENTI ESAMINATI NEL CORSO DELLA SEDUTA

COMUNICAZIONI ALL'ASSEMBLEA

INDICE

	PAG.
Comunicazioni	2
Missioni valevoli nella seduta del 10 novembre 2026	2
Progetti di legge (Assegnazione a Commissioni in sede referente)	2
Corte dei conti (Trasmissione di documenti)	3
Documenti ministeriali (Trasmissione)	4
Dipartimento per gli affari europei della Presidenza del Consiglio dei ministri (Trasmissione di un documento)	5
Progetti di atti dell'Unione europea (Annunzio)	5
Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente (Trasmissione di un documento)	5
Richiesta di parere parlamentare su proposta di nomina	5
Atti di controllo e di indirizzo	6
Disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 28 settembre 2026, n. 167, recante misure urgenti per la circolazione dei veicoli ad alimentazione diesel appartenenti alla categoria ambientale « EURO 5 » (A.C. 3119)	7
Parere della I Commissione	7
Parere della V Commissione	7
Articolo unico; Articoli del decreto-legge	7
Proposte emendative	8
Ordini del giorno	13

N. B. Questo allegato reca i documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula.

COMUNICAZIONI

Missioni valevoli nella seduta del 10 novembre 2026.

Albano, Ascani, Barbagallo, Barelli, Battistoni, Bellucci, Benvenuto, Bicchielli, Bignami, Bonetti, Borrelli, Boschi, Braga, Brambilla, Bruzzone, Caiata, Calderone, Calovini, Cappellacci, Casasco, Cavandoli, Cecchetti, Centemero, Cesa, Cirielli, Colombo, Colosimo, Alessandro Colucci, Enrico Costa, Sergio Costa, D'Alessio, De Corato, Deidda, Della Vedova, Donzelli, Faraone, Ferrante, Ferro, Foti, Frassinetti, Freni, Gardini, Gava, Gebhard, Ghio, Giachetti, Giglio Vigna, Giorgetti, Gribaudo, Guerini, Gusmeroli, Kelany, Leo, Loizzo, Lollobrigida, Longi, Lucaselli, Lupi, Magi, Mangialavori, Maschio, Mauri, Mazzetti, Mazzi, Meloni, Michelotti, Minardo, Molinari, Mollicone, Molteni, Morrone, Mulè, Nordio, Osnato, Pagano, Patriarca, Pellegrini, Penza, Pichetto Fratin, Pittalis, Prisco, Rampelli, Riccardo Ricciardi, Richetti, Rixi, Rizzetto, Roccella, Romano, Romeo, Rosato, Roscani, Angelo Rossi, Rotelli, Rubano, Scerra, Schullian, Semenzato, Siracusano, Speranza, Sportiello, Tajani, Tenerini, Trancassini, Tremonti, Vinci, Zanella, Zaratti, Ziello, Zinzi, Zoffili, Zucconi.

Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede referente.

A norma del comma 1 dell'articolo 72 del Regolamento, i seguenti progetti di legge sono assegnati, in sede referente, alle sottoindicate Commissioni permanenti:

X Commissione (Attività produttive):

MARINO e TONI RICCIARDI: « Disposizioni per assicurare la presenza di uffici operativi delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura nelle zone montane e periferiche nonché modifica all'articolo 14 della legge 29 dicembre 1993, n. 580, in materia di rappresentanza territoriale nella composizione delle giunte delle medesime » (2978) *Parere delle Commissioni I, V e XIV e della Commissione parlamentare per le questioni regionali;*

XI Commissione (Lavoro):

PITTALIS: « Interventi in favore dei lavoratori dello spettacolo e istituzione del registro dei lavoratori del settore dello spettacolo, dell'intrattenimento e dello svago » (243) *Parere delle Commissioni I, II, V, VI (*ex *articolo 73, comma 1-*bis*, del Regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria), VII, X e XIV e della Commissione parlamentare per le questioni regionali;*

XIII Commissione (Agricoltura):

PITTALIS: « Introduzione dell'obbligo di indicare, nella lista delle vivande, l'origine delle materie prime impiegate negli esercizi pubblici di somministrazione di cibi e bevande » (245) *Parere delle Commissioni I, X (*ex *articolo 73, comma 1-*bis*, del Regola-*

mento), XII e XIV e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.

Trasmissione dalla Corte dei conti.

Il Presidente della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, con lettera in data 9 novembre 2026, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 3, comma 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, la deliberazione n. 62/2026 del 13 ottobre-6 novembre 2026, con la quale la Sezione stessa ha approvato il rapporto PNRR « M2C2I1.4 – Sviluppo biometano, secondo criteri per la promozione dell'economia circolare – Stato di attuazione al 31 agosto 2026 ».

Questo documento è trasmesso alla V Commissione (Bilancio), alla VIII Commissione (Ambiente), alla X Commissione (Attività produttive) e alla XIII Commissione (Agricoltura).

Il Presidente della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, con lettera in data 9 novembre 2026, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 3, comma 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, la deliberazione n. 63/2026 del 13 ottobre-6 novembre 2026, con la quale la Sezione stessa ha approvato il rapporto PNRR « M1C1I1.1 – Infrastrutture digitali – Stato di attuazione al 31 agosto 2026 ».

Questo documento è trasmesso alla I Commissione (Affari costituzionali) e alla V Commissione (Bilancio).

Il Presidente della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, con lettera in data 9 novembre 2026, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 3, comma 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, la deliberazione n. 64/2026 del 13 ottobre-6 novembre 2026, con la quale la Sezione stessa ha approvato il rapporto PNRR « M2C3I3.1 – Promozione di un teleriscaldamento efficiente – Stato di attuazione al 31 agosto 2026 ».

Questo documento è trasmesso alla V Commissione (Bilancio) e alla X Commissione (Attività produttive).

Il Presidente aggiunto della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, con lettera in data 9 novembre 2026, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 3, comma 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, la deliberazione n. 65/2026 del 14 ottobre-6 novembre 2026, con la quale la Sezione stessa ha approvato il rapporto PNRR « M5C3I1.3 – Interventi socio-educativi strutturati per combattere la povertà educativa nel Mezzogiorno a sostegno del Terzo settore – Stato di attuazione al 31 agosto 2026 ».

Questo documento è trasmesso alla V Commissione (Bilancio), alla VII Commissione (Cultura) e alla XII Commissione (Affari sociali).

Il Presidente aggiunto della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, con lettera in data 10 novembre 2026, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 3, comma 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, la deliberazione n. 66/2026 del 13 ottobre-6 novembre 2026, con la quale la Sezione stessa ha approvato il rapporto PNRR « M2C4I4.3 – Investimenti nella resilienza dell'agrosistema irriguo per una migliore gestione delle risorse idriche – Stato di attuazione al 31 agosto 2026 ».

Questo documento è trasmesso alla V Commissione (Bilancio), alla VIII Commissione (Ambiente) e alla XIII Commissione (Agricoltura).

Il Presidente aggiunto della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, con lettera in data 10 novembre 2026, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 3, comma 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, la deliberazione n. 67/2026 del 13 ottobre-6 novembre 2026, con la quale la Sezione stessa ha approvato il rapporto

PNRR « M2C2I1.1 – Sviluppo agro-voltaico – Stato di attuazione al 31 agosto 2026 ».

Questo documento è trasmesso alla V Commissione (Bilancio), alla VIII Commissione (Ambiente), alla X Commissione (Attività produttive) e alla XIII Commissione (Agricoltura).

Il Presidente aggiunto della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, con lettera in data 10 novembre 2026, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 3, comma 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, la deliberazione n. 68/2026 del 13 ottobre-6 novembre 2026, con la quale la Sezione stessa ha approvato il rapporto PNRR « M2C4I4.1 – Investimenti in infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico – Stato di attuazione al 31 agosto 2026 ».

Questo documento è trasmesso alla V Commissione (Bilancio) e alla VIII Commissione (Ambiente).

Il Presidente aggiunto della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, con lettera in data 10 novembre 2026, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 3, comma 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, la deliberazione n. 69/2026 del 13 ottobre-6 novembre 2026, con la quale la Sezione stessa ha approvato il rapporto PNRR « M3C2I1.1 – Porti verdi: interventi in materia di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti – Stato di attuazione al 31 agosto 2026 ».

Questo documento è trasmesso alla V Commissione (Bilancio) e alla IX Commissione (Trasporti).

Trasmissione dal Ministro per i rapporti con il Parlamento.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 4 novembre 2026, ha trasmesso, ai sensi degli articoli 35 e 49 del testo unico delle leggi costituzionali concernenti lo statuto speciale per il Trentino-Alto Adige, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 31 agosto 1972, n. 670, il testo di un voto, approvato dal Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano il 15 ottobre 2026, sul tema « Aree di atterraggio per elicotteri in Alto-Adige: la Provincia acquisisca la competenza ».

Questo documento è trasmesso alla IX Commissione (Trasporti).

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 10 novembre 2026, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 9-*bis*, comma 7, della legge 21 giugno 1986, n. 317, concernente la procedura d'informazione nel settore delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione, le osservazioni dell'Ungheria in ordine al progetto di regola tecnica, di cui alla notifica 2026/0376/IT, relativa allo schema di decreto ministeriale recante disciplinare di produzione « Carne di suino da allevamento sostenibile » nell'ambito del sistema di qualità nazionale zootecnia (SQNZ) – decreto ministeriale n. 646632 del 16 dicembre 2022.

Questo documento è trasmesso alla XIII Commissione (Agricoltura) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Trasmissione dal Ministro della salute.

Il Ministro della salute, con lettera in data 5 novembre 2026, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 1, comma 4, del decreto legislativo 28 giugno 2012, n. 106, la relazione sull'attività svolta dall'Istituto superiore di sanità nel triennio 2023-2025 (Doc. CCLIV, n. 1).

Questa relazione è trasmessa alla XII Commissione (Affari sociali).

Trasmissione dal Ministro del lavoro e delle politiche sociali.

Il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, con lettera in data 5 novembre 2026, ha trasmesso, in adempimento all'obbligo derivante dall'articolo 19 della Costi-

tuzione dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL), resa esecutiva ai sensi della legge 13 novembre 1947, n. 1622, il testo della raccomandazione n. 207, concernente gli emendamenti alle norme relative al riconoscimento di un ambiente di lavoro sicuro e salubre come principio fondamentale.

Questo documento è trasmesso alla III Commissione (Affari esteri), alla XI Commissione (Lavoro) e alla XII Commissione (Affari sociali).

Il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, con lettera in data 5 novembre 2026, ha trasmesso, in adempimento all'obbligo derivante dall'articolo 19 della Costituzione dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL), resa esecutiva ai sensi della legge 13 novembre 1947, n. 1622, il testo della raccomandazione n. 208, relativa agli apprendistati di qualità, adottata dalla Conferenza internazionale del lavoro nel corso della 111ª sessione, svoltasi a Ginevra il 12 giugno 2023.

Questo documento è trasmesso alla III Commissione (Affari esteri) e alla XI Commissione (Lavoro).

Trasmissione dal Dipartimento per gli affari europei della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Il Dipartimento per gli affari europei della Presidenza del Consiglio dei ministri, con lettera in data 10 novembre 2026, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 6, commi 4 e 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, la relazione, predisposta dal Dipartimento per gli affari europei della Presidenza del Consiglio dei ministri, in merito alla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2005/36/CE, per quanto riguarda la digitalizzazione delle procedure e il riconoscimento delle qualifiche professionali rilasciate al di fuori dell'Unione, e del regolamento (UE) n. 1024/2012 (COM(2026) 995 final) accompagnata dalla tabella di corrispondenza tra le disposizioni della proposta e le norme nazionali vigenti.

Questa relazione è trasmessa alla II Commissione (Giustizia), alla X Commissione (Attività produttive) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Annunzio di progetti di atti dell'Unione europea.

La Commissione europea, in data 9 novembre 2026, ha trasmesso, in attuazione del Protocollo sul ruolo dei Parlamenti allegato al Trattato sull'Unione europea, la proposta di decisione del Consiglio relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Gruppo permanente ad alto livello e di Consiglio ministeriale della Comunità dell'energia (Vienna, Austria, 23 e 30 novembre 2026) (COM(2026) 593 final), corredata dei relativi allegati (COM(2026) 593 final – Annexes 1 to 2), che è assegnata, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, alla III Commissione (Affari esteri), con il parere della XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Trasmissione dall'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente.

Il Presidente dell'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, con lettera in data 9 novembre 2026, ha trasmesso una segnalazione, adottata ai sensi dell'articolo 2, comma 6, della legge 14 novembre 1995, n. 481, in merito in merito all'esposizione del sistema nei confronti di Acciaierie d'Italia Spa.

Questa segnalazione è trasmessa alla X Commissione (Attività produttive).

Richiesta di parere parlamentare su proposta di nomina.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 9 novembre 2026, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 1, terzo comma, del decreto-legge 8 aprile 1974, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 giugno 1974, n. 216, e dell'ar-

ticolo 1 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, la richiesta di parere parlamentare sulla proposta di nomina del dottor Giulio Centemero a componente della Commissione nazionale per le società e la borsa (CONSOB) (148).

Questa richiesta è assegnata, ai sensi del comma 4 dell'articolo 143 del Regolamento, alla VI Commissione (Finanze), che dovrà esprimere il prescritto parere entro il 30 novembre 2026.

Atti di controllo e di indirizzo.

Gli atti di controllo e di indirizzo presentati sono pubblicati nell'*Allegato B* al resoconto della seduta odierna.

DISEGNO DI LEGGE: CONVERSIONE IN LEGGE DEL DECRETO-LEGGE 28 SETTEMBRE 2026, N. 167, RECANTE MISURE URGENTI PER LA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI AD ALIMENTAZIONE DIESEL APPARTENENTI ALLA CATEGORIA AMBIENTALE « EURO 5 » (A.C. 3119)

A.C. 3119 – Parere della I Commissione

PARERE DELLA I COMMISSIONE SULLE PROPOSTE EMENDATIVE PRESENTATE

NULLA OSTA

sugli emendamenti contenuti nel fascicolo.

A.C. 3119 – Parere della V Commissione

PARERE DELLA V COMMISSIONE SULLE PROPOSTE EMENDATIVE PRESENTATE

La V Commissione, esaminati gli emendamenti riferiti al disegno di legge atto Camera 3119, che dispone la conversione in legge del decreto-legge n. 167 del 2026, recante misure urgenti per la circolazione dei veicoli ad alimentazione diesel appartenenti alla categoria ambientale « EURO 5 », contenuti nel fascicolo;

rilevato che le risorse utilizzate con finalità di copertura finanziaria dalle proposte emendative 1.19 e 1.20 risultano preordinate alla realizzazione di altri interventi,

esprime:

PARERE CONTRARIO

sulle proposte emendative 1.10, 1.26, 1.1003 e 1.03, in quanto suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica privi di idonea quantificazione e copertura;

PARERE CONTRARIO

sulle proposte emendative 1.19 e 1.20;

NULLA OSTA

sulle restanti proposte emendative.

A.C. 3119 – Articolo unico

ARTICOLO UNICO DEL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE NEL TESTO DELLE COMMISSIONI IDENTICO A QUELLO DEL GOVERNO

Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 28 settembre 2026, n. 167, recante misure urgenti per la circolazione dei veicoli ad alimentazione diesel appartenenti alla categoria ambientale « EURO 5 ».

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

ARTICOLI DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 1.

(Misure urgenti per la continuità della circolazione nel settore dei trasporti)

1. All'articolo 1, comma 2, quarto periodo, del decreto-legge 12 settembre 2023,

n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 novembre 2023, n. 155, le parole: « a decorrere dal 1° ottobre 2026 » sono sostituite dalle seguenti: « a decorrere dal 1° ottobre 2027 ».

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.

PROPOSTE EMENDATIVE

EMENDAMENTI RIFERITI ALL'ARTICOLO UNICO DEL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE

DIS. 1.

Sopprimerlo.

* **Dis.1.1.** Bonelli, Borrelli, Dori, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zanella, Zaratti.

* **Dis.1.2.** Iaria, Morfino, Ilaria Fontana, L'Abbate, Santillo, Barzotti, Fede.

EMENDAMENTI RIFERITI AL TESTO DEL DECRETO-LEGGE

ART. 1.

(Misure urgenti per la continuità della circolazione nel settore dei trasporti)

Al comma 1, premettere il seguente:

01. All'articolo 1, comma 2, terzo periodo, del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 novembre 2023, n. 155, dopo la parola: « PM10 » sono inserite le seguenti: « , dei composti organici volatili (COV) ».

Conseguentemente, alla rubrica, aggiungere, in fine, le parole: e per l'abbattimento delle emissioni atmosferiche inquinanti.

1.4. Ilaria Fontana, L'Abbate, Morfino, Santillo, Barzotti, Fede, Iaria.

Sostituire il comma 1 con il seguente:

1. All'articolo 1, comma 2, quarto periodo, del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 novembre 2023, n. 155, dopo le parole: « a decorrere dal 1° ottobre 2026 » sono inserite le seguenti: « per i comuni con popolazione superiore ai 30.000 abitanti ».

1.5. Bonelli, Borrelli, Dori, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zanella, Zaratti.

Al comma 1, dopo le parole: sono sostituite dalle seguenti: « a decorrere *aggiungere le seguenti:* , improrogabilmente,.

1.6. Bonelli, Borrelli, Dori, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zanella, Zaratti.

Al comma 1, sostituire le parole: 1° ottobre 2027 *con le seguenti:* 31 dicembre 2026.

1.7. Bonelli, Borrelli, Dori, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zanella, Zaratti.

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

1-*bis*. A decorrere dal 1° ottobre 2027, l'efficacia e l'attuazione di qualsiasi misura di limitazione strutturale della circolazione dei veicoli di cui all'articolo 1, comma 2, quarto periodo, del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 novembre 2023, n. 155, restano in ogni caso subordinate alla preventiva attivazione ed erogazione, da parte dello Stato e delle Regioni di cui al comma 1, di specifici contributi di incentivazione alla rottamazione e alla riconversione ecologica del parco veicolare, finanziati prioritariamente a valere sulle risorse dei Programmi Regionali del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (PR FESR 2021-2027), sulle dotazioni del Fondo So-

ciale per il Clima di cui al Regolamento (UE) 2023/955, nonché sulle risorse nazionali destinate all'attuazione del Piano nazionale di controllo dell'inquinamento atmosferico di cui al decreto legislativo 30 luglio 2018, n. 81. Nelle more dell'effettiva erogazione dei predetti contributi e, in ogni caso, per i proprietari dei medesimi veicoli in condizione di documentata vulnerabilità economico-sociale o sanitaria, i divieti e le limitazioni alla circolazione non trovano applicazione e non possono in alcun modo essere disposti. La condizione di vulnerabilità di cui al presente periodo è riconosciuta esclusivamente in favore dei soggetti appartenenti a nuclei familiari con un indicatore della situazione economica equivalente (ISEE) non superiore a 40.000 euro, ovvero appartenenti a nuclei familiari che si trovino in condizione di povertà assoluta o relativa secondo gli indicatori ufficiali dell'Istituto nazionale di statistica, in relazione alla composizione del nucleo medesimo, nonché delle persone con disabilità munite di apposito contrassegno ai sensi dell'articolo 381 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, o affette da gravi patologie invalidanti od oncologiche che comportano l'esenzione dalla partecipazione al costo della spesa sanitaria ai sensi dell'articolo 5, comma 1, del decreto legislativo 29 aprile 1998, n. 124, ovvero in possesso di certificazione di invalidità civile non inferiore al 74 per cento rilasciata dalle competenti commissioni mediche. L'autorizzazione alla deroga e alla prosecuzione della circolazione dei suddetti veicoli è rilasciata dal Comune di residenza dell'interessato previa presentazione di apposita istanza corredata dalla documentazione attestante l'impossibilità o la mancata erogazione del contributo pubblico di sostituzione, unitamente all'attestazione dell'indicatore della situazione economica equivalente, alla documentazione reddituale conforme ai criteri dell'Istituto nazionale di statistica, ovvero al contrassegno disabili, al verbale di invalidità civile o alla certificazione di esenzione per patologia grave rilasciata dall'azienda sanitaria locale. L'autorizzazione ha validità fino al 1° ottobre 2030 ed è rinnovabile, con cadenza triennale, previa ulteriore presentazione della certificazione attestante il permanere dei medesimi requisiti economici o sanitari.

1.1003. Ziello, Bof, Davide Bergamini, Calderone, Furgiuele, Pierro, Pozzolo, Ravetto, Sasso.

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

1-*bis*. All'articolo 1, comma 2, del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 novembre 2023, n. 155, dopo il quarto periodo, sono inseriti i seguenti: « Entro il 31 gennaio 2027, le regioni che si avvalgono di misure compensative alternative trasmettono al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, all'ISPRA e alle Commissioni parlamentari competenti una relazione sulle misure adottate e sulle relative riduzioni attese delle emissioni. Entro il 30 giugno 2027, le medesime trasmettono i dati di monitoraggio disponibili e una valutazione dei risultati. L'ISPRA verifica entro il 31 luglio 2027 la coerenza delle stime e il conseguimento degli obiettivi. In caso di scostamento, la regione adotta entro trenta giorni misure integrative. Se lo scostamento persiste, si applica la limitazione strutturale prevista dal quarto periodo. Le attività dell'ISPRA sono svolte nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente ».

*** 1.8.** Ferrari, Simiani, Braga, Barbagallo, Curti, Evi, Bakkali, Casu, Ghio, Morassut, Forattini.

*** 1.1000.** Pastorella.

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

1-*bis*. All'articolo 1, comma 2, del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 novembre 2023, n. 155, dopo il quarto periodo, è inserito il seguente: « Fino alla decorrenza del termine di cui al quarto periodo, le regioni adottano un programma di sostegno alle persone fisiche e giuridiche

interessate dalle limitazioni alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione *diesel* di categoria "Euro 5", per favorire la sostituzione dei veicoli in uso con veicoli elettrici ».

1.10. Bonelli, Borrelli, Dori, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zanella, Zaratti.

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

1-*bis*. All'articolo 1, comma 2, del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 novembre 2023, n. 155, dopo il quinto periodo, sono inseriti i seguenti: « Le misure compensative si considerano idonee qualora garantiscano nell'arco temporale di riferimento, anche in ambito urbano e nelle relative stazioni di rilevamento della qualità dell'aria, un abbattimento delle concentrazioni di particolato atmosferico e di biossido di azoto di livello pari o superiore a quello conseguibile con l'applicazione del blocco della circolazione dei veicoli ad alimentazione *diesel* Euro 5. La documentazione comprovante la predetta equivalenza è pubblicata sul sito istituzionale della regione e trasmessa alle Agenzie regionali per la protezione dell'ambiente (ARPA) e all'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA) che ne verificano la congruità entro trenta giorni dalla ricezione. In caso di mancata, incompleta o insufficiente dimostrazione dell'efficacia delle misure compensative nel termine prescritto, le regioni provvedono all'inserimento della limitazione strutturale alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione *diesel* di categoria "Euro 5" nei piani di qualità dell'aria ai sensi del quarto periodo ».

Conseguentemente, alla rubrica, aggiungere, in fine, le parole: e per l'abbattimento delle emissioni atmosferiche inquinanti.

1.12. L'Abbate, Ilaria Fontana, Morfino, Santillo, Barzotti, Fede, Iaria.

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

1-*bis*. All'articolo 1, comma 2, del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 novembre 2023, n. 155, dopo il quinto periodo, è inserito il seguente: « Le misure compensative di cui al quinto periodo garantiscono l'equivalenza sia in termini quantitativi di abbattimento dei medesimi precursori e inquinanti, sia in termini di localizzazione spaziale e temporale dell'impatto sulla salute pubblica ».

Conseguentemente, alla rubrica, aggiungere, in fine, le parole: e per l'abbattimento delle emissioni atmosferiche inquinanti.

1.9. Santillo, Ilaria Fontana, L'Abbate, Morfino, Barzotti, Fede, Iaria.

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

1-*bis*. All'articolo 1, comma 2, del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 novembre 2023, n. 155, dopo il quinto periodo, è inserito il seguente: « Al fine di garantire il monitoraggio costante e la massima trasparenza sull'efficacia delle misure compensative di cui al presente comma, le regioni pubblicano, con cadenza semestrale, sul proprio sito *internet* istituzionale, una relazione dettagliata contenente la stima complessiva e il consuntivo della riduzione delle emissioni inquinanti conseguita, la tipologia e lo stato di avanzamento degli interventi attuati ».

Conseguentemente, alla rubrica, aggiungere, in fine, le parole: e per l'abbattimento delle emissioni atmosferiche inquinanti.

1.11. Santillo, Ilaria Fontana, L'Abbate, Morfino, Barzotti, Fede, Iaria.

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

1-*bis*. All'articolo 1, comma 2, del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 novembre 2023, n. 155, dopo il quinto periodo è aggiunto il seguente: « Le misure compensative di cui al quinto periodo sono

adottate con relazione tecnica pubblica, fondata su scenari confrontabili e previa validazione del Sistema Nazionale di Protezione Ambientale (SNPA), con quantificazione delle emissioni di NOx evitate e delle conseguenti variazioni di esposizione a NO2. ».

1.13. Bonelli, Borrelli, Dori, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zanella, Zaratti.

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

1-*bis*. All'articolo 1, comma 2, del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 novembre 2023, n. 155, è inserito, in fine, il seguente periodo: « L'aggiornamento dei piani di cui al comma 1 e, ove necessario, dei relativi provvedimenti attuativi, tiene 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, il numero di veicoli circolanti ».

Conseguentemente, alla rubrica, aggiungere, in fine, le parole: e per l'abbattimento delle emissioni atmosferiche inquinanti.

1.14. Ilaria Fontana, L'Abbate, Morfino, Santillo, Barzotti, Fede, Iaria.

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

1-*bis*. All'articolo 1 del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 novembre 2023, n. 155, dopo il comma 2-*ter*, sono inseriti i seguenti:

« 2-*quater*. Le regioni, nell'ambito dei provvedimenti attuativi delle limitazioni alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5 previste dal presente articolo, possono prevedere un regime transitorio per le imprese che documentano di aver ordinato, prima della decorrenza della limitazione applicabile, un veicolo sostitutivo a minori emissioni, e che non possono disporne per ritardi di consegna non imputabili alla propria volontà.

2-*quinquies*. Il regime transitorio è limitato al tempo strettamente necessario alla consegna del veicolo sostitutivo e comunque non può eccedere sei mesi dalla data di consegna indicata nel contratto o nella conferma d'ordine. Le regioni stabiliscono modalità uniformi di documentazione e controllo, assicurando che il regime non pregiudichi il conseguimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni e la tutela della salute ».

*** 1.16.** Simiani, Casu, Barbagallo.

*** 1.1001.** Pastorella.

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

1-*bis*. All'articolo 1 del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 novembre 2023, n. 155, dopo il comma 2-*ter*, è inserito il seguente:

« 2-*quater*. Entro il 30 giugno di ciascun anno, il Governo trasmette alle Camere una relazione dettagliata sullo stato di attuazione delle misure adottate, sui risultati effettivi conseguiti in termini di riduzione dei livelli di inquinamento e sull'impatto sanitario ed economico derivante dall'applicazione del presente decreto, anche con riferimento alla prevenzione e alla definizione delle procedure di infrazione pendenti nei confronti dello Stato italiano ».

Conseguentemente, alla rubrica, aggiungere, in fine, le parole: e per l'abbattimento delle emissioni atmosferiche inquinanti.

**** 1.17.** Morfino, Ilaria Fontana, L'Abbate, Santillo, Barzotti, Fede, Iaria.

**** 1.1002.** Pastorella.

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

1-*bis*. All'articolo 1 del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 novembre 2023,

n. 155, sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

« 3-*bis*. Al fine di rafforzare la capacità progettuale e amministrativa degli enti locali e sostenere politiche integrate di mobilità sostenibile nei territori interessati da superamenti dei valori limite di qualità dell'aria e dalle limitazioni alla circolazione dei veicoli *diesel* di categoria Euro 5 di cui al presente articolo, nonché al fine di assicurare continuità agli interventi avviati nell'ambito del Programma di cui all'articolo 14 del decreto-legge 16 settembre 2024, n. 131, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 novembre 2024, n. 166, è autorizzata la spesa complessiva di 300 milioni di euro, in ragione di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027, 2028 e 2029, per il finanziamento di un ulteriore ciclo di interventi proposti dai comuni, anche in forma associata, e dalle città metropolitane. Sono, altresì, ammissibili al finanziamento nell'ambito del Programma gli interventi previsti dai Piani urbani della mobilità sostenibile o coerenti con i relativi obiettivi e strategie. Le predette risorse possono essere utilizzate anche per attività di assistenza tecnica, formazione e accompagnamento degli enti locali nelle fasi di programmazione, progettazione, attuazione e monitoraggio degli interventi.

3-*ter*. Agli oneri derivanti dal comma 3-*bis*, pari a 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027, 2028 e 2029, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per gli interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307 ».

1.19. Curti, Simiani, Braga, Barbagallo, Evi, Ferrari, Bakkali, Casu, Ghio, Morassut.

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

1-*bis*. All'articolo 1 del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 novembre 2023, n. 155, sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

« 3-*bis*. Al fine di assicurare l'attuazione, nel triennio 2026-2028, degli interventi per il miglioramento della qualità dell'aria nell'area della pianura padana, la dotazione del Fondo per il finanziamento di specifiche strategie di intervento volte al miglioramento della qualità dell'aria nell'area della pianura padana, iscritto nello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, è incrementata di 69.555.964 euro per l'anno 2026, 84.856.178 euro per l'anno 2027 e 84.856.178 euro per l'anno 2028.

3-*ter*. Agli oneri derivanti dal comma 3-*bis*, pari a 69.555.964 euro per l'anno 2026, 84.856.178 euro per l'anno 2027 e 84.856.178 euro per l'anno 2028, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307 ».

1.20. Evi, Simiani, Braga, Barbagallo, Curti, Ferrari, Bakkali, Casu, Ghio, Morassut.

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

1-*bis*. Al decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 novembre 2023, n. 155, dopo l'articolo 1, è inserito il seguente:

« Art. 1.1. – *(Agevolazioni per abbonamenti TPL) – 1.* Nelle more dell'entrata in vigore delle disposizioni di cui all'articolo 1 e al fine di raggiungere livelli di riduzione delle emissioni inquinanti coerenti con i vincoli derivanti dall'ordinamento dell'Unione europea e di assicurare alternative effettive all'utilizzo dell'automobile privata, le regioni interessate dalle limitazioni alla circolazione dei veicoli *diesel* Euro 5 di cui al comma 1 possono riconoscere agevolazioni per l'acquisto di abbonamenti al trasporto pubblico locale in favore dei residenti nei comuni interessati, con priorità per i nuclei familiari con indicatore della situazione economica equivalente non superiore a 35.000 euro. Per le finalità di cui al presente comma è autorizzata la spesa di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027 e 2028.

2. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027 e 2028, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione, di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190 ».

1.26. Ghio, Barbagallo, Simiani, Braga, Bakkali, Casu, Morassut, Curti, Evi, Ferrari.

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:

Art. 1-*bis*.

(Rifinanziamento del Fondo per il miglioramento della qualità dell'aria nel bacino padano)

1. Al fine di assicurare il conseguimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni inquinanti e di garantire alle regioni del bacino padano le risorse necessarie all'attuazione degli interventi per il miglioramento della qualità dell'aria, anche mediante l'adozione di misure compensative alternative alle limitazioni strutturali della circolazione dei veicoli diesel appartenenti alla categoria ambientale Euro 5, il Fondo di cui all'articolo 30, comma 14-*ter*, del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n. 58, è incrementato di 70 milioni di euro per l'anno 2026 e di 85 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027 e 2028.

2. Le risorse di cui al comma 1 sono destinate al finanziamento degli interventi previsti dai piani regionali per la qualità dell'aria delle regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna, con particolare riferimento al potenziamento del trasporto pubblico locale, alla mobilità sostenibile e all'attuazione di misure compensative alternative alle limitazioni strutturali della circolazione dei veicoli diesel appartenenti alla categoria ambientale Euro 5, purché idonee ad assicurare risultati equivalenti nella riduzione delle emissioni inquinanti, in conformità agli obblighi derivanti dalla normativa nazionale e dell'Unione europea.

3. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 70 milioni di euro per l'anno 2027 e a 85 milioni di euro per ciascuno degli anni 2028 e 2029, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

1.03. L'Abbate, Ilaria Fontana, Morfino, Santillo, Barzotti, Fede, Iaria.

A.C. 3119 – Ordini del giorno

ORDINI DEL GIORNO

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca la conversione in legge del decreto-legge 28 settembre 2026, n. 167, recante misure urgenti per la circolazione dei veicoli ad alimentazione diesel appartenenti alla categoria ambientale « Euro 5 » (A.C. 3119);

le politiche di risanamento della qualità dell'aria intraprese dalle Regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna si scontrano con un contesto geomorfologico e climatico unico sul territorio europeo, rappresentato dalla conformazione chiusa del bacino padano, delimitato a nord dalla catena alpina e a sud e ovest dall'Appennino;

la particolare conformazione orografica della pianura padana determina una strutturale assenza di ventilazione, con frequenti manifestazioni di inversione termica nei mesi invernali che impediscono la dispersione verticale ed orizzontale degli inquinanti atmosferici, causando fenomeni permanenti di stagnazione dell'aria;

i dati scientifici acquisiti nell'ambito del progetto integrato europeo LIFE PREPAIR (LIFE16 IPE/IT/000513), unitamente ai rapporti tecnici pubblicati dal Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (in particolare il Rapporto n. 17/

2020 recante « *La qualità dell'aria in Italia durante il lockdown* ») e alle analisi chimico-epidemiologiche condotte dalle ARPA regionali del bacino padano, hanno dimostrato l'impatto determinante delle condizioni meteoclimatiche e dell'orografia sui livelli di particolato atmosferico;

le evidenze statistiche emerse durante l'emergenza sanitaria da COVID-19, in particolare durante il periodo di blocco generalizzato delle attività e della circolazione tra i mesi di marzo e maggio 2020, hanno costituito un rigoroso « test naturale »: a fronte di un crollo degli ossidi di azoto compreso tra il 30 per cento e il 50 per cento a seguito dell'azzeramento del traffico veicolare e della riduzione delle attività industriali, le concentrazioni di PM10 non hanno registrato decrementi proporzionali, evidenziando la persistenza di superamenti dei valori limite (50 $\mu g/m^3$) legati alla stagnazione meteorologica e alla formazione chimica secondaria del particolato;

in tale periodo si è osservata la persistenza di frequenti episodi di superamento dei limiti giornalieri di PM10 a causa delle dinamiche chimico-fisiche della formazione secondaria di particolato, nitrati e solfati di ammonio, prodotta dalle reazioni in atmosfera tra emissioni agricole ed industriali in condizioni di stagnazione e forte umidità;

l'imposizione esclusiva e rigida di divieti strutturali alla circolazione per le sole autovetture ed i veicoli commerciali diesel « Euro 5 » rischia di rivelarsi strumento sproporzionato e parziale ai fini della riduzione reale del particolato PM10, producendo per contro gravi disagi alla mobilità delle persone, al ceto medio e alla continuità operativa delle piccole e medie imprese del nord Italia;

appare necessario garantire ai governatori regionali e ai sindaci del bacino padano la massima flessibilità di pianificazione, permettendo l'adozione di misure compensative alternative di pari efficacia ambientale che non gravino esclusivamente sul mezzo di trasporto privato dei cittadini;

in sede di attuazione delle direttive ambientali, il principio di proporzionalità impone di considerare la reale controllabilità antropica delle emissioni, diversificando gli interventi su tutti i precursori del particolato secondario,

impegna il Governo:

ad adottare, per quanto di competenza, ogni iniziativa normativa e di revisione della pianificazione ambientale volta a riconoscere la specificità orografica e meteoclimatica del bacino padano, garantendo alle regioni interessate la facoltà di sostituire eventuali limitazioni strutturali ai veicoli diesel « Euro 5 » con misure compensative e azioni alternative sulla mobilità integrata, sull'efficienza energetica e sulle emissioni agricole di pari efficacia ambientale e a minore impatto socio-economico;

ad avviare le opportune iniziative in sede di Unione europea e nazionale affinché, nella valutazione del rigetto o della prosecuzione delle procedure di infrazione sulla qualità dell'aria e nell'individuazione delle responsabilità amministrative, venga esplicitamente valutato l'impatto incontrollabile dei fattori orografici, meteorologici e di formazione secondaria del particolato, riconoscendo la legittimità dell'operato degli enti locali e regionali che abbiano adottato tutte le misure controllabili, ragionevolmente praticabili e proporzionate.

9/3119/**1**. Bof, Ziello, Davide Bergamini, Calderone, Furgiuele, Pozzolo, Pierro, Ravetto, Sasso.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca la conversione in legge del decreto-legge 28 settembre 2026, n. 167, recante misure urgenti per la circolazione dei veicoli ad alimentazione diesel appartenenti alla categoria ambientale « Euro 5 » (A.C. 3119);

le politiche di risanamento della qualità dell'aria intraprese dalle Regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Ro-

magna si scontrano con un contesto geomorfologico e climatico unico sul territorio europeo, rappresentato dalla conformazione chiusa del bacino padano, delimitato a nord dalla catena alpina e a sud e ovest dall'Appennino;

la particolare conformazione orografica della pianura padana determina una strutturale assenza di ventilazione, con frequenti manifestazioni di inversione termica nei mesi invernali che impediscono la dispersione verticale ed orizzontale degli inquinanti atmosferici, causando fenomeni permanenti di stagnazione dell'aria;

i dati scientifici acquisiti nell'ambito del progetto integrato europeo LIFE PREPAIR (LIFE16 IPE/IT/000513), unitamente ai rapporti tecnici pubblicati dal Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (in particolare il Rapporto n. 17/2020 recante « *La qualità dell'aria in Italia durante il lockdown* ») e alle analisi chimico-epidemiologiche condotte dalle ARPA regionali del bacino padano, hanno dimostrato l'impatto determinante delle condizioni meteoclimatiche e dell'orografia sui livelli di particolato atmosferico;

le evidenze statistiche emerse durante l'emergenza sanitaria da COVID-19, in particolare durante il periodo di blocco generalizzato delle attività e della circolazione tra i mesi di marzo e maggio 2020, hanno costituito un rigoroso « test naturale »: a fronte di un crollo degli ossidi di azoto compreso tra il 30 per cento e il 50 per cento a seguito dell'azzeramento del traffico veicolare e della riduzione delle attività industriali, le concentrazioni di PM10 non hanno registrato decrementi proporzionali, evidenziando la persistenza di superamenti dei valori limite (50 $\mu g/m^3$) legati alla stagnazione meteorologica e alla formazione chimica secondaria del particolato;

in tale periodo si è osservata la persistenza di frequenti episodi di superamento dei limiti giornalieri di PM10 a causa delle dinamiche chimico-fisiche della formazione secondaria di particolato, nitrati e solfati di ammonio, prodotta dalle reazioni in atmosfera tra emissioni agricole ed industriali in condizioni di stagnazione e forte umidità;

l'imposizione esclusiva e rigida di divieti strutturali alla circolazione per le sole autovetture ed i veicoli commerciali diesel « Euro 5 » rischia di rivelarsi strumento sproporzionato e parziale ai fini della riduzione reale del particolato PM10, producendo per contro gravi disagi alla mobilità delle persone, al ceto medio e alla continuità operativa delle piccole e medie imprese del nord Italia;

appare necessario garantire ai governatori regionali e ai sindaci del bacino padano la massima flessibilità di pianificazione, permettendo l'adozione di misure compensative alternative di pari efficacia ambientale che non gravino esclusivamente sul mezzo di trasporto privato dei cittadini;

in sede di attuazione delle direttive ambientali, il principio di proporzionalità impone di considerare la reale controllabilità antropica delle emissioni, diversificando gli interventi su tutti i precursori del particolato secondario,

impegna il Governo

nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica, a valutare l'opportunità di:

adottare, per quanto di competenza, ogni iniziativa normativa e di revisione della pianificazione ambientale volta a riconoscere la specificità orografica e meteoclimatica del bacino padano, garantendo alle regioni interessate la facoltà di sostituire eventuali limitazioni strutturali ai veicoli diesel « Euro 5 » con misure compensative e azioni alternative sulla mobilità integrata, sull'efficienza energetica e sulle emissioni agricole di pari efficacia ambientale e a minore impatto socio-economico;

avviare le opportune iniziative in sede di Unione europea e nazionale affinché, nella valutazione del rigetto o della prosecuzione delle procedure di infrazione sulla qualità dell'aria e nell'individuazione delle responsabilità amministrative, venga esplicitamente valutato l'impatto incontrollabile

dei fattori orografici, meteorologici e di formazione secondaria del particolato, riconoscendo la legittimità dell'operato degli enti locali e regionali che abbiano adottato tutte le misure controllabili, ragionevolmente praticabili e proporzionate.

9/3119/**1**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Bof, Ziello, Davide Bergamini, Calderone, Furgiuele, Pozzolo, Pierro, Ravetto, Sasso.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca la conversione in legge del decreto-legge 28 settembre 2026, n. 167, recante misure urgenti per la circolazione dei veicoli ad alimentazione diesel appartenenti alla categoria ambientale « Euro 5 » (A.C. 3119);

l'adozione di misure volte alla riduzione delle emissioni inquinanti nell'atmosfera nei territori compresi nel bacino padano si inserisce nel più ampio quadro delle politiche euro-unitarie e nazionali finalizzate al raggiungimento dei target previsti dalla Direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria ambiente;

le limitazioni alla circolazione veicolare privata per le autovetture ed i veicoli commerciali diesel appartenenti alla classe ambientale Euro 5 rischiano di determinare un impatto socio-economico asimmetrico e fortemente sperequato sui residenti del bacino padano, gravando in misura intollerabile sulle categorie economicamente più vulnerabili;

oltre 1,2 milioni di autovetture e circa 200.000 veicoli commerciali leggeri e pesanti alimentati a gasolio e classificati nella categoria ambientale « Euro 5 », immatricolati e circolanti nelle regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna, costituiscono il parco veicolare su cui fa affidamento quotidiano un'ampia platea di cittadini e imprese per motivi di lavoro, studio, assistenza familiare e cura della propria salute, senza tuttavia disporre delle risorse finanziarie necessarie per accedere tempestivamente al mercato dei veicoli a basse o zero emissioni;

in assenza di misure compensative e di supporto diretto alla mobilità collettiva, i divieti strutturali di circolazione rischiano di tradursi in marginalizzazione sociale per i residenti sprovvisti di alternative di mobilità, rendendo indispensabile favorire il ricorso effettivo al trasporto pubblico locale e regionale, abbattendo integralmente le barriere tariffarie per le classi sociali maggiormente esposte;

la gratuità del trasporto pubblico locale incentiva efficacemente il ricorso ai mezzi pubblici anziché ai veicoli privati, tutelando la mobilità e i bilanci familiari dei cittadini in condizione di svantaggio economico o fragilità sanitaria;

tale misura compensativa deve essere orientata in via prioritaria ai soggetti appartenenti a nuclei familiari in condizione di documentata vulnerabilità economico-sociale, da intendersi limitatamente a un indicatore della situazione economica equivalente (ISEE) non superiore a 40.000 euro o in stato di povertà assoluta o relativa secondo gli indici ISTAT, nonché ai soggetti in condizione di vulnerabilità sanitaria, ovvero le persone con disabilità munite di apposito contrassegno ai sensi dell'articolo 381 del decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992, i cittadini affetti da gravi patologie invalidanti od oncologiche con esenzione dalla partecipazione alla spesa sanitaria ed i soggetti in possesso di certificazione di invalidità civile non inferiore al 74 per cento;

è necessario stabilire una procedura amministrativa semplificata che attribuisca ai Comuni di residenza il compito di rilasciare, su istanza di parte e previa verifica dei requisiti economico-sociali o sanitari, titoli di circolazione gratuiti o abbonamenti agevolati aventi validità triennale e rinnovabili al permanere dei medesimi presupposti,

impegna il Governo:

ad adottare, d'intesa con le Regioni del bacino padano, ogni iniziativa anche

normativa di competenza, volta ad assicurare la gratuità della fruizione dei servizi di trasporto pubblico, locale e regionale, in favore dei proprietari di veicoli diesel Euro 5 residenti nelle regioni interessate dal provvedimento in esame, che si trovino in condizioni di documentata difficoltà economica o vulnerabilità reddituale valutata mediante indicatore ISEE o parametri di povertà assoluta e relativa ISTAT;

a ricomprendere integralmente nel predetto regime di mobilità gratuita i cittadini con disabilità muniti di apposito contrassegno, i soggetti affetti da gravi patologie invalidanti o oncologiche titolari di esenzione dalla spesa sanitaria ed i cittadini in possesso di certificazione di invalidità civile pari o superiore al 74 per cento.

9/3119/**2**. Davide Bergamini, Ziello, Bof, Calderone, Furgiuele, Pozzolo, Pierro, Ravetto, Sasso.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca la conversione in legge del decreto-legge 28 settembre 2026, n. 167, recante misure urgenti per la circolazione dei veicoli ad alimentazione diesel appartenenti alla categoria ambientale « Euro 5 » (A.C. 3119);

l'adozione di misure volte alla riduzione delle emissioni inquinanti nell'atmosfera nei territori compresi nel bacino padano si inserisce nel più ampio quadro delle politiche euro-unitarie e nazionali finalizzate al raggiungimento dei target previsti dalla Direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria ambiente;

le limitazioni alla circolazione veicolare privata per le autovetture ed i veicoli commerciali diesel appartenenti alla classe ambientale Euro 5 rischiano di determinare un impatto socio-economico asimmetrico e fortemente sperequato sui residenti del bacino padano, gravando in misura intollerabile sulle categorie economicamente più vulnerabili;

oltre 1,2 milioni di autovetture e circa 200.000 veicoli commerciali leggeri e pesanti alimentati a gasolio e classificati nella categoria ambientale « Euro 5 », immatricolati e circolanti nelle regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna, costituiscono il parco veicolare su cui fa affidamento quotidiano un'ampia platea di cittadini e imprese per motivi di lavoro, studio, assistenza familiare e cura della propria salute, senza tuttavia disporre delle risorse finanziarie necessarie per accedere tempestivamente al mercato dei veicoli a basse o zero emissioni;

in assenza di misure compensative e di supporto diretto alla mobilità collettiva, i divieti strutturali di circolazione rischiano di tradursi in marginalizzazione sociale per i residenti sprovvisti di alternative di mobilità, rendendo indispensabile favorire il ricorso effettivo al trasporto pubblico locale e regionale, abbattendo integralmente le barriere tariffarie per le classi sociali maggiormente esposte;

la gratuità del trasporto pubblico locale incentiva efficacemente il ricorso ai mezzi pubblici anziché ai veicoli privati, tutelando la mobilità e i bilanci familiari dei cittadini in condizione di svantaggio economico o fragilità sanitaria;

tale misura compensativa deve essere orientata in via prioritaria ai soggetti appartenenti a nuclei familiari in condizione di documentata vulnerabilità economico-sociale, da intendersi limitatamente a un indicatore della situazione economica equivalente (ISEE) non superiore a 40.000 euro o in stato di povertà assoluta o relativa secondo gli indici ISTAT, nonché ai soggetti in condizione di vulnerabilità sanitaria, ovvero le persone con disabilità munite di apposito contrassegno ai sensi dell'articolo 381 del decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992, i cittadini affetti da gravi patologie invalidanti od oncologiche con esenzione dalla partecipazione alla spesa sanitaria ed i soggetti in possesso di certificazione di invalidità civile non inferiore al 74 per cento;

è necessario stabilire una procedura amministrativa semplificata che attribuisca ai Comuni di residenza il compito di rila-

sciare, su istanza di parte e previa verifica dei requisiti economico-sociali o sanitari, titoli di circolazione gratuiti o abbonamenti agevolati aventi validità triennale e rinnovabili al permanere dei medesimi presupposti,

impegna il Governo

nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica, a valutare l'opportunità di:

adottare, d'intesa con le Regioni del bacino padano, ogni iniziativa anche normativa di competenza, volta ad assicurare la gratuità della fruizione dei servizi di trasporto pubblico, locale e regionale, in favore dei proprietari di veicoli diesel Euro 5 residenti nelle regioni interessate dal provvedimento in esame, che si trovino in condizioni di documentata difficoltà economica o vulnerabilità reddituale valutata mediante indicatore ISEE o parametri di povertà assoluta e relativa ISTAT;

ricomprendere integralmente nel predetto regime di mobilità gratuita i cittadini con disabilità muniti di apposito contrassegno, i soggetti affetti da gravi patologie invalidanti o oncologiche titolari di esenzione dalla spesa sanitaria ed i cittadini in possesso di certificazione di invalidità civile pari o superiore al 74 per cento.

9/3119/**2**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Davide Bergamini, Ziello, Bof, Calderone, Furgiuele, Pozzolo, Pierro, Ravetto, Sasso.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca la conversione in legge del decreto-legge 28 settembre 2026, n. 167, recante misure urgenti per la circolazione dei veicoli ad alimentazione diesel appartenenti alla categoria ambientale « Euro 5 » (A.C. 3119);

la disciplina introdotta dall'articolo 1 del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 novembre 2023, n. 155, ha stabilito l'obbligo per le Regioni del bacino padano, Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna, di prevedere nei rispettivi piani di qualità dell'aria limitazioni strutturali alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri e pesanti di categoria diesel Euro 5;

il differimento al 1° ottobre 2027 della decorrenza delle citate limitazioni rappresenta un passaggio d'urgenza indispensabile per scongiurare un impatto sociale ed economico devastante sul territorio, ma non risolve in via definitiva il nodo strutturale dell'accessibilità economica alla transizione ecologica da parte dei cittadini e delle imprese;

la transizione verso modelli di mobilità a ridotte emissioni non può trasformarsi in una misura punitiva nei confronti delle fasce di popolazione a reddito basso o modesto, penalizzando chi utilizza l'autovettura privata come strumento primario ed insostituibile per il raggiungimento delle sedi di lavoro, la cura della propria persona o dei propri familiari;

le rigide prescrizioni di blocco della circolazione rischiano di tradursi in una forma di discriminazione sociale indiretta verso chi non possiede la capacità finanziaria immediata per acquistare veicoli di nuova generazione ad alimentazione elettrica o ibrida;

al fine di contemperare l'esigenza di tutela della salute e dell'ambiente con i principi costituzionali di solidarietà sociale, uguaglianza e tutela del lavoro, si rende indifferibile stabilire il principio della preventiva erogazione di risorse pubbliche a sostegno dei cittadini coinvolti, prima di poter disporre qualsiasi misura interdittiva del traffico;

le risorse necessarie a garantire adeguati incentivi alla rottamazione e riconversione ecologica del parco veicolare possono e devono essere individuate all'interno delle dotazioni finanziarie della programmazione 2021-2027 dei Programmi Regionali del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (PR FESR), nonché nell'ambito dell'attuazione del Fondo Sociale per il Clima di cui al Regolamento (UE) 2023/955 e

delle risorse nazionali di cui al decreto legislativo 30 luglio 2018, n. 81;

in ogni caso, a tutela dei soggetti in condizione di maggiore vulnerabilità economico-sociale o sanitaria, si impone l'introduzione di deroghe permanenti che garantiscano la prosecuzione della circolazione, prevenendo il blocco dei mezzi di trasporto per i nuclei familiari con ISEE fino a 40.000 euro, per i soggetti in stato di povertà ISTAT, per le persone con disabilità munite di contrassegno ex articolo 381 del decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992, per gli invalidi civili (pari o superiori al 74 per cento) e per i cittadini affetti da patologie oncologiche o gravi patologie invalidanti ed esenti dalla spesa sanitaria ai sensi dell'articolo 5 del decreto legislativo n. 124 del 1998,

impegna il Governo:

ad adottare ogni iniziativa normativa di competenza finalizzata a prevedere che l'attuazione di qualsiasi misura di interruzione o limitazione strutturale della circolazione dei veicoli diesel Euro 5 sia espressamente subordinata alla preventiva attivazione ed effettiva erogazione di contributi pubblici di sostituzione;

nelle more dell'erogazione dei predetti contributi ed anche in caso di mancato accesso o impossibilità di fruizione dei medesimi, a salvaguardare i soggetti appartenenti a nuclei familiari con un indicatore della situazione economica equivalente (ISEE) non superiore a 40.000 euro, nonché i cittadini in possesso di contrassegno disabili, gli invalidi civili non inferiori al 74 per cento ed i soggetti affetti da gravi patologie invalidanti od oncologiche con esenzione *ticket* sanitario, garantendo loro la prosecuzione dell'utilizzo del mezzo privato previa istanza di deroga triennale rilasciata dal Comune di residenza.

9/3119/**3**. Ziello, Davide Bergamini, Bof, Calderone, Furgiuele, Pozzolo, Pierro, Ravetto, Sasso.

La Camera

impegna il Governo

nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica, a valutare l'opportunità di:

adottare ogni iniziativa normativa di competenza finalizzata a prevedere che l'attuazione di qualsiasi misura di interruzione o limitazione strutturale della circolazione dei veicoli diesel Euro 5 sia espressamente subordinata alla preventiva attivazione ed effettiva erogazione di contributi pubblici di sostituzione;

nelle more dell'erogazione dei predetti contributi ed anche in caso di mancato accesso o impossibilità di fruizione dei medesimi, salvaguardare i soggetti appartenenti a nuclei familiari con un indicatore della situazione economica equivalente (ISEE) non superiore a 40.000 euro, nonché i cittadini in possesso di contrassegno disabili, gli invalidi civili non inferiori al 74 per cento ed i soggetti affetti da gravi patologie invalidanti od oncologiche con esenzione *ticket* sanitario, garantendo loro la prosecuzione dell'utilizzo del mezzo privato previa istanza di deroga triennale rilasciata dal Comune di residenza.

9/3119/**3**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Ziello, Davide Bergamini, Bof, Calderone, Furgiuele, Pozzolo, Pierro, Ravetto, Sasso.

La Camera,

premesso che:

le sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020, causa C-644/18, e del 12 maggio 2022, causa C-573/19, hanno accertato la violazione, da parte della Repubblica italiana, degli obblighi europei in materia di qualità dell'aria, rispettivamente con riferimento ai superamenti dei valori limite del PM10 e del biossido di azoto;

per la procedura relativa al PM10, la Commissione europea ha inviato all'Italia una lettera di messa in mora ai sensi dell'articolo 260 del Trattato sul funziona-

mento dell'Unione europea, rendendo ancora più urgente l'adozione di misure efficaci e verificabili;

il decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, convertito dalla legge 6 novembre 2023, n. 155, ha previsto l'aggiornamento dei piani di qualità dell'aria delle Regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna; gli interventi regionali devono tuttavia inserirsi in una strategia nazionale coordinata e riguardare tutte le zone in cui persistono superamenti dei valori limite;

i dati più recenti del Sistema nazionale per la protezione dell'ambiente segnalano infatti ancora persistenti criticità per il PM10 nel bacino padano, nell'area Napoli-Caserta e nella Valle del Sacco, confermando che il problema interessa territori diversi e richiede interventi calibrati sulle specificità locali;

il recepimento della direttiva (UE) 2024/2881 rafforza gli obblighi di monitoraggio e pianificazione e introduce *standard* più rigorosi. L'efficacia delle nuove disposizioni dipende dalla capacità delle amministrazioni di attuarle e dalla disponibilità di personale, competenze tecniche e risorse finanziarie adeguate;

la qualità dell'aria non può essere migliorata soltanto aggiornando i parametri, le reti di rilevazione e gli strumenti di pianificazione, ma richiede politiche e investimenti capaci di ridurre in modo duraturo le emissioni nei settori dei trasporti e della mobilità, dell'energia, dell'industria, del riscaldamento degli edifici e dell'agricoltura;

in particolare, la riqualificazione energetica degli edifici può ridurre l'inquinamento, i consumi e la spesa delle famiglie, ma richiede strumenti pluriennali e accessibili, con particolare attenzione agli immobili più inefficienti e ai nuclei che non sono in grado di sostenere autonomamente i costi degli interventi;

il rafforzamento del trasporto pubblico locale, l'attuazione dei piani urbani della mobilità sostenibile e gli interventi per l'intermodalità e la mobilità attiva necessitano di una programmazione nazionale stabile, anche oltre la conclusione del PNRR;

le risorse destinate al miglioramento della qualità dell'aria nel bacino padano hanno subito in questi anni del Governo Meloni riduzioni e riprogrammazioni, a fronte dei nuovi obblighi di pianificazione e monitoraggio che richiedono finanziamenti effettivi, aggiuntivi e coerenti con i fabbisogni delle amministrazioni competenti;

le tabelle di marcia per il conseguimento degli obiettivi devono indicare, per ciascun intervento, le amministrazioni responsabili, le risorse disponibili, le scadenze intermedie e gli indicatori di risultato, prevedendo aggiornamenti e misure correttive in caso di ritardo o scostamento;

le eventuali proroghe dei termini per il conseguimento dei valori limite devono restare eccezionali, motivate da presupposti tecnici verificabili e inserite in un percorso di rientro fondato su misure effettive, verifiche periodiche e tutela della popolazione esposta,

impegna il Governo

ad accompagnare le misure recate dal provvedimento in esame, dando piena attuazione al Piano di azione nazionale per il miglioramento della qualità dell'aria, assicurandone il monitoraggio e valutandone, sulla base dei risultati e alla luce dei nuovi valori limite stabiliti dalla direttiva (UE) 2024/2881, l'eventuale revisione o aggiornamento, nonché ad adottare le opportune iniziative normative volte a garantire risorse adeguate, stabili e aggiuntive per l'attuazione degli interventi.

9/3119/**4**. Braga, Simiani, Curti, Evi, Ferrari.

La Camera

impegna il Governo

nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica, a valutare l'opportunità di accompagnare

le misure recate dal provvedimento in esame, dando piena attuazione al Piano di azione nazionale per il miglioramento della qualità dell'aria, assicurandone il monitoraggio e valutandone, sulla base dei risultati e alla luce dei nuovi valori limite stabiliti dalla direttiva (UE) 2024/2881, l'eventuale revisione o aggiornamento, nonché di adottare le opportune iniziative normative volte a garantire risorse adeguate, stabili e aggiuntive per l'attuazione degli interventi.

9/3119/**4**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Braga, Simiani, Curti, Evi, Ferrari.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1 del decreto-legge in esame differisce dal 1° ottobre 2026 al 1° ottobre 2027 il termine per l'inserimento nei piani regionali delle limitazioni strutturali alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5 in Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna;

la disciplina, introdotta dal decreto-legge n. 121 del 2023 dal Governo Meloni per dare seguito alle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea sui superamenti dei limiti di PM10 e biossido di azoto, fissava inizialmente il termine al 1° ottobre 2025. L'articolo 5, comma 3-*ter*, del decreto-legge n. 73 del 2025 lo aveva già differito al 1° ottobre 2026, innalzando da 30.000 a 100.000 abitanti la soglia demografica dei comuni prioritariamente interessati e introducendo la possibilità di adottare misure compensative;

siamo di fronte, quindi, a un secondo differimento del termine non accompagnato da una ricognizione delle esigenze dei territori, da dati aggiornati sulle emissioni né dall'individuazione di interventi e risorse per conseguire risultati verificabili;

perché il tempo aggiuntivo non si traduca in un ulteriore rinvio delle azioni di risanamento, occorre accompagnare la proroga con alternative accessibili all'uso dell'auto privata, potenziando il trasporto pubblico locale e sostenendo il rinnovo dei veicoli e delle flotte, con particolare attenzione alle famiglie meno abbienti e alle imprese interessate;

la tutela della salute e il miglioramento della qualità dell'aria richiedono interventi programmati e finanziati, soprattutto nei territori più esposti ai superamenti dei valori limite;

il Programma integrato di interventi sulla mobilità urbana e metropolitana, previsto dall'articolo 14 del decreto-legge n. 131 del 2024 e dotato di 500 milioni di euro, sostiene progetti proposti dai comuni e dalle città metropolitane per promuovere una mobilità sostenibile e contribuire al miglioramento della qualità dell'aria,

impegna il Governo

ad accompagnare la proroga recata dal provvedimento in esame, con ogni ulteriore iniziativa di competenza atta a garantire continuità al Programma integrato di interventi sulla mobilità urbana e metropolitana, promuovendo, con particolare riferimento ai territori interessati dal provvedimento in esame, un ulteriore ciclo di interventi proposti dai comuni, anche in forma associata, e dalle città metropolitane, anche per il triennio 2027-2029.

9/3119/**5**. Curti, Simiani, Braga, Evi, Ferrari.

La Camera

impegna il Governo

nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica, a valutare l'opportunità di accompagnare la proroga recata dal provvedimento in esame, con ogni ulteriore iniziativa di competenza atta a garantire continuità al Programma integrato di interventi sulla mobilità urbana e metropolitana, promuovendo, con particolare riferimento ai territori interessati dal provvedimento in esame, un ulteriore ciclo di interventi proposti dai comuni, anche in forma associata, e dalle città metropolitane, anche per il triennio 2027-2029.

9/3119/**5**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Curti, Simiani, Braga, Evi, Ferrari.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1 del decreto-legge in esame differisce dal 1° ottobre 2026 al 1° ottobre 2027 il termine per l'inserimento nei piani regionali delle limitazioni strutturali alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5 in Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna;

la disciplina, introdotta dal decreto-legge n. 121 del 2023 dal Governo Meloni per dare seguito alle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea sui superamenti dei limiti di PM10 e biossido di azoto, fissava inizialmente il termine al 1° ottobre 2025. L'articolo 5, comma 3-*ter*, del decreto-legge n. 73 del 2025 lo aveva già differito al 1° ottobre 2026, innalzando da 30.000 a 100.000 abitanti la soglia demografica dei comuni prioritariamente interessati e introducendo la possibilità di adottare misure compensative;

siamo di fronte, quindi, a un secondo differimento del termine non accompagnato da una ricognizione delle esigenze dei territori, da dati aggiornati sulle emissioni né dall'individuazione di interventi e risorse per conseguire risultati verificabili;

perché il tempo aggiuntivo non si traduca in un ulteriore rinvio delle azioni di risanamento, occorre accompagnare la proroga con alternative accessibili all'uso dell'auto privata, potenziando il trasporto pubblico locale e sostenendo il rinnovo dei veicoli e delle flotte, con particolare attenzione alle famiglie meno abbienti e alle imprese interessate;

la tutela della salute e il miglioramento della qualità dell'aria richiedono interventi programmati e finanziati, soprattutto nei territori più esposti ai superamenti dei valori limite;

invece, sulla qualità dell'aria il Governo procede nella direzione opposta a quella necessaria: la manovra taglia per il triennio 2027-2029 circa 84,8 milioni di euro già destinati al miglioramento della qualità dell'aria, spostandoli al triennio successivo;

tale scelta si aggiunge ai rinvii disposti dalla legge di bilancio 2026, che aveva già riprogrammato al triennio 2029-2031 circa 239,3 milioni di euro destinati agli interventi contro l'inquinamento atmosferico nella Pianura Padana, di cui 69,6 milioni nel 2026 e 84,9 milioni per ciascuno degli anni 2027 e 2028;

i ripetuti tagli alle risorse hanno l'inevitabile effetto di rallentare gli interventi necessari per ridurre le emissioni inquinanti, allontanando sempre di più l'Italia dagli obiettivi fissati a livello europeo sulla qualità dell'aria e non affrontando le persistenti criticità sanitarie e ambientali dei territori maggiormente esposti,

impegna il Governo

ad adottare, nel primo provvedimento utile, anche in sede di manovra di bilancio, le iniziative normative necessarie a ripristinare nelle annualità originariamente programmate, le risorse destinate ai fondi e agli interventi per il miglioramento della qualità dell'aria, recuperando sia quelle rinviate dalla legge di bilancio 2026, sia le ulteriori rimodulazioni previste dal disegno di legge di bilancio 2027-2029, anche con particolare riferimento al Fondo per il finanziamento di specifiche strategie di intervento volte al miglioramento della qualità dell'aria nell'area della Pianura Padana, così da assicurare la continuità degli interventi programmati e l'attuazione dei piani regionali.

9/3119/**6**. Evi, Simiani, Braga, Curti, Ferrari.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1 del decreto-legge in esame differisce dal 1° ottobre 2026 al 1° ottobre 2027 il termine per l'inserimento nei piani regionali delle limitazioni strutturali alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5 in Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna;

la disciplina, introdotta dal decreto-legge n. 121 del 2023 dal Governo Meloni

per dare seguito alle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea sui superamenti dei limiti di PM10 e biossido di azoto, fissava inizialmente il termine al 1° ottobre 2025. L'articolo 5, comma 3-*ter*, del decreto-legge n. 73 del 2025 lo aveva già differito al 1° ottobre 2026, innalzando da 30.000 a 100.000 abitanti la soglia demografica dei comuni prioritariamente interessati e introducendo la possibilità di adottare misure compensative;

siamo di fronte, quindi, a un secondo differimento del termine non accompagnato da una ricognizione delle esigenze dei territori, da dati aggiornati sulle emissioni né dall'individuazione di interventi e risorse per conseguire risultati verificabili;

perché il tempo aggiuntivo non si traduca in un ulteriore rinvio delle azioni di risanamento, occorre accompagnare la proroga con alternative accessibili all'uso dell'auto privata, potenziando il trasporto pubblico locale e sostenendo il rinnovo dei veicoli e delle flotte, con particolare attenzione alle famiglie meno abbienti e alle imprese interessate;

la tutela della salute e il miglioramento della qualità dell'aria richiedono interventi programmati e finanziati, soprattutto nei territori più esposti ai superamenti dei valori limite;

la possibilità per le regioni di ricorrere a misure compensative in luogo delle limitazioni strutturali deve essere accompagnata da una verifica dei risultati effettivamente conseguiti e da interventi correttivi in caso di scostamento dagli obiettivi di riduzione delle emissioni,

impegna il Governo

ad accompagnare l'intervento recato dal provvedimento in esame con ogni iniziativa di competenza atta a promuovere, d'intesa con le regioni interessate, il monitoraggio delle misure compensative adottate in alternativa alle limitazioni strutturali e la valutazione dei risultati conseguiti rispetto agli obiettivi di riduzione delle emissioni, prevedendo l'adozione di misure integrative qualora emergano scostamenti significativi.

9/3119/**7**. Ferrari, Simiani, Braga, Curti, Evi.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1 del decreto-legge in esame differisce dal 1° ottobre 2026 al 1° ottobre 2027 il termine per l'inserimento nei piani regionali delle limitazioni strutturali alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5 in Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna;

la disciplina, introdotta dal decreto-legge n. 121 del 2023 per dare seguito alle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea sui superamenti dei limiti di PM10 e biossido di azoto, fissava inizialmente il termine al 1° ottobre 2025. L'articolo 5, comma 3-*ter*, del decreto-legge n. 73 del 2025 lo aveva già differito al 1° ottobre 2026, innalzando da 30.000 a 100.000 abitanti la soglia demografica dei comuni prioritariamente interessati e introducendo la possibilità di adottare misure compensative;

il decreto in esame dispone dunque un secondo differimento, che dovrebbe essere accompagnato da interventi capaci di ridurre le emissioni e migliorare la qualità dell'aria nei territori interessati;

la riqualificazione energetica degli alloggi di edilizia residenziale pubblica può concorrere alla riduzione dei consumi e delle emissioni legate al riscaldamento e, al tempo stesso, contenere le bollette sostenute dagli assegnatari, con particolare beneficio per le famiglie in condizioni di vulnerabilità energetica;

gli interventi sul patrimonio ERP dovrebbero concentrarsi sugli edifici con le prestazioni energetiche peggiori e prevedere obiettivi misurabili di riduzione dei consumi, valorizzando anche l'integrazione delle fonti rinnovabili e dell'autoconsumo;

la direttiva (UE) 2024/1275 sulla prestazione energetica nell'edilizia richiama la

necessità di sostenere la ristrutturazione degli edifici residenziali meno efficienti, con misure finanziarie e assistenza tecnica rivolte anche alle famiglie vulnerabili e agli abitanti degli alloggi sociali,

impegna il Governo:

al fine di consentire alle regioni coinvolte dall'intervento normativo in esame il completamento delle misure necessarie al conseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria previsti dalla normativa nazionale e dell'Unione europea, ad accompagnare l'intervento recato dal provvedimento in titolo con l'adozione di ogni iniziativa di competenza atta a promuovere, d'intesa con le regioni, i comuni e gli enti gestori, interventi di riqualificazione energetica del patrimonio di edilizia residenziale pubblica nei territori interessati da superamenti dei valori limite di qualità dell'aria di cui al testo in esame, dando priorità agli edifici con le prestazioni energetiche peggiori e agli alloggi occupati da nuclei vulnerabili;

in tale quadro, a favorire interventi con risultati effettivamente verificabili sulla riduzione dei consumi e delle bollette, integrando, ove possibile, l'efficienza energetica con la produzione da fonti rinnovabili e l'autoconsumo, e coordinando a tal fine le risorse nazionali ed europee nel rispetto delle rispettive finalità.

9/3119/**8**. Girelli, Simiani.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1 del decreto-legge in esame differisce dal 1° ottobre 2026 al 1° ottobre 2027 il termine per l'inserimento nei piani regionali delle limitazioni strutturali alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5 in Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna;

la disciplina, introdotta dal decreto-legge n. 121 del 2023 per dare seguito alle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea sui superamenti dei limiti di PM10 e biossido di azoto, fissava inizialmente il termine al 1° ottobre 2025. L'articolo 5, comma 3-*ter*, del decreto-legge n. 73 del 2025 lo aveva già differito al 1° ottobre 2026, innalzando da 30.000 a 100.000 abitanti la soglia demografica dei comuni prioritariamente interessati e introducendo la possibilità di adottare misure compensative;

siamo di fronte, quindi, a un secondo differimento del termine non accompagnato da una ricognizione delle esigenze dei territori, da dati aggiornati sulle emissioni né dall'individuazione di interventi e risorse per conseguire risultati verificabili;

perché il tempo aggiuntivo non si traduca in un ulteriore rinvio delle azioni di risanamento, occorre accompagnare la proroga con alternative accessibili all'uso dell'auto privata, potenziando il trasporto pubblico locale e sostenendo il rinnovo dei veicoli e delle flotte, con particolare attenzione alle famiglie meno abbienti e alle imprese interessate;

la tutela della salute e il miglioramento della qualità dell'aria richiedono interventi programmati e finanziati, soprattutto nei territori più esposti ai superamenti dei valori limite;

anche sulla qualità dell'aria il Governo procede nella direzione opposta a quella necessaria: la manovra taglia per il triennio 2027-2029 circa 84,8 milioni di euro già destinati al miglioramento della qualità dell'aria, spostandoli al triennio successivo. Tale scelta si aggiunge ai rinvii disposti dalla legge di bilancio 2026, che aveva già spostato al triennio 2029-2031 circa 239,3 milioni di euro destinati agli interventi contro l'inquinamento atmosferico nella Pianura Padana. Si tratta di scelte che hanno l'effetto di rallentare gli interventi necessari per ridurre le emissioni inquinanti e affrontare le persistenti criticità sanitarie e ambientali dei territori maggiormente esposti, all'indomani, tra l'altro, del recepimento della nuova direttiva (UE) 2024/2881 che rafforza gli obblighi di monitoraggio e pianificazione e introduce *standard* più rigorosi;

la riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti connesse alla mobilità

richiede, insieme al rinnovo dei veicoli e al potenziamento del trasporto pubblico, un aumento della produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili, affinché l'elettrificazione dei mezzi e dei servizi di trasporto sia accompagnata dalla progressiva decarbonizzazione dell'energia utilizzata,

impegna il Governo

al fine di consentire alle regioni coinvolte dall'intervento normativo in esame il completamento delle misure necessarie al conseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria previsti dalla normativa nazionale e dell'Unione europea, ad accompagnare l'intervento recato dal provvedimento in titolo con l'adozione di ogni iniziativa di competenza atta a promuovere, nei territori interessati dalle limitazioni alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5 e nell'ambito dei programmi di mobilità urbana e metropolitana, interventi integrati che favoriscano l'aumento della produzione di energia da fonti rinnovabili e il suo utilizzo per il trasporto pubblico locale, i servizi di mobilità condivisa e le infrastrutture di ricarica, anche attraverso l'autoconsumo e le comunità energetiche rinnovabili, accompagnando la riduzione delle emissioni inquinanti con la progressiva decarbonizzazione dell'energia impiegata.

9/3119/**9**. Roggiani.

La Camera,

premesso che:

le sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020, causa C-644/18, e del 12 maggio 2022, causa C-573/19, hanno accertato la violazione, da parte della Repubblica italiana, degli obblighi europei in materia di qualità dell'aria, rispettivamente con riferimento ai superamenti dei valori limite del PM10 e del biossido di azoto;

per la procedura relativa al PM10, la Commissione europea ha inviato all'Italia una lettera di messa in mora ai sensi dell'articolo 260 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, rendendo ancora più urgente l'adozione di misure efficaci e verificabili;

il decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, convertito dalla legge 6 novembre 2023, n. 155, ha previsto l'aggiornamento dei piani di qualità dell'aria delle Regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna; gli interventi regionali devono tuttavia inserirsi in una strategia nazionale coordinata e riguardare tutte le zone in cui persistono superamenti dei valori limite;

i dati più recenti del Sistema nazionale per la protezione dell'ambiente segnalano ancora criticità per il PM10 nel bacino padano, nell'area Napoli-Caserta e nella Valle del Sacco, confermando che il problema interessa territori diversi e richiede interventi calibrati sulle specificità locali;

il recepimento della direttiva (UE) 2024/2881 rafforza gli obblighi di monitoraggio e pianificazione e introduce *standard* più rigorosi. L'efficacia delle nuove disposizioni dipende dalla capacità delle amministrazioni di attuarle e dalla disponibilità di personale, competenze tecniche e risorse finanziarie adeguate;

la qualità dell'aria non può essere migliorata soltanto aggiornando i parametri, le reti di rilevazione e gli strumenti di pianificazione, ma richiede politiche e investimenti capaci di ridurre in modo duraturo le emissioni nei settori dei trasporti e della mobilità, dell'energia, dell'industria, del riscaldamento degli edifici e dell'agricoltura;

in particolare, la riqualificazione energetica degli edifici può ridurre l'inquinamento, i consumi e la spesa delle famiglie, ma richiede strumenti pluriennali e accessibili, con particolare attenzione agli immobili più inefficienti e ai nuclei che non sono in grado di sostenere autonomamente i costi degli interventi;

il rafforzamento del trasporto pubblico locale, l'attuazione dei piani urbani della mobilità sostenibile e gli interventi per l'intermodalità e la mobilità attiva necessitano di una programmazione nazionale stabile, anche oltre la conclusione del PNRR;

le risorse destinate al miglioramento della qualità dell'aria nel bacino padano hanno subìto in questi anni del Governo Meloni riduzioni e riprogrammazioni, mentre l'attuazione dei nuovi obblighi di pianificazione e monitoraggio richiede finanziamenti effettivi, aggiuntivi e coerenti con i fabbisogni delle amministrazioni competenti;

le tabelle di marcia per il conseguimento degli obiettivi devono indicare, per ciascun intervento, le amministrazioni responsabili, le risorse disponibili, le scadenze intermedie e gli indicatori di risultato, prevedendo aggiornamenti e misure correttive in caso di ritardo o scostamento;

le eventuali proroghe dei termini per il conseguimento dei valori limite devono restare eccezionali, motivate da presupposti tecnici verificabili e inserite in un percorso di rientro fondato su misure effettive, verifiche periodiche e tutela della popolazione esposta,

impegna il Governo

ad adottare, nell'ambito del recepimento della direttiva (UE) 2024/2881 e delle successive misure attuative, le iniziative di competenza necessarie a garantire la continuità e l'adeguatezza delle reti di monitoraggio, dei super-siti e degli strumenti modellistici, nonché delle attività dell'ISPRA, delle agenzie regionali per la protezione ambientale e degli enti territoriali e, a tal fine, ad accompagnare la misura recata dal provvedimento in esame con l'adozione di iniziative normative volte a ripristinare e rafforzare i finanziamenti destinati al miglioramento della qualità dell'aria, con particolare riferimento al bacino padano.

9/3119/**10**. Romeo, Simiani.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1 del decreto-legge in esame differisce dal 1° ottobre 2026 al 1° ottobre 2027 il termine per l'inserimento nei piani regionali delle limitazioni strutturali alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5 in Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna;

la disciplina, introdotta dal decreto-legge n. 121 del 2023 dal Governo Meloni per dare seguito alle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea sui superamenti dei limiti di PM10 e biossido di azoto, fissava inizialmente il termine al 1° ottobre 2025. L'articolo 5, comma 3-*ter*, del decreto-legge n. 73 del 2025 lo aveva già differito al 1° ottobre 2026, innalzando da 30.000 a 100.000 abitanti la soglia demografica dei comuni prioritariamente interessati e introducendo la possibilità di adottare misure compensative;

siamo di fronte, quindi, a un secondo differimento del termine non accompagnato da una ricognizione delle esigenze dei territori, da dati aggiornati sulle emissioni né dall'individuazione di interventi e risorse per conseguire risultati verificabili;

affinché il tempo aggiuntivo non si traduca in un ulteriore rinvio delle azioni di risanamento, occorre accompagnare la proroga con alternative accessibili all'uso dell'auto privata, potenziando il trasporto pubblico locale e sostenendo il rinnovo dei veicoli e delle flotte, con particolare attenzione alle famiglie meno abbienti e alle imprese interessate;

la tutela della salute e il miglioramento della qualità dell'aria richiedono interventi programmati e finanziati, soprattutto nei territori più esposti ai superamenti dei valori limite;

in tale contesto, i Piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS) consentono agli enti locali di definire obiettivi e strategie per la mobilità urbana e di coordinare gli interventi in relazione alle esigenze dei territori,

impegna il Governo

ad accompagnare la proroga recata dal provvedimento in esame, con ogni ulteriore iniziativa di competenza atta a prevedere, nell'ambito del Programma integrato di in-

terventi sulla mobilità urbana e metropolitana di cui all'articolo 14 del decreto-legge n. 131 del 2024, il finanziamento degli interventi previsti dai Piani urbani della mobilità sostenibile, coerenti con i relativi obiettivi e strategie, anche assicurando, con particolare riferimento ai territori interessati dal decreto-legge in esame, ai comuni l'assistenza tecnica, la formazione e l'accompagnamento necessari nelle fasi di programmazione, progettazione, attuazione e monitoraggio.

9/3119/**11**. Scarpa, Simiani.

La Camera

impegna il Governo

nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica, a valutare l'opportunità di accompagnare la proroga recata dal provvedimento in esame, con ogni ulteriore iniziativa di competenza atta a prevedere, nell'ambito del Programma integrato di interventi sulla mobilità urbana e metropolitana di cui all'articolo 14 del decreto-legge n. 131 del 2024, il finanziamento degli interventi previsti dai Piani urbani della mobilità sostenibile, coerenti con i relativi obiettivi e strategie, anche assicurando, con particolare riferimento ai territori interessati dal decreto-legge in esame, ai comuni l'assistenza tecnica, la formazione e l'accompagnamento necessari nelle fasi di programmazione, progettazione, attuazione e monitoraggio.

9/3119/**11**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Scarpa, Simiani.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1 del decreto-legge in esame differisce dal 1° ottobre 2026 al 1° ottobre 2027 il termine per l'inserimento nei piani regionali delle limitazioni strutturali alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5 in Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna;

la disciplina, introdotta dal decreto-legge n. 121 del 2023 dal Governo Meloni per dare seguito alle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea sui superamenti dei limiti di PM10 e biossido di azoto, fissava inizialmente il termine al 1° ottobre 2025. L'articolo 5, comma 3-*ter*, del decreto-legge n. 73 del 2025 lo aveva già differito al 1° ottobre 2026, innalzando da 30.000 a 100.000 abitanti la soglia demografica dei comuni prioritariamente interessati e introducendo la possibilità di adottare misure compensative;

siamo di fronte, quindi, a un secondo differimento del termine non accompagnato da una ricognizione delle esigenze dei territori, da dati aggiornati sulle emissioni né dall'individuazione di interventi e risorse per conseguire risultati verificabili;

affinché il tempo aggiuntivo non si traduca in un ulteriore rinvio delle azioni di risanamento, occorre accompagnare la proroga con alternative accessibili all'uso dell'auto privata, potenziando il trasporto pubblico locale e sostenendo il rinnovo dei veicoli e delle flotte, con particolare attenzione alle famiglie meno abbienti e alle imprese interessate;

la tutela della salute e il miglioramento della qualità dell'aria richiedono interventi programmati e finanziati, soprattutto nei territori più esposti ai superamenti dei valori limite;

il rinnovo dei veicoli impiegati dalle imprese e dai lavoratori autonomi richiede strumenti che favoriscano la sostituzione dei mezzi più inquinanti con veicoli a emissioni zero e tengano conto dei costi di acquisto e della necessità di avviare alla demolizione i veicoli sostituiti,

impegna il Governo

ad accompagnare la misura recata dal provvedimento in esame con l'adozione delle opportune iniziative di carattere normativo, anche in sede di esame del disegno di legge di bilancio 2027-2029, finalizzate ad adottare incentivi fiscali a favore delle imprese e dei lavoratori autonomi che acquistano veicoli a emissioni zero in sostituzione di autovetture o veicoli commerciali

diesel di categoria Euro 5 o inferiore, prevedendo, in particolare, la deducibilità integrale dei relativi costi e l'innalzamento dei limiti di costo fiscalmente riconosciuti, subordinatamente alla demolizione del veicolo sostituito.

9/3119/**12**. Simiani, Braga, Curti, Evi, Ferrari.

La Camera,

premesso che:

la diffusione della mobilità elettrica rappresenta uno degli strumenti attraverso cui contribuire alla riduzione delle emissioni inquinanti generate dal trasporto stradale e al miglioramento della qualità dell'aria, obiettivi che richiedono non soltanto il rinnovo del parco veicolare, ma anche lo sviluppo di una rete di infrastrutture di ricarica pubbliche capillare, accessibile e pienamente funzionante. Il regolamento (UE) 2023/1804, relativo alla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (AFIR), stabilisce obiettivi vincolanti per lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica, prevedendo, tra l'altro, specifici requisiti di copertura della rete stradale transeuropea;

negli ultimi anni si sono moltiplicati gli episodi di furto e danneggiamento dei cavi di alimentazione e dei connettori delle colonnine di ricarica per veicoli elettrici, riconducibili anche alla sottrazione del rame contenuto nei componenti, con conseguente danneggiamento delle infrastrutture, interruzione del servizio e costi aggiuntivi per gli operatori. Il fenomeno dei furti di rame ai danni delle infrastrutture elettriche è documentato anche dalle attività investigative delle Forze dell'ordine, che hanno individuato gruppi organizzati dediti alla sottrazione e alla successiva commercializzazione di cavi e materiali elettrici;

rilevata la necessità di adottare, in raccordo con i concessionari autostradali, i gestori delle aree di servizio e gli operatori delle infrastrutture di ricarica, misure idonee a contrastare i furti e gli atti vandalici ai danni delle colonnine di ricarica elettrica, anche attraverso il rafforzamento dei sistemi di videosorveglianza, di controllo e di protezione dei cavi e dei componenti;

tali episodi risultano particolarmente preoccupanti quando interessano infrastrutture collocate in aree isolate, periferiche o scarsamente presidiate, comprese le stazioni di ricarica situate lungo la rete autostradale e nelle aree di servizio, dove la sottrazione dei cavi può determinare l'indisponibilità del servizio per periodi prolungati, compromettendo l'affidabilità della rete e la possibilità per gli automobilisti di programmare gli spostamenti con veicoli elettrici;

la continuità e l'effettiva operatività delle infrastrutture di ricarica assumono particolare rilevanza nelle regioni periferiche e insulari, dove la disponibilità di alternative e la capillarità della rete possono risultare determinanti per l'effettiva praticabilità della mobilità elettrica. In particolare, sono state segnalate criticità in Sicilia, dove i furti dei cavi di rame avrebbero determinato la disattivazione di numerose colonnine collocate presso le aree di servizio, riducendo sensibilmente le possibilità di ricarica pubblica per gli automobilisti e rendendo più difficile l'utilizzo dei veicoli elettrici al di fuori delle abitazioni e delle strutture private;

il decreto-legge 28 settembre 2026, n. 167, differisce dal 1° ottobre 2026 al 1° ottobre 2027 il termine a decorrere dal quale le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna sono tenute a inserire nei rispettivi piani per la qualità dell'aria specifiche limitazioni strutturali alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5. Tale differimento, finalizzato anche a evitare ripercussioni sulla mobilità dei cittadini e sul sistema economico e produttivo, deve costituire un'occasione per rafforzare le condizioni infrastrutturali necessarie a rendere concretamente praticabile il passaggio verso modalità di trasporto a minore impatto ambientale,

impegna il Governo

in linea con la finalità di consentire alle regioni competenti il completamento delle

misure necessarie al conseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria previsti dalla normativa nazionale e dell'Unione europea, ad accompagnare l'intervento recato dal provvedimento in titolo con l'adozione, per quanto di competenza e in raccordo con i concessionari autostradali, i gestori delle aree di servizio e gli operatori delle infrastrutture di ricarica, di ogni iniziativa necessaria a verificare puntualmente la presenza, l'effettiva funzionalità e i tempi di ripristino delle infrastrutture di ricarica nelle aree di servizio autostradali, predisponendo gli interventi necessari affinché il servizio sia garantito in tutte le aree di sosta, con particolare attenzione, in aggiunta alle regioni interessate dal decreto-legge in esame, ai territori periferici e insulari e, in via prioritaria, alla Sicilia, dove risulta necessario accertare l'effettiva estensione delle interruzioni del servizio e promuovere il ripristino delle colonnine danneggiate o rese inutilizzabili, al fine di assicurare una rete di ricarica pubblica affidabile e accessibile e rendere effettive le alternative alla mobilità tradizionale alimentata da combustibili fossili.

9/3119/**13**. Barbagallo, Bakkali, Casu, Ghio, Morassut.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1 del decreto-legge in esame differisce dal 1° ottobre 2026 al 1° ottobre 2027 il termine entro il quale le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna sono tenute a inserire nei rispettivi piani di qualità dell'aria le limitazioni strutturali alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5;

la disciplina in materia, introdotta dal decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, in attuazione degli obblighi derivanti dalle procedure europee relative al superamento dei valori limite di concentrazione degli inquinanti atmosferici, ha già subito precedenti modifiche e differimenti, da ultimo con l'articolo 5, comma 3-*ter*, del decreto-legge n. 73 del 2025;

il nuovo differimento del termine deve rappresentare un'opportunità per consentire alle regioni e agli enti locali interessati di predisporre interventi efficaci e sostenibili, capaci di accompagnare l'introduzione delle limitazioni alla circolazione e di ridurne l'impatto sulle condizioni di vita e di mobilità dei cittadini;

il periodo di proroga non può tradursi in un mero rinvio degli interventi di risanamento della qualità dell'aria, ma deve essere utilizzato per rafforzare le alternative all'utilizzo dell'automobile privata, attraverso il potenziamento del trasporto pubblico locale e l'adozione di misure di sostegno alla mobilità sostenibile;

le limitazioni alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5 possono infatti determinare rilevanti difficoltà per numerose famiglie e lavoratori, soprattutto nei territori caratterizzati da un'offerta di trasporto pubblico locale insufficiente o non adeguata a garantire alternative effettive all'utilizzo dell'automobile privata;

il trasporto pubblico locale rappresenta uno strumento essenziale per favorire una mobilità più sostenibile e inclusiva, ma il settore continua a essere interessato da criticità finanziarie e carenze di risorse che ne condizionano la capacità di rispondere adeguatamente alle esigenze della popolazione;

appare pertanto necessario che il differimento disposto dal provvedimento sia accompagnato da misure concrete di sostegno economico e sociale, affinché l'entrata in vigore delle limitazioni sia preceduta dalla disponibilità di alternative di mobilità accessibili, con particolare attenzione alle famiglie economicamente più fragili,

impegna il Governo

a utilizzare il periodo di proroga previsto dal provvedimento in esame per promuovere, in collaborazione con le regioni e gli enti locali interessati, l'adozione di ogni iniziativa utile di competenza avente ad oggetto misure di accompagnamento all'introduzione delle limitazioni alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5, attraverso il

potenziamento del trasporto pubblico locale e l'attivazione di forme di agevolazione per l'acquisto degli abbonamenti, con particolare attenzione alle famiglie economicamente più fragili, assicurando a tal fine adeguate risorse finanziarie, affinché, alla scadenza del nuovo termine, i cittadini possano disporre di alternative effettive, accessibili ed economicamente sostenibili all'utilizzo dell'automobile privata.

9/3119/**14**. Ghio, Barbagallo, Bakkali, Casu, Morassut.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1 del decreto-legge in esame differisce dal 1° ottobre 2026 al 1° ottobre 2027 il termine per l'inserimento nei piani regionali delle limitazioni strutturali alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5 in Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna;

la disciplina, introdotta dal decreto-legge n. 121 del 2023 per dare seguito alle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea relative al superamento dei limiti di PM10 e biossido di azoto, fissava inizialmente il termine al 1° ottobre 2025. L'articolo 5, comma 3-*ter*, del decreto-legge n. 73 del 2025 lo aveva già differito al 1° ottobre 2026, innalzando da 30.000 a 100.000 abitanti la soglia demografica dei comuni prioritariamente interessati e introducendo la possibilità di adottare misure compensative;

il nuovo differimento del termine, che si aggiunge a quello già disposto nel 2025, deve essere accompagnato da una ricognizione delle esigenze dei territori, da dati aggiornati sulle emissioni e dall'individuazione di interventi e risorse necessari a conseguire risultati verificabili in termini di miglioramento della qualità dell'aria;

il periodo di proroga deve essere utilizzato non soltanto per ridefinire i tempi di attuazione delle limitazioni, ma anche per predisporre condizioni e strumenti che consentano ai cittadini di disporre di alternative effettive, accessibili ed economicamente sostenibili all'utilizzo dell'automobile privata, attraverso il potenziamento del trasporto pubblico locale e il sostegno al rinnovo dei veicoli e delle flotte;

la tutela della salute e il miglioramento della qualità dell'aria richiedono interventi programmati e adeguatamente finanziati, soprattutto nei territori maggiormente esposti ai superamenti dei valori limite, evitando che gli oneri delle politiche di transizione ecologica ricadano prevalentemente sulle famiglie economicamente più fragili e sulle imprese;

il trasporto pubblico costituisce un servizio essenziale per garantire il diritto alla mobilità, l'accesso al lavoro, all'istruzione e ai servizi, la coesione territoriale e la sostenibilità ambientale, rappresentando al tempo stesso un fattore di sviluppo economico e di competitività. Il trasporto pubblico locale è infatti una componente fondamentale di un sistema di mobilità equo, efficiente e sostenibile, la cui universalità deve essere garantita attraverso un adeguato finanziamento pubblico;

in occasione dell'incontro « *Transport Poverty* in Italia – Dimensioni, impatti e politiche per una mobilità più equa », promosso da *Transport & Environment* (T&E) il 13 ottobre 2026, sono stati presentati i risultati di una ricerca realizzata dall'Università degli Studi della Tuscia che confermano le profonde disuguaglianze nel Paese: quasi una famiglia su cinque è a rischio di povertà fatica a sostenere il costo della mobilità e nei piccoli comuni il rischio di subire contemporaneamente povertà dei trasporti e povertà energetica domestica è oltre cinque volte più alto rispetto alle città metropolitane;

la seconda edizione del Forum Mobilità « Proposte e azioni per la decarbonizzazione dei trasporti », organizzato da Legambiente il 21 ottobre 2026 ha rappresentato l'occasione per presentare cinque proposte al Governo per ridurre le emissioni e contrastare la povertà dei trasporti, attraverso il rifinanziamento strutturale del trasporto pubblico locale, l'introduzione di abbonamenti integrati e tariffe commisu-

rate al reddito, il sostegno all'acquisto di veicoli a zero emissioni mediante strumenti di *social leasing*, il potenziamento delle infrastrutture di ricarica e della ciclabilità, la riduzione del costo dei servizi di mobilità condivisa e la promozione dello *smart working*;

secondo quanto evidenziato nel rapporto di *Clean Cities* sul trasporto pubblico locale, in media, le città europee, da Madrid a Varsavia, dispongono di un'offerta di trasporto pubblico locale doppia rispetto a quella delle principali città italiane e di una rete di trasporto rapido di massa, comprendente metropolitane, tram e filobus, cinque volte più estesa. Negli ultimi cinque anni, il Fondo nazionale trasporti, principale strumento di finanziamento pubblico del settore, ha registrato una perdita complessiva di oltre 4 miliardi di euro. Il rapporto individua, quale obiettivo minimo da raggiungere già con la legge di bilancio per il 2027, un incremento di 1,2 miliardi di euro delle risorse destinate al trasporto pubblico locale rispetto agli stanziamenti previsti a legislazione vigente;

secondo quanto evidenziato da ASSTRA in occasione del XX Convegno nazionale « Mobilità di valore, valore alla mobilità », svoltosi il 21 e 22 ottobre 2026, il settore deve affrontare significativi incrementi dei costi energetici, stimati dall'associazione, tra febbraio e agosto 2026, nel 52 per cento per il gasolio, nel 48 per cento per il metano e nel 40 per cento per l'energia elettrica. La stessa associazione ha inoltre segnalato una perdita di potere d'acquisto del Fondo nazionale trasporti stimata in circa 800 milioni di euro e 1,25 miliardi di euro di risorse già stanziate ma ancora in attesa di erogazione alle aziende;

lo studio AGENS realizzato dal Politecnico di Milano, illustrato dal quotidiano Il Sole 24 Ore il 27 ottobre 2026, stima in 4,6 miliardi di euro il valore aggiunto annuo direttamente generato dal comparto e in 26,2 miliardi di euro le perdite economiche annue che potrebbero derivare, secondo una simulazione controfattuale, dal venir meno dell'offerta di trasporto pubblico locale;

ANAV, in un comunicato del 13 maggio 2026, ha richiamato la necessità di adeguare strutturalmente le risorse destinate al trasporto pubblico locale, segnalando un mancato adeguamento del Fondo nazionale trasporti all'inflazione per oltre 800 milioni di euro annui e chiedendo interventi per fronteggiare l'aumento dei costi dei carburanti e assicurare la copertura degli oneri derivanti dal rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro;

il 25 ottobre 2026 i sindaci di Roma, Milano, Napoli, Torino, Bologna, Firenze, Bari, Genova e Cagliari hanno rivolto alla Presidente del Consiglio dei ministri una richiesta di confronto urgente, in vista della definizione della legge di bilancio per il 2027, evidenziando le difficoltà determinate dall'aumento del costo della vita, dell'energia e dei trasporti e richiamando la necessità di intervenire a tutela del potere d'acquisto, del lavoro e dei servizi essenziali;

già il 18 ottobre 2026 gli stessi sindaci avevano richiamato, in una dichiarazione congiunta, la necessità di garantire un trasporto pubblico efficiente, individuandolo tra i servizi essenziali per la popolazione;

con nota unitaria del 23 settembre 2026, protocollo 8/A.1.1/MG, indirizzata, tra gli altri, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministero dell'economia e delle finanze, alla Conferenza Stato-regioni e alla IX Commissione della Camera dei deputati, le segreterie nazionali di FILT CGIL, UIL Trasporti, FAISA CISAL e UGL Autoferrotranvieri hanno denunciato l'insufficienza delle risorse destinate al trasporto pubblico locale, evidenziando le conseguenti riduzioni e rimodulazioni dei servizi e i rischi di frammentazione del settore derivanti dalle disposizioni del decreto legislativo 7 agosto 2026, n. 147;

nella medesima nota, le organizzazioni sindacali hanno espresso preoccupazione per l'assenza di uno specifico vincolo di destinazione delle risorse al trasporto pubblico locale, segnalando possibili ripercussioni sulla continuità dei finanziamenti,

sull'offerta dei servizi e sulla tenuta del modello contrattuale, e hanno richiesto un incontro urgente con le istituzioni competenti,

impegna il Governo

ad accompagnare la misura recata dal provvedimento in esame con l'adozione, nell'ambito dei futuri provvedimenti di programmazione economica e finanziaria, anche in sede di disegno di legge di bilancio, delle iniziative normative necessarie a garantire un finanziamento adeguato, stabile e strutturale del trasporto pubblico locale, salvaguardando la destinazione delle risorse al settore, la continuità e la qualità dei servizi, nonché la sostenibilità degli oneri contrattuali e dei necessari rinnovi, affinché il periodo di proroga delle limitazioni alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5 sia concretamente utilizzato per rafforzare l'offerta di mobilità pubblica e assicurare ai cittadini, in particolare a quelli economicamente più fragili, alternative effettive e accessibili all'utilizzo dell'automobile privata.

9/3119/**15**. Casu, Barbagallo, Bakkali, Ghio, Morassut.

La Camera

impegna il Governo

nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica, a valutare l'opportunità di accompagnare la misura recata dal provvedimento in esame con l'adozione, nell'ambito dei futuri provvedimenti di programmazione economica e finanziaria, anche in sede di disegno di legge di bilancio, delle iniziative normative necessarie a garantire un finanziamento adeguato, stabile e strutturale del trasporto pubblico locale, salvaguardando la destinazione delle risorse al settore, la continuità e la qualità dei servizi, nonché la sostenibilità degli oneri contrattuali e dei necessari rinnovi.

9/3119/**15**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Casu, Barbagallo, Bakkali, Ghio, Morassut.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1 del decreto-legge in esame differisce dal 1° ottobre 2026 al 1° ottobre 2027 il termine per l'inserimento nei piani regionali delle limitazioni strutturali alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5 in Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna;

la disciplina, introdotta dal decreto-legge n. 121 del 2023 per dare seguito alle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea sui superamenti dei limiti di PM10 e biossido di azoto, fissava inizialmente il termine al 1° ottobre 2025. L'articolo 5, comma 3-*ter*, del decreto-legge n. 73 del 2025 lo aveva già differito al 1° ottobre 2026, innalzando da 30.000 a 100.000 abitanti la soglia demografica dei comuni prioritariamente interessati e introducendo la possibilità di adottare misure compensative;

siamo di fronte, quindi, all'ennesimo differimento del termine non accompagnato da una ricognizione delle esigenze dei territori, da dati aggiornati sulle emissioni né dall'individuazione di interventi e risorse per conseguire risultati verificabili;

perché il tempo aggiuntivo non si traduca in un ulteriore rinvio delle azioni di risanamento, occorre accompagnare la proroga con alternative accessibili all'uso dell'auto privata, potenziando il trasporto pubblico locale e sostenendo il rinnovo dei veicoli e delle flotte, con particolare attenzione alle famiglie meno abbienti e alle imprese interessate;

il miglioramento della qualità dell'aria richiede un approccio integrato alle politiche dei trasporti, che non si limiti alla mobilità delle persone, ma intervenga anche sul trasporto delle merci, promuovendo modalità di movimentazione più sostenibili e a minore impatto ambientale;

il trasferimento modale del trasporto merci dalla strada alla ferrovia, anche attraverso lo sviluppo dei servizi intermodali, costituisce una leva strategica per ridurre il traffico dei mezzi pesanti, le

emissioni inquinanti e la congestione della rete stradale, contribuendo al raggiungimento degli obiettivi nazionali ed europei di decarbonizzazione e miglioramento della qualità dell'aria;

il programma Ferrobonus rappresenta uno strumento fondamentale per incentivare il ricorso al trasporto ferroviario delle merci e sostenere gli operatori della logistica e del trasporto intermodale, compensando parte dei maggiori costi connessi all'utilizzo della modalità ferroviaria rispetto al trasporto interamente su strada;

il Piano di azione nazionale per il miglioramento della qualità dell'aria 2025-2027, approvato dal Consiglio dei ministri il 20 giugno 2025, ha individuato tra le misure da attuare l'incremento dei contributi ministeriali destinati al Ferrobonus, prevedendo risorse pari a 29,855 milioni di euro per ciascuna delle annualità 2025 e 2026, per un importo complessivo di 59,71 milioni di euro;

il disegno di legge di bilancio per il 2027 ha previsto uno stanziamento di 18 milioni di euro per il Ferrobonus, destinato ai contributi per i servizi di trasporto ferroviario intermodale in connessione con nodi logistici e portuali, introducendo un primo intervento di sostegno al settore;

tale stanziamento, pur rappresentando un primo passo nella direzione del rafforzamento del trasporto ferroviario intermodale, non appare tuttavia sufficiente a garantire una dotazione finanziaria adeguata e continuativa al programma, sostenere la competitività degli operatori, consolidare i servizi esistenti e favorire nuovi investimenti necessari al trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia;

la limitatezza delle risorse disponibili rischia di compromettere l'efficacia di uno strumento essenziale per la riduzione delle emissioni derivanti dal trasporto merci su gomma, proprio mentre il differimento delle limitazioni alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5 richiede un rafforzamento delle politiche di mobilità sostenibile e di riduzione dell'inquinamento atmosferico;

garantire una dotazione finanziaria adeguata e stabile al Ferrobonus significa sostenere la competitività del sistema logistico nazionale, offrire certezze agli operatori nella programmazione dei servizi e degli investimenti e contribuire concretamente agli obiettivi di riequilibrio modale del trasporto merci,

impegna il Governo

in linea con la finalità di consentire alle regioni competenti il completamento delle misure necessarie al conseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria previsti dalla normativa nazionale e dell'Unione europea, ad accompagnare l'intervento recato dal provvedimento in titolo con l'adozione delle iniziative, anche normative, di competenza volte:

al rafforzamento strutturale e pluriennale del Ferrobonus, portandone la dotazione complessiva a 60 milioni di euro annui in coerenza con gli indirizzi del Piano di azione nazionale per il miglioramento della qualità dell'aria 2025-2027, al fine di garantire, con particolare riferimento ai territori interessati dal decreto-legge in esame, una programmazione certa agli operatori e sostenere efficacemente il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia;

a valorizzare gli effetti del trasferimento modale all'interno delle misure compensative previste per il differimento del blocco dei veicoli diesel Euro 5, promuovendo un'adeguata quantificazione delle riduzioni degli inquinanti atmosferici riconducibili allo *shift* modale delle merci, a supporto degli obiettivi europei di qualità dell'aria.

9/3119/**16**. Fornaro, Barbagallo, Bakkali, Casu, Ghio, Morassut.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1 del decreto-legge in esame differisce dal 1° ottobre 2026 al 1° ottobre 2027 il termine per l'inserimento nei piani regionali delle limitazioni strutturali alla

circolazione dei veicoli diesel Euro 5 in Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna;

la disciplina, introdotta dal decreto-legge n. 121 del 2023 per dare seguito alle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea sui superamenti dei limiti di PM10 e biossido di azoto, fissava inizialmente il termine al 1° ottobre 2025. L'articolo 5, comma 3-*ter*, del decreto-legge n. 73 del 2025 lo aveva già differito al 1° ottobre 2026, innalzando da 30.000 a 100.000 abitanti la soglia demografica dei comuni prioritariamente interessati e introducendo la possibilità di adottare misure compensative;

siamo di fronte, quindi, all'ennesimo differimento del termine, non accompagnato da una ricognizione delle esigenze dei territori, da dati aggiornati sulle emissioni né dall'individuazione di interventi e risorse per conseguire risultati verificabili;

perché il tempo aggiuntivo non si traduca in un ulteriore rinvio delle azioni di risanamento, occorre accompagnare la proroga con alternative accessibili all'uso dell'auto privata, potenziando il trasporto pubblico locale e sostenendo il rinnovo dei veicoli e delle flotte, con particolare attenzione alle famiglie meno abbienti e alle imprese interessate;

il miglioramento della qualità dell'aria richiede un approccio integrato alle politiche dei trasporti, che non si limiti alla mobilità delle persone, ma intervenga anche sul trasporto delle merci, promuovendo modalità di movimentazione più sostenibili e a minore impatto ambientale;

il trasferimento modale del trasporto merci dalla strada al mare, anche attraverso lo sviluppo di servizi marittimi di trasporto combinato, costituisce una leva strategica per ridurre il traffico dei mezzi pesanti, le emissioni inquinanti e la congestione della rete stradale, contribuendo al raggiungimento degli obiettivi nazionali ed europei di decarbonizzazione e di miglioramento della qualità dell'aria;

le aree del bacino padano, interessate dalle misure di cui all'articolo 1, sono tra le più esposte al traffico pesante e tra le più critiche per la qualità dell'aria, e il trasferimento modale delle merci produrrebbe in esse i benefici più rilevanti;

il fondo istituito dall'articolo 1, comma 647, della legge 28 dicembre 2015, n. 208 (cosiddetto Marebonus), ha sostenuto l'avvio e il potenziamento di servizi marittimi alternativi al trasporto su gomma;

la legge di bilancio per il 2027 ha destinato al Marebonus 32 milioni di euro per l'anno 2027, per il finanziamento dei contributi per l'istituzione, l'avvio e la realizzazione di nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci o per il miglioramento dei servizi sulle rotte esistenti;

tale stanziamento, pur costituendo un segnale positivo, appare tuttavia non adeguato alla dimensione della sfida, soprattutto alla luce del maggior termine concesso dal presente decreto e della necessità di offrire alle imprese di autotrasporto e agli operatori logistici delle regioni interessate alternative credibili al trasporto su gomma,

impegna il Governo

in linea con la finalità del provvedimento in esame di consentire alle regioni competenti il completamento delle misure necessarie al conseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria previsti dalla normativa nazionale e dell'Unione europea, a valutare l'opportunità di accompagnare la misura recata dal provvedimento in esame con l'adozione, nel primo provvedimento utile, di iniziative, anche di carattere normativo, volte a incrementare le risorse del fondo di cui all'articolo 1, comma 647, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, fino a raggiungere almeno 50 milioni di euro per l'anno 2027, rispetto ai 32 milioni già stanziati dalla legge di bilancio per il 2027, destinandole al finanziamento di progetti per l'avvio di nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci o per il potenziamento di quelli esistenti, su rotte tra porti italiani e porti degli Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo,

assicurando priorità ai servizi che contribuiscano ad alleggerire il traffico pesante nelle regioni di cui all'articolo 1 del decreto-legge in esame.

9/3119/**17**. Bakkali, Barbagallo, Casu, Ghio, Morassut.

La Camera

impegna il Governo

in linea con la finalità del provvedimento in esame di consentire alle regioni competenti il completamento delle misure necessarie al conseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria previsti dalla normativa nazionale e dell'Unione europea, nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica, a valutare l'opportunità di accompagnare la misura recata dal provvedimento in esame con l'adozione, nel primo provvedimento utile, di iniziative, anche di carattere normativo, volte a incrementare le risorse del fondo di cui all'articolo 1, comma 647, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, fino a raggiungere almeno 50 milioni di euro per l'anno 2027, rispetto ai 32 milioni già stanziati dalla legge di bilancio per il 2027, destinandole al finanziamento di progetti per l'avvio di nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci o per il potenziamento di quelli esistenti, su rotte tra porti italiani e porti degli Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, assicurando priorità ai servizi che contribuiscano ad alleggerire il traffico pesante nelle regioni di cui all'articolo 1 del decreto-legge in esame.

9/3119/**17**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Bakkali, Barbagallo, Casu, Ghio, Morassut.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1 del decreto-legge in esame differisce dal 1° ottobre 2026 al 1° ottobre 2027 il termine per l'inserimento nei piani regionali delle limitazioni strutturali alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5 in Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna;

la disciplina, introdotta dal decreto-legge n. 121 del 2023 dal Governo Meloni per dare seguito alle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea sui superamenti dei limiti di PM10 e biossido di azoto, fissava inizialmente il termine al 1° ottobre 2025. L'articolo 5, comma 3-*ter*, del decreto-legge n. 73 del 2025 lo aveva già differito al 1° ottobre 2026, innalzando da 30.000 a 100.000 abitanti la soglia demografica dei comuni prioritariamente interessati e introducendo la possibilità di adottare misure compensative;

siamo di fronte, quindi, a un secondo differimento del termine non accompagnato da una ricognizione delle esigenze dei territori, da dati aggiornati sulle emissioni né dall'individuazione di interventi e risorse per conseguire risultati verificabili;

perché il tempo aggiuntivo non si traduca in un ulteriore rinvio delle azioni di risanamento, occorre accompagnare la proroga con alternative accessibili all'uso dell'auto privata, potenziando il trasporto pubblico locale e sostenendo il rinnovo dei veicoli e delle flotte, con particolare attenzione alle famiglie meno abbienti e alle imprese interessate;

la tutela della salute e il miglioramento della qualità dell'aria richiedono interventi programmati e finanziati, soprattutto nei territori più esposti ai superamenti dei valori limite;

la possibilità per le regioni di ricorrere a misure compensative in luogo delle limitazioni strutturali deve essere accompagnata da una verifica dei risultati effettivamente conseguiti e da interventi correttivi in caso di scostamento dagli obiettivi di riduzione delle emissioni,

impegna il Governo

a riferire alle Camere, entro il 1° marzo 2027, sull'andamento delle emissioni inquinanti nelle regioni interessate dal provvedimento in esame e sullo stato di attuazione delle misure di risanamento, al fine

di verificare l'effettivo conseguimento dei risultati e di evitare ulteriori proroghe del termine.

9/3119/**18**. Morassut, Barbagallo, Bakkali, Casu, Ghio.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1 del decreto-legge in esame differisce dal 1° ottobre 2026 al 1° ottobre 2027 il termine per l'inserimento nei piani regionali delle limitazioni strutturali alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5 in Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna;

la disciplina, introdotta dal decreto-legge n. 121 del 2023 dal Governo Meloni per dare seguito alle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea sui superamenti dei limiti di PM10 e biossido di azoto, fissava inizialmente il termine al 1° ottobre 2025. L'articolo 5, comma 3-*ter*, del decreto-legge n. 73 del 2025 lo aveva già differito al 1° ottobre 2026, innalzando da 30.000 a 100.000 abitanti la soglia demografica dei comuni prioritariamente interessati e introducendo la possibilità di adottare misure compensative;

siamo di fronte, quindi, a un secondo differimento del termine non accompagnato da una ricognizione delle esigenze dei territori, da dati aggiornati sulle emissioni né dall'individuazione di interventi e risorse per conseguire risultati verificabili;

perché il tempo aggiuntivo non si traduca in un ulteriore rinvio delle azioni di risanamento, occorre accompagnare la proroga con alternative accessibili all'uso dell'auto privata, potenziando il trasporto pubblico locale e sostenendo il rinnovo dei veicoli e delle flotte, con particolare attenzione alle famiglie meno abbienti e alle imprese interessate;

la tutela della salute e il miglioramento della qualità dell'aria richiedono interventi programmati e finanziati, soprattutto nei territori più esposti ai superamenti dei valori limite;

tenuto conto che l'Istituto Superiore di Sanità (ISS), in sede di audizione, ha suggerito di tener conto del recepimento in corso dell'atto Governo n. 435 (attuazione della direttiva UE 2024/2881 sulla qualità dell'aria), i cui articoli 14 e 16 disciplinano l'adozione di tabelle di marcia integrate con le informazioni sulle misure di abbattimento dell'inquinamento atmosferico, così da rendere le politiche di intervento chiare e programmate in vista dei target stabiliti per il 2030,

impegna il Governo

ad accompagnare la misura recata dal provvedimento in esame con l'adozione di ogni utile iniziativa di competenza volta a recepire le indicazioni dell'Istituto Superiore di Sanità, introducendo tabelle di marcia integrate e programmate – in coerenza con gli obblighi derivanti dal recepimento della direttiva UE 2024/2881 (A.G. n. 435) – che definiscano misure efficaci e verificabili di abbattimento dell'inquinamento atmosferico per il raggiungimento dei valori limite fissati per il 2030.

9/3119/**19**. Malavasi.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1 del decreto-legge in esame differisce dal 1° ottobre 2026 al 1° ottobre 2027 il termine per l'inserimento nei piani regionali delle limitazioni strutturali alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5 in Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna;

la disciplina, introdotta dal decreto-legge n. 121 del 2023 dal Governo Meloni per dare seguito alle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea sui superamenti dei limiti di PM10 e biossido di azoto, fissava inizialmente il termine al 1° ottobre 2025. L'articolo 5, comma 3-*ter*, del decreto-legge n. 73 del 2025 lo aveva già differito al 1° ottobre 2026, innalzando da 30.000 a 100.000 abitanti la soglia demografica dei comuni prioritariamente inte-

ressati e introducendo la possibilità di adottare misure compensative;

siamo di fronte, quindi, a un secondo differimento del termine non accompagnato da una ricognizione delle esigenze dei territori, da dati aggiornati sulle emissioni né dall'individuazione di interventi e risorse per conseguire risultati verificabili;

perché il tempo aggiuntivo non si traduca in un ulteriore rinvio delle azioni di risanamento, occorre accompagnare la proroga con alternative accessibili all'uso dell'auto privata, potenziando il trasporto pubblico locale e sostenendo il rinnovo dei veicoli e delle flotte, con particolare attenzione alle famiglie meno abbienti e alle imprese interessate;

la tutela della salute e il miglioramento della qualità dell'aria richiedono interventi programmati e finanziati, soprattutto nei territori più esposti ai superamenti dei valori limite,

impegna il Governo:

ad accompagnare la proroga al 1° ottobre 2027 con strumenti rigorosi di monitoraggio, quantificazione e valutazione scientifica degli effetti delle misure alternative e del rinnovo tecnologico del parco veicolare, verificandone l'effettivo impatto sulle concentrazioni di inquinanti nelle aree critiche;

ad adottare ogni iniziativa di competenza atta a promuovere e sostenere, con particolare riferimento ai territori interessati dal provvedimento in esame, la transizione verso soluzioni di mobilità a minore intensità energetica ed emissiva – valorizzando l'elettrificazione e la mobilità collettiva e tenendo conto dei diversi segmenti di utilizzo, delle percorrenze e dell'efficienza operativa –, al fine di centrare i target di qualità dell'aria stabiliti per il 2030.

9/3119/**20**. Peluffo.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1 del decreto-legge in esame differisce dal 1° ottobre 2026 al 1° ottobre 2027 il termine per l'inserimento nei piani regionali delle limitazioni strutturali alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5 in Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna;

la disciplina, introdotta dal decreto-legge n. 121 del 2023 dal Governo Meloni per dare seguito alle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea sui superamenti dei limiti di PM10 e biossido di azoto, fissava inizialmente il termine al 1° ottobre 2025. L'articolo 5, comma 3-*ter*, del decreto-legge n. 73 del 2025 lo aveva già differito al 1° ottobre 2026, innalzando da 30.000 a 100.000 abitanti la soglia demografica dei comuni prioritariamente interessati e introducendo la possibilità di adottare misure compensative;

siamo di fronte, quindi, a un secondo differimento del termine non accompagnato da una ricognizione delle esigenze dei territori, da dati aggiornati sulle emissioni né dall'individuazione di interventi e risorse per conseguire risultati verificabili;

perché il tempo aggiuntivo non si traduca in un ulteriore rinvio delle azioni di risanamento, occorre accompagnare la proroga con alternative accessibili all'uso dell'auto privata, potenziando il trasporto pubblico locale e sostenendo il rinnovo dei veicoli e delle flotte, con particolare attenzione alle famiglie meno abbienti e alle imprese interessate;

la tutela della salute e il miglioramento della qualità dell'aria richiedono interventi programmati e finanziati, soprattutto nei territori più esposti ai superamenti dei valori limite;

il sistema produttivo agro-zootecnico presente in Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna rappresenta uno dei fattori di pressione, in termini di emissioni di gas in atmosfera, che incidono sia sulla qualità dell'aria sia producendo effetti climalteranti;

la riduzione delle emissioni nazionali di gas serra richiede investimenti per le imprese agricole e zootecniche, in particolare per migliorare lo stoccaggio e la

distribuzione dei reflui, con benefici per la qualità dell'aria e per il rispetto degli obblighi europei;

l'uso del digestato riduce le emissioni totali di gas serra, ma la sua efficacia sulla qualità dell'aria dipende strettamente dalle tecniche di distribuzione in campo,

impegna il Governo

al fine di consentire alle regioni coinvolte dall'intervento normativo in esame il conseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria previsti dalla normativa nazionale e dell'Unione europea, ad accompagnare l'intervento recato dal provvedimento in titolo con l'adozione di ulteriori opportune iniziative normative relative al sistema produttivo agro-zootecnico, volte a trasformare il digestato da semplice « sottoprodotto » a pilastro della concimazione, al fine di ridurre le emissioni totali di gas serra.

9/3119/**21**. Andrea Rossi, Simiani.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1 del decreto-legge in esame differisce dal 1° ottobre 2026 al 1° ottobre 2027 il termine per l'inserimento nei piani regionali delle limitazioni strutturali alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5 in Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna;

la disciplina, introdotta dal decreto-legge n. 121 del 2023 dal Governo Meloni per dare seguito alle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea sui superamenti dei limiti di PM10 e biossido di azoto, fissava inizialmente il termine al 1° ottobre 2025. L'articolo 5, comma 3-*ter*, del decreto-legge n. 73 del 2025 lo aveva già differito al 1° ottobre 2026, innalzando da 30.000 a 100.000 abitanti la soglia demografica dei comuni prioritariamente interessati e introducendo la possibilità di adottare misure compensative;

siamo di fronte, quindi, a un secondo differimento del termine non accompagnato da una ricognizione delle esigenze dei territori, da dati aggiornati sulle emissioni né dall'individuazione di interventi e risorse per conseguire risultati verificabili;

perché il tempo aggiuntivo non si traduca in un ulteriore rinvio delle azioni di risanamento, occorre accompagnare la proroga con alternative accessibili all'uso dell'auto privata, potenziando il trasporto pubblico locale e sostenendo il rinnovo dei veicoli e delle flotte, con particolare attenzione alle famiglie meno abbienti e alle imprese interessate;

la tutela della salute e il miglioramento della qualità dell'aria richiedono interventi programmati e finanziati, soprattutto nei territori più esposti ai superamenti dei valori limite;

il sistema produttivo agro-zootecnico presente in Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna rappresenta uno dei fattori di pressione, in termini di emissioni di gas in atmosfera, che incidono sia sulla qualità dell'aria sia producendo effetti climalteranti;

la riduzione delle emissioni nazionali di gas serra richiede investimenti per le imprese agricole e zootecniche, in particolare per migliorare lo stoccaggio e la distribuzione dei reflui, con benefici per la qualità dell'aria e per il rispetto degli obblighi europei;

le risorse stanziate nel Piano Nazionale per la Qualità dell'Aria (2025-2027) non sono considerate sufficienti per coprire i costi della transizione richiesta alle imprese agricole,

impegna il Governo

al fine di consentire il conseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria previsti dalla normativa nazionale e dell'Unione europea, ad adottare le opportune iniziative di competenza volte a sostenere le piccole imprese agricole e zootecniche operanti nelle aree interne delle regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna, interessate dalla proroga recata dal provvedimento in esame, nell'introduzione di tecniche e nell'acquisto

di attrezzature idonee a ridurre le emissioni di ammoniaca, con particolare riguardo alla copertura delle vasche di stoccaggio dei liquami e all'impiego di macchinari per la distribuzione dei reflui a basse emissioni

9/3119/**22**. Marino, Simiani.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1 del decreto-legge in esame differisce dal 1° ottobre 2026 al 1° ottobre 2027 il termine per l'inserimento nei piani regionali delle limitazioni strutturali alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5 in Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna;

la disciplina, introdotta dal decreto-legge n. 121 del 2023 dal Governo Meloni per dare seguito alle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea sui superamenti dei limiti di PM10 e biossido di azoto, fissava inizialmente il termine al 1° ottobre 2025. L'articolo 5, comma 3-*ter*, del decreto-legge n. 73 del 2025 lo aveva già differito al 1° ottobre 2026, innalzando da 30.000 a 100.000 abitanti la soglia demografica dei comuni prioritariamente interessati e introducendo la possibilità di adottare misure compensative;

siamo di fronte, quindi, a un secondo differimento del termine non accompagnato da una ricognizione delle esigenze dei territori, da dati aggiornati sulle emissioni né dall'individuazione di interventi e risorse per conseguire risultati verificabili;

perché il tempo aggiuntivo non si traduca in un ulteriore rinvio delle azioni di risanamento, occorre accompagnare la proroga con alternative accessibili all'uso dell'auto privata, potenziando il trasporto pubblico locale e sostenendo il rinnovo dei veicoli e delle flotte, con particolare attenzione alle famiglie meno abbienti e alle imprese interessate;

la tutela della salute e il miglioramento della qualità dell'aria richiedono interventi programmati e finanziati, soprattutto nei territori più esposti ai superamenti dei valori limite;

il sistema produttivo agro-zootecnico presente in Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna rappresenta uno dei fattori di pressione, in termini di emissioni di gas in atmosfera, che incidono sia sulla qualità dell'aria sia producendo effetti climalteranti;

la riduzione delle emissioni nazionali di gas serra richiede investimenti per le imprese agricole e zootecniche, in particolare per migliorare lo stoccaggio e la distribuzione dei reflui, con benefici per la qualità dell'aria e per il rispetto degli obblighi europei;

le risorse stanziate nel Piano Nazionale per la Qualità dell'Aria (2025-2027) non sono considerate sufficienti per coprire i costi della transizione richiesta alle imprese agricole,

impegna il Governo

al fine di consentire il conseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria previsti dalla normativa nazionale e dell'Unione europea nei territori interessati dalla proroga recata dal provvedimento in esame, ad adottare ulteriori opportune iniziative normative volte ad istituire un fondo nazionale di compensazione specifico con stanziamenti aggiuntivi, a sostegno delle imprese agricole e zootecniche operanti nelle regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna necessario a controbilanciare i costi della transizione ecologica.

9/3119/**23**. Forattini, Simiani.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1 del decreto-legge in esame differisce dal 1° ottobre 2026 al 1° ottobre 2027 il termine per l'inserimento nei piani regionali delle limitazioni strutturali alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5 in Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna;

la disciplina, introdotta dal decreto-legge n. 121 del 2023 per dare seguito alle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea sui superamenti dei limiti di PM10 e biossido di azoto, aveva inizialmente fissato il termine al 1° ottobre 2025; il decreto-legge n. 73 del 2025 lo aveva già differito al 1° ottobre 2026;

il miglioramento della qualità dell'aria richiede interventi coordinati su tutte le principali fonti emissive, compresi i settori agricolo e zootecnico;

secondo i dati ISPRA riferiti al 2024, l'agricoltura ha prodotto il 90,8 per cento delle emissioni nazionali di ammoniaca e il 7,7 per cento delle emissioni nazionali di gas serra; l'ammoniaca, derivante in larga misura dalla gestione degli allevamenti e dall'uso dei fertilizzanti, contribuisce anche alla formazione del particolato;

la riduzione di tali emissioni richiede investimenti per le imprese agricole e zootecniche, in particolare per migliorare lo stoccaggio e la distribuzione dei reflui, con benefici per la qualità dell'aria e per il rispetto degli obblighi europei,

impegna il Governo

al fine di consentire il conseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria previsti dalla normativa nazionale e dell'Unione europea nei territori interessati dalla proroga recata dal provvedimento in esame, ad accompagnare l'intervento ivi previsto con l'adozione di ulteriori opportune iniziative di competenza volte a sostenere le imprese agricole e zootecniche operanti nelle regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna nell'introduzione di tecniche e nell'acquisto di attrezzature idonee a ridurre le emissioni di ammoniaca, con particolare riguardo alla copertura delle vasche di stoccaggio dei liquami e all'impiego di macchinari per la distribuzione dei reflui a basse emissioni.

9/3119/**24**. Vaccari, Simiani.

La Camera,

considerato che:

l'articolo 1 del provvedimento in esame, novellando l'articolo 1, comma 2, del decreto-legge n. 121 del 2023, differisce dal 1° ottobre 2026 al 1° ottobre 2027 il termine a decorrere dal quale le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna sono tenute a inserire nei propri piani per la qualità dell'aria la limitazione strutturale alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria « Euro 5 »;

detto termine era già stato differito con l'articolo 5 del decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, convertito con modificazioni dalla legge 18 luglio 2025, n. 105, nell'ambito del quale è stato altresì previsto che se le Regioni metteranno in campo misure alternative, il blocco potrà essere evitato;

con l'articolo 14 del decreto-legge 16 settembre 2024, n. 131, convertito dalla legge 14 novembre 2024, n. 166, in materia di superamento di procedure di infrazione e pendenti nei confronti dello Stato italiano, sono state adottate misure di attuazione in materia di qualità dell'aria;

in particolare detto articolo prevedeva che venisse istituita, presso la Presidenza del Consiglio, una Cabina di regia con il compito di elaborare un Piano di azione nazionale per il miglioramento della qualità dell'aria. Il Piano è stato approvato il 20 giugno 2025 con una dotazione complessiva di circa 2,4 miliardi di euro – di cui 1,7 miliardi stanziati dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica;

il Piano prevede la promozione di tecniche a minore impatto emissivo, gli investimenti per la mobilità sostenibile, la promozione di impianti più efficienti nel riscaldamento civile, in particolare con il rafforzamento dei controlli sull'utilizzo di impianti domestici obsoleti, l'adozione di programmi destinati ai Comuni per progetti su casa-scuola, casa-lavoro, trasporto pubblico locale e *sharing mobility*;

col dichiarato intendo di ridurre le emissioni inquinanti talune amministrazioni delle medie e grandi città, non solo in Pianura Padana, ma anche in città come Roma e Firenze, adottano politiche sempre più ostili al traffico privato quali la frap-

posizione di divieti di accesso e circolazione in aree crescenti del territorio cittadino, l'installazione di sistemi di telecamere e la previsione di utilizzare l'intelligenza artificiale a scopi meramente repressivi;

ulteriori misure riguardano l'adozione di misure di ostacolo alla circolazione quali la riduzione delle carreggiate stradali, la riduzione sistematica dei parcheggi, la mancata sincronizzazione dei semafori o l'adozione di modelli di viabilità che allungano i percorsi;

in considerazione delle esigenze inderogabili di vita e di lavoro di cittadini e imprese, l'introduzione non sufficientemente meditata delle misure sopra citate spesso determina effetti opposti a quelli voluti con un aumento del traffico e delle emissioni veicolari, effetti che costituiscono il presupposto per l'adozione di ulteriori divieti;

secondo l'Osservatorio Aipark Il 30 per cento del traffico in Italia è causato da veicoli in cerca di parcheggio. Secondo la quasi totalità degli studi in materia, l'adozione generalizzata dell'onda verde semaforica consentirebbe una maggiore fluidità del traffico, la riduzione dei tempi di attesa, e conseguentemente la diminuzione consumo di carburante e dell'inquinamento atmosferico. Grandi benefici potrebbero derivare da un utilizzo dell'intelligenza artificiale impostata secondo parametri volti a favorire la fluidificazione del traffico;

obiettivo dei provvedimenti adottati dal Governo non è ridurre il diritto alla mobilità espresso dalla circolazione privata, che rappresenta una delle più importati libertà dei cittadini, ma impedire il superamento di valori limite di emissione;

è in corso di discussione un provvedimento di riforma del codice della Strada,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di accompagnare l'intervento recato dal provvedimento in esame con l'adozione di ulteriori iniziative di competenza contenenti prescrizioni di valenza generale in materia di circolazione stradale, eventualmente integrative del Piano qualità dell'aria e del nuovo Codice della strada, idonee a consentire la fluidità del traffico veicolare – da considerare quali misure concorrenti a ridurre il superamento dei valori limite di emissioni inquinanti e in quanto tali prioritarie rispetto ad altre esigenze – quali l'utilizzo dell'intelligenza artificiale per regolare i flussi del traffico, la sistematica applicazione dell'onda verde semaforica, l'adozione di modelli di percorrenza viaria non ostativi alla circolazione, quanto piuttosto volti ad abbreviare tempi e percorsi, la previsione che le modifiche alla viabilità e la riduzione significativa dei parcheggi debbano essere accompagnate da una valutazione d'impatto e preventivamente discusse con i cittadini e le imprese coinvolti, nonché la previsione che la cantierizzazione di opere stradali debba tener conto dei pareri delle associazioni di cittadini e produttive su cui impattano.

9/3119/**25**. Squeri, Mazzetti, Boscaini, Caroppo.

La Camera,

premesso che:

come più volte emerso durante il ciclo di audizioni, la conformazione morfologica della Pianura Padana trattiene i flussi d'aria, registrando velocità del vento estremamente basse (spesso comprese tra 0,5 e 1 metro al secondo) che impediscono la naturale dispersione degli inquinanti;

a rendere l'aria particolarmente inquinata concorrono, come è noto, sia le fonti primarie come traffico e riscaldamento, e quelle di tipo secondario legate all'agricoltura e agli allevamenti intensivi, oltre che l'utilizzo di biomasse (legna e pellet) per il riscaldamento;

a fronte di questi dati, le regioni del bacino padano (Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna) attivano regolarmente piani di intervento e misure antismog mirate nei periodi autunnali e inver-

nali per mitigare l'impatto di tali concentrazioni;

nei piani della qualità dell'aria un ruolo molto importante è rappresentato da limitazioni strutturali alla circolazione, consistenti tipicamente nel divieto di circolazione per i mezzi a benzina e GPL/benzina o metano/benzina fino a Euro 2, Diesel fino a Euro 4 (con estensioni o regole specifiche per i diesel Euro 5 in determinate aree urbane o in base a soglie demografiche); Ciclomotori e motocicli fino a Euro 2 e in caso di attivazione delle misure emergenziali (basate sui bollettini di Arpae)

il decreto-legge n. 121 del 2023 ha introdotto una disciplina finalizzata a garantire il rispetto degli obblighi derivanti dalla direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa, nonché delle pronunce della Corte di giustizia dell'Unione europea che hanno accertato il mancato rispetto, da parte dell'Italia, dei valori limite relativi alla qualità dell'aria in determinate zone del territorio nazionale;

in tale contesto, l'articolo 1 del decreto-legge n. 121 del 2023 ha previsto che le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna introducano, nei rispettivi piani di qualità dell'aria, limitazioni strutturali alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri e pesanti delle categorie N1, N2 e N3, alimentati a gasolio e classificati « Euro 5 », individuando tali misure come strumenti funzionali al raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni;

in Italia e a livello internazionale, i sistemi di trasporto rapido di massa includono metropolitane (pesanti o leggere), tranvie e metrotranvie (tram in sede parzialmente o totalmente protetta), filovie ad alta capacità e corsia riservata, *Bus Rapid Transit* (BRT), noti anche come « metropolitane di superficie su gomma », Funivie urbane collegate al sistema di trasporto locale,

impegna il Governo

ad accompagnare l'intervento recato dal provvedimento in esame, con ulteriori iniziative normative, volte a sostenere finanziariamente gli studi di fattibilità di regioni ed enti locali che intendano perseguire strutturalmente e con obiettivi temporalmente definiti, la sostituzione del trasporto veicolare privato con quello rapido di massa, al fine di concorrere al miglioramento della qualità dell'aria e della salute dei cittadini della pianura padana.

9/3119/**26**. Iaria.

La Camera,

premesso che:

che il provvedimento in esame è volto a differire il termine a decorrere dal quale le regioni del bacino padano sono tenute a inserire specifiche limitazioni strutturali alla circolazione dei veicoli diesel di categoria Euro 5 nei propri piani per la qualità dell'aria, piani da adottare in esecuzione delle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea che hanno dichiarato l'inadempimento dell'Italia agli obblighi della direttiva CE/50/2008 sulla qualità dell'aria;

come più volte emerso durante il ciclo di audizioni, la conformazione morfologica della Pianura Padana trattiene i flussi d'aria, registrando velocità del vento estremamente basse (spesso comprese tra 0,5 e 1 metro al secondo) che impediscono la naturale dispersione degli inquinanti;

a rendere l'aria particolarmente inquinata concorrono, come è noto, sia le fonti primarie come traffico e riscaldamento, e quelle di tipo secondario legate all'agricoltura e agli allevamenti intensivi, oltre che l'utilizzo di biomasse (legna e *pellet*) per il riscaldamento;

a fronte di questi dati, le regioni del bacino padano (Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna) attivano regolar-

mente piani di intervento e misure antismog mirate nei periodi autunnali e invernali per mitigare l'impatto di tali concentrazioni;

nei piani della qualità dell'aria un ruolo molto importante è rappresentato da limitazioni strutturali alla circolazione, tipicamente vietando la circolazione ai mezzi a benzina e GPL/benzina o metano/benzina fino a Euro 2, Diesel fino a Euro 4 (con estensioni o regole specifiche per i diesel Euro 5 in determinate aree urbane o in base a soglie demografiche), ciclomotori e motocicli fino a Euro 2 e in caso di attivazione delle misure emergenziali (basate sui bollettini di Arpae):

il decreto-legge n. 121 del 2023 ha introdotto una disciplina finalizzata a garantire il rispetto degli obblighi derivanti dalla direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa, nonché delle pronunce della Corte di giustizia dell'Unione europea che hanno accertato il mancato rispetto, da parte dell'Italia, dei valori limite relativi alla qualità dell'aria in determinate zone del territorio nazionale;

in tale contesto, l'articolo 1 del decreto-legge n. 121 del 2023 ha previsto che le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna introducano, nei rispettivi piani di qualità dell'aria, limitazioni strutturali alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri e pesanti delle categorie N1, N2 e N3, alimentati a gasolio e classificati « Euro 5 », individuando tali misure come strumenti funzionali al raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni;

l'istituzione e la diffusione delle « Zone 30 » nei contesti urbani rappresentano uno strumento strategico non solo per la sicurezza stradale, ma anche per la riduzione diretta dello smog e il miglioramento della qualità dell'aria. Portare il limite di velocità da 50 a 30 km/h favorisce infatti una fluidificazione del traffico, abbattendo drasticamente la frequenza delle repentine frenate e delle successive riaccelerazioni, che costituiscono le fasi di guida a più alto impatto emissivo per i motori a combustione. Questo regime di velocità costante riduce sensibilmente sia i gas di scarico, sia la dispersione di particolato secondario e non esausto (PM10 e PM2.5) derivante dall'usura degli pneumatici e dei freni. Inoltre, abbassare la velocità rende lo spazio urbano più sicuro e vivibile, incentivando la mobilità dolce (pedonale e ciclabile) e lo spostamento verso mezzi di trasporto alternativi all'auto privata, innescando così un circolo virtuoso di decarbonizzazione e risanamento ambientale nelle nostre città,

impegna il Governo

ad accompagnare l'intervento recato dal provvedimento in esame con ulteriori iniziative, anche normative, volte a promuovere e a sostenere finanziariamente in raccordo con le regioni e gli enti locali del bacino padano, la valorizzazione e la diffusione delle « Zone 30 », la moderazione e la riduzione della velocità dei veicoli nei centri abitati e l'ampliamento delle aree pedonali urbane, quali misure chiave per la riduzione delle emissioni inquinanti, il miglioramento della qualità dell'aria e la tutela della salute pubblica e della sicurezza stradale.

9/3119/**27**. Barzotti.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame è volto a differire il termine a decorrere dal quale le regioni del bacino padano sono tenute a inserire specifiche limitazioni strutturali alla circolazione dei veicoli diesel di categoria Euro 5 nei propri piani per la qualità dell'aria, piani da adottare in esecuzione delle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea che hanno dichiarato l'inadempimento dell'Italia agli obblighi della direttiva CE/50/2008 sulla qualità dell'aria;

la conformazione morfologica della Pianura Padana trattiene i flussi d'aria,

registrando velocità del vento estremamente basse (spesso comprese tra 0,5 e 1 metro al secondo) che impediscono la naturale dispersione degli inquinanti;

a rendere l'aria particolarmente inquinata concorrono, come è noto, sia le fonti primarie come traffico e riscaldamento, e quelle di tipo secondario legate all'agricoltura e agli allevamenti intensivi, oltre che l'utilizzo di biomasse (legna e *pellet*) per il riscaldamento;

a fronte di questi dati, le regioni del bacino padano (Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna) attivano regolarmente piani di intervento e misure antismog mirate nei periodi autunnali e invernali per mitigare l'impatto di tali concentrazioni;

nei piani della qualità dell'aria un ruolo molto importante è rappresentato da limitazioni strutturali alla circolazione, tipicamente vietando la circolazione ai mezzi a benzina e GPL/benzina o metano/benzina fino a Euro 2, Diesel fino a Euro 4 (con estensioni o regole specifiche per i diesel Euro 5 in determinate aree urbane o in base a soglie demografiche), ciclomotori e motocicli fino a Euro 2 e in caso di attivazione delle misure emergenziali (basate sui bollettini di Arpae):

il decreto-legge n. 121 del 2023 ha introdotto una disciplina finalizzata a garantire il rispetto degli obblighi derivanti dalla direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa, nonché delle pronunce della Corte di giustizia dell'Unione europea che hanno accertato il mancato rispetto, da parte dell'Italia, dei valori limite relativi alla qualità dell'aria in determinate zone del territorio nazionale;

in tale contesto, l'articolo 1 del decreto-legge n. 121 del 2023 ha previsto che le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna introducano, nei rispettivi piani di qualità dell'aria, limitazioni strutturali alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri e pesanti delle categorie N1, N2 e N3, alimentati a gasolio e classificati « Euro 5 », individuando tali misure come strumenti funzionali al raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni;

il potenziamento e l'incremento dell'utilizzo del trasporto pubblico locale rappresentano la leva strutturale più efficace per la riduzione dell'inquinamento atmosferico nelle aree urbane e metropolitane. Sostituire una quota significativa di spostamenti in auto privata con vettori collettivi (quali metropolitane, tram e autobus ad alta capacità) determina un'immediata contrazione del volume complessivo dei veicoli in circolazione, riducendo alla radice le emissioni dirette di gas serra e di inquinanti locali come biossido di azoto e polveri sottili. L'efficienza ambientale del trasporto pubblico si amplifica ulteriormente laddove le flotte vengano progressivamente convertite a propulsione elettrica o a zero emissioni, permettendo di spostare ingenti flussi di passeggeri con un'impronta ecologica pro-capite minima. Inoltre, la decongestione del traffico stradale derivante da un sistema di trasporto pubblico efficiente fluidifica la circolazione dei mezzi residui, abbattendo i tempi di inattività ai semafori e i continui cicli di fermata e ripartenza (*stop-and-go*), che figurano tra le principali cause di picchi emissivi nelle nostre città,

impegna il Governo

in linea con la finalità sottesa al provvedimento di rispettare gli obblighi europei in tema di qualità dell'aria ad accompagnare l'intervento recato dal provvedimento in esame con ulteriori iniziative, anche normative, volte ad incrementare in modo strutturale le risorse destinate al Fondo nazionale per il concorso dello Stato al finanziamento del trasporto pubblico locale, al fine di consentire a regioni ed enti locali del bacino padano di potenziare l'offerta dei servizi di mobilità collettiva, rinnovare le flotte con mezzi a zero emissioni e incentivare lo *shift* modale dal trasporto privato a quello pubblico, concorrendo così al rispetto dei limiti europei sulla qualità

dell'aria e alla tutela della salute dei cittadini.

9/3119/**28**. Fede.

La Camera,

premesso che:

tale intervento normativo evidenzia una netta asimmetria nelle politiche nazionali di transizione ecologica: mentre al Nord lo Stato interviene per mitigare gli effetti dei divieti di circolazione su auto recenti (Euro 5), nel Mezzogiorno d'Italia si ignora la presenza di un parco circolante statisticamente molto più obsoleto (con altissime percentuali di veicoli Euro 0, 1, 2 e 3), spesso mantenuto dai cittadini per oggettive difficoltà economiche nel sostenere la spesa di un cambio auto;

la mancanza di incentivi statali straordinari e maggiorati per la rottamazione nelle regioni del Sud Italia crea un paradosso ecologico e sociale: il Sud viene escluso da tutele specifiche solo perché le sue condizioni microclimatiche e la ventilazione marina disperdono lo smog, ignorando la minore sostenibilità economica dei proprietari di vetture obsolete;

la transizione verso una mobilità sostenibile al Sud è ulteriormente frenata dalle storiche carenze e diseguaglianze infrastrutturali del trasporto pubblico locale rispetto al Nord del Paese, che costringono i cittadini di un'area vastissima alla dipendenza dal mezzo privato per gli spostamenti quotidiani;

a questo quadro di svantaggio strutturale si aggiunge la storica e insostenibile penalizzazione subita dai cittadini del Mezzogiorno, e in modo drammatico nella città di Napoli e in tutta la sua provincia, sul fronte delle polizze assicurative RC Auto;

le tariffe assicurative nel capoluogo campano e nell'intera area metropolitana registrano premi medi sproporzionatamente più alti e tra i più cari d'Europa, penalizzando in modo indiscriminato anche gli automobilisti virtuosi in prima classe di merito da anni, configurando una vera e propria « tassa geografica » che grava pesantemente sui bilanci delle famiglie e delle imprese locali;

I tentativi normativi passati non hanno scardinato i criteri di profilazione territoriale delle compagnie assicurative, che continuano a basare i prezzi sul codice postale (CAP) di residenza piuttosto che sul comportamento reale del singolo guidatore, estendendo la penalizzazione a un intero hinterland provinciale densamente popolato,

in tale quadro occorrerebbe avviare un tavolo di revisione urgente delle politiche assicurative nazionali, in collaborazione con l'IVASS (Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni), volto a vietare le discriminazioni tariffarie basate esclusivamente sulla residenza geografica dell'assicurato, anche al fine di introdurre una tariffa unica o una « RC Auto a penalità reale », che valorizzi concretamente la storia sinistri dell'automobilista e garantisca ai cittadini di Napoli e provincia, a parità di classe di merito e assenza di incidenti, le medesime condizioni economiche applicate nelle aree geografiche più avvantaggiate del Paese,

impegna il Governo

ad accompagnare l'intervento recato dal provvedimento in esame con ulteriori iniziative, anche normative volte a stanziare fondi e incentivi economici straordinari per la rottamazione specificamente destinati alle regioni del Mezzogiorno, parametrate sul reddito (ISEE) e sull'anzianità del veicolo, per consentire anche alle fasce sociali più deboli il passaggio a mezzi meno inquinanti o all'uso di micro-mobilità.

9/3119/**29**. Carotenuto.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame è volto a differire di ulteriori dodici mesi – dal 1° ottobre 2026 al 1° ottobre 2027 – il termine a decorrere dal quale le regioni del bacino

padano sono tenute a inserire nei propri piani per la qualità dell'aria specifiche limitazioni strutturali alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali diesel di categoria « Euro 5 »;

si tratta del secondo differimento del medesimo termine nell'arco di circa tre anni dall'adozione del decreto-legge n. 121 del 2023, volto a dare esecuzione alle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea che hanno dichiarato l'inadempimento dell'Italia agli obblighi della direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria per il sistematico superamento dei valori limite del PM10 e del biossido di azoto (NO2), con particolare riferimento al bacino padano;

alla luce delle persistenti criticità della qualità dell'aria nel nostro Paese, la possibilità di proroga deve essere utilizzata in modo rigorosamente eccezionale, subordinandola alla dimostrazione dell'effettiva impossibilità di conseguire gli obiettivi nei termini ordinari e alla concreta attuazione delle misure di risanamento;

i profili problematici nell'attuazione dei piani regionali per la qualità dell'aria, attengono principalmente alla loro tempestività, alla presenza di termini e cronoprogrammi certi, alla stima della popolazione esposta e all'effettiva attuazione delle misure previste;

l'inquinamento atmosferico è infatti determinato da una pluralità di fonti emissive riconducibili a matrici diverse e il risanamento della qualità dell'aria deve diventare un obiettivo trasversale delle politiche ambientali, sanitarie, energetiche e della mobilità, assicurando che le misure di riduzione dell'inquinamento atmosferico siano integrate con le politiche di efficientamento energetico degli edifici, di mobilità sostenibile, di riduzione delle emissioni industriali e agricole e di progressiva decarbonizzazione del sistema energetico;

la recente riforma costituzionale degli articoli 9 e 41 della Costituzione ha introdotto la tutela dell'ambiente, della biodiversità e degli ecosistemi anche nell'interesse delle future generazioni,

impegna il Governo

a valutare gli effetti applicativi della disposizione recata dal provvedimento in esame al fine di accompagnare l'intervento recato dal provvedimento in esame con le opportune ulteriori iniziative, anche di carattere normativo, volte a:

rafforzare i meccanismi di integrazione tra i piani per la qualità dell'aria e gli strumenti di pianificazione e programmazione relativi a trasporti, mobilità, energia, industria, efficienza energetica e agricoltura, assicurando la coerenza degli obiettivi e delle misure di contenimento delle emissioni dei diversi strumenti, nonché a garantire che nell'aggiornamento dei Piani di qualità dell'aria e dei relativi provvedimenti attuativi sia debitamente considerato l'impatto cumulativo di tutte le principali fonti emissive;

inserire la valutazione di impatto generazionale (VIG) nell'ambito del procedimento di valutazione ambientale strategica dei Piani di qualità dell'aria;

assicurare la piena operatività degli strumenti di accesso alla giustizia e di risarcimento dei danni alla salute, in modo da garantire che il mancato rispetto degli obblighi di pianificazione e risanamento non rimanga privo di conseguenze e che sia resa effettiva la tutela dei cittadini esposti all'inquinamento atmosferico.

9/3119/**30**. Ilaria Fontana.

La Camera,

premesso che:

Il provvedimento in esame è volto a differire di ulteriori dodici mesi – dal 1° ottobre 2026 al 1° ottobre 2027 – il termine a decorrere dal quale le regioni del bacino padano sono tenute a inserire nei propri piani per la qualità dell'aria specifiche limitazioni strutturali alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali diesel di categoria « Euro 5 »;

si tratta del secondo differimento del medesimo termine nell'arco di circa tre anni dall'adozione del decreto-legge n. 121 del 2023, adottato per dare esecuzione alle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea, che hanno dichiarato l'inadempimento dell'Italia agli obblighi della direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria per il sistematico superamento dei valori limite del PM10 e del biossido di azoto (NO2), con particolare riferimento al bacino padano;

nel dicembre 2025 la Commissione europea ha avviato una nuova procedura di infrazione n. 2025/2187 in relazione al superamento dei valori limite di biossido di azoto anche negli agglomerati di Napoli-Caserta e Palermo e all'inadeguatezza dei relativi piani di qualità dell'aria;

i principali profili problematici nell'attuazione dei piani regionali attengono alla loro tempestività, alla presenza di cronoprogrammi certi e vincolanti, alla corretta stima della popolazione esposta e all'effettiva verifica e monitoraggio dell'efficacia delle misure previste;

l'inquinamento atmosferico derivante dal trasporto stradale presenta una distribuzione spaziale estremamente specifica, concentrata al livello della strada nei micro-ambienti urbani in cui i cittadini sono direttamente esposti agli inquinanti;

stante l'inefficacia delle politiche finora adottate per incentivare il rinnovo del parco veicolare inquinante, è indispensabile che le misure compensative individuate per i prossimi dodici mesi in sostituzione del blocco della circolazione dei veicoli diesel Euro 5 garantiscano benefici ambientali ed emissivi pienamente equivalenti, anche in ambito urbano, a quelli che si sarebbero conseguiti con l'applicazione diretta della limitazione veicolare;

le misure compensative di tipo extrasettoriale o territorialmente distanti rischiano di rivelarsi del tutto inadeguate a proteggere i cittadini esposti alle emissioni dirette di biossido di azoto e particolato nelle aree urbane,

impegna il Governo

a valutare gli effetti applicativi della disposizione recata dal provvedimento in esame, al fine di accompagnare l'intervento recato dal provvedimento in esame con le opportune ulteriori iniziative, anche di carattere normativo, volte a:

stabilire parametri e criteri stringenti di equivalenza ambientale e sanitaria per le misure compensative adottate dalle Regioni in luogo del blocco dei veicoli diesel Euro 5, garantendo che tali interventi assicurino un abbattimento delle concentrazioni di particolato atmosferico e di biossido di azoto di livello pari o superiore a quello conseguibile con il blocco della circolazione, evitando che misure extrasettoriali o geograficamente decontestualizzate sostituiscano l'abbattimento diretto delle emissioni nei centri abitati a maggior densità abitativa;

promuovere un Piano straordinario di supporto alla mobilità urbana e al rinnovo veicolare, prevedendo incentivi mirati e prioritari per le famiglie a basso reddito e le microimprese operanti nei territori soggetti a limitazioni della circolazione, al fine di accelerare la transizione verso veicoli a zero emissioni ed evitare reiterati rinvii delle misure di tutela della qualità dell'aria.

9/3119/**31**. Santillo.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame è volto a differire di ulteriori dodici mesi – dal 1° ottobre 2026 al 1° ottobre 2027 – il termine a decorrere dal quale le regioni del bacino padano sono tenute a inserire nei propri piani per la qualità dell'aria specifiche limitazioni strutturali alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali diesel di categoria « Euro 5 »;

si tratta del secondo differimento del medesimo termine nell'arco di circa tre

anni dall'adozione del decreto-legge n. 121 del 2023, volto a dare esecuzione alle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea che hanno dichiarato l'inadempimento dell'Italia agli obblighi della direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria per il sistematico superamento dei valori limite del PM10 e del biossido di azoto (NO2), con particolare riferimento al bacino padano;

nel dicembre 2025 la Commissione europea ha avviato una nuova procedura di infrazione n. 2025/2187 in relazione al superamento dei valori limite di biossido di azoto anche negli agglomerati di Napoli-Caserta e Palermo e all'inadeguatezza dei relativi piani di qualità dell'aria;

le persistenti criticità della qualità dell'aria sul territorio nazionale, le procedure di infrazione europee pendenti e le carenze finora riscontrate nell'attuazione dei piani regionali richiedono un incisivo e tempestivo rafforzamento delle misure di supporto e controllo;

tali criticità dimostrano come il principale problema dell'ordinamento italiano non sia soltanto la disponibilità di strumenti di monitoraggio e valutazione, ma soprattutto la capacità di tradurre le informazioni acquisite in misure tempestive, efficaci e verificabili di riduzione delle emissioni;

i sistemi di monitoraggio e modellizzazione costituiscono una componente essenziale delle politiche di risanamento della qualità dell'aria e il loro potenziamento deve essere accompagnato da adeguate risorse professionali, tecniche e finanziarie, con il coinvolgimento del personale tecnico di ISPRA, del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (SNPA) e degli enti di ricerca;

l'estensione delle funzioni di monitoraggio, elaborazione, modellizzazione, *reporting*, informazione e pianificazione rende infatti necessario assicurare, in concreto, l'adeguatezza delle risorse disponibili per le strutture competenti,

impegna il Governo

ad accompagnare le misure recate dal provvedimento in esame con ulteriori iniziative, anche di carattere normativo e finanziario, volte a:

garantire adeguati stanziamenti, anche mediante l'istituzione di un apposito Fondo, e le necessarie risorse umane, strumentali e organizzative per il monitoraggio, la modellizzazione, la validazione dei dati, il *reporting* e la valutazione dell'efficacia delle misure di risanamento della qualità dell'aria, con particolare attenzione per le aree soggette a procedure di infrazione e per le zone a maggior densità abitativa e industriale;

promuovere l'adozione di un piano pluriennale per il potenziamento del trasporto pubblico sostenibile e della mobilità condivisa, al fine di conseguire una riduzione strutturale delle emissioni inquinanti derivanti dal traffico veicolare e garantire ai cittadini alternative accessibili all'uso del mezzo privato.

9/3119/**32**. L'Abbate.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame è volto a differire di ulteriori dodici mesi – dal 1° ottobre 2026 al 1° ottobre 2027 – il termine a decorrere dal quale le regioni del bacino padano sono tenute a inserire nei propri piani per la qualità dell'aria specifiche limitazioni strutturali alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali diesel di categoria « Euro 5 »;

si tratta del secondo differimento del medesimo termine nell'arco di circa tre anni dall'adozione del decreto-legge n. 121 del 2023, adottato per dare esecuzione alle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea che hanno dichiarato l'inadempimento dell'Italia agli obblighi della direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria per il sistematico superamento dei valori limite del PM10 e del biossido di azoto (NO2), con particolare riferimento al bacino padano;

nel dicembre 2025 la Commissione europea ha avviato una nuova procedura di

infrazione (n. 2025/2187) in relazione al superamento dei valori limite di biossido di azoto anche negli agglomerati di Napoli-Caserta e Palermo e all'inadeguatezza dei relativi piani di qualità dell'aria;

le stime dell'Agenzia europea dell'ambiente (EEA) basate sui dati del 2023 e pubblicate a fine 2025, evidenziano circa 34.000 decessi annui attribuibili all'esposizione a NO2 sopra il valore guida OMS di 10 µg/m³. Per l'Italia si profila un quadro allarmante, con numeri assoluti tra i peggiori dell'Unione europea;

secondo il *report* Mal'Aria di città di Legambiente, Palermo ha registrato la « maglia nera » in Italia per il 2025, con 89 superamenti del limite giornaliero di 50 µg/m³ (a fronte di un massimo consentito di 35 giorni all'anno), e con forti criticità anche per il biossido di azoto, legato principalmente al traffico veicolare e alle emissioni portuali;

l'inquinamento atmosferico ha un costo sanitario ed economico notevole per la collettività;

le evidenze epidemiologiche associano infatti l'esposizione a NO2 e particolato a severe patologie respiratorie, cardiovascolari e a un maggior rischio di mortalità, con impatti particolarmente gravi sulle persone con patologie preesistenti e sui gruppi più vulnerabili (bambini e anziani);

la riduzione dell'esposizione a tali inquinanti nei centri urbani e nelle aree ad alta densità abitativa deve costituire un obiettivo prioritario e inderogabile delle politiche pubbliche;

la direttiva (UE) 2024/2881 costituisce un significativo aggiornamento del quadro normativo europeo in materia di qualità dell'aria, volta ad allineare gli *standard* dell'Unione ai livelli guida dell'Organizzazione mondiale della sanità, con l'obiettivo di ridurre entro il 2030 l'impatto dell'inquinamento atmosferico sulla salute di oltre il 55 per cento e di conseguire, entro il 2050, un livello di inquinamento non più considerato nocivo per la salute umana e per gli ecosistemi,

impegna il Governo:

a valutare gli effetti applicativi della disposizione recata dal provvedimento in esame, al fine di accompagnare l'intervento recato dal provvedimento in esame con le opportune ulteriori iniziative, anche di carattere normativo, volte a coordinare in modo strutturato i Piani regionali per la qualità dell'aria, i Piani urbani della mobilità sostenibile e le azioni sanitarie di prevenzione con i nuovi *standard* e gli obblighi sanciti dalla Direttiva (UE) 2024/2881, progressivamente allineati ai valori guida aggiornati dell'Organizzazione Mondiale della Sanità;

a trasmettere alle Camere una relazione dettagliata sullo stato di attuazione delle misure adottate e sui risultati conseguiti in termini di abbattimento dei livelli di inquinamento, con particolare attenzione alle aree caratterizzate da persistenti superamenti dei valori limite e da elevata esposizione della popolazione, fornendo altresì un quadro aggiornato sulle strategie per superare le procedure di infrazione comunitaria pendenti nei confronti dello Stato italiano.

9/3119/**33**. Morfino.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame è volto a differire di ulteriori dodici mesi – dal 1° ottobre 2026 al 1° ottobre 2027 – il termine a decorrere dal quale le regioni del bacino padano, quindi il Piemonte, la Lombardia, il Veneto e l'Emilia-Romagna, sono tenute a inserire nei propri piani per la qualità dell'aria specifiche limitazioni strutturali alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali diesel di categoria « Euro 5 »;

si tratta del secondo differimento del medesimo termine nell'arco di circa tre anni dall'adozione del decreto-legge n. 121 del 2023, adottato per dare esecuzione alle sen-

tenze della Corte di giustizia dell'Unione europea, che hanno dichiarato l'inadempimento dell'Italia agli obblighi della direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria, per il sistematico superamento dei valori limite del PM10 e del biossido di azoto (NO2), con particolare riferimento al bacino padano;

il territorio nazionale continua a presentare rilevanti criticità nel conseguimento degli *standard* europei sulla qualità dell'aria, come dimostrato dall'avvio, nel dicembre 2025, della nuova procedura di infrazione n. 2025/2187 da parte della Commissione europea per il superamento dei valori limite di biossido di azoto negli agglomerati di Napoli-Caserta e Palermo e per l'inadeguatezza dei relativi piani di risanamento;

le persistenti problematiche nell'attuazione dei piani regionali attengono alla mancanza di tempistiche e cronoprogrammi certi, alla stima della popolazione esposta e all'effettiva attuazione delle misure previste, evidenziando la necessità di tradurre le informazioni di monitoraggio in azioni tempestive, efficaci e verificabili di riduzione delle emissioni;

le analisi di settore sui costi complessivi dei veicoli (incluso il *Total Cost of Ownership*) confermano come le vetture a zero emissioni rappresentino un'opzione altamente competitiva sull'intero ciclo di vita, ma l'elevato costo di acquisto iniziale e le tradizionali rate di finanziamento continuano a costituire la principale barriera d'accesso per le fasce sociali meno abbienti;

per accelerare il rinnovo del parco circolante ed evitare reiterati rinvii delle limitazioni alla circolazione, appare necessario affiancare alle misure di blocco dei veicoli inquinanti strumenti innovativi di sostegno alla mobilità sostenibile, quali il leasing sociale statale e l'intervento sulle flotte aziendali, capaci di garantire il diritto alla mobilità e alimentare un mercato dell'usato elettrico a prezzi accessibili,

impegna il Governo

ad accompagnare l'intervento recato dal provvedimento in esame ed in linea con la finalità ad esso sottesa di rispettare gli obblighi europei in tema di qualità dell'aria, con le opportune iniziative, anche di carattere normativo, volte a:

l'istituzione del programma statale di *leasing* sociale finalizzato alla sovvenzione di contratti di noleggio a lungo termine a canone agevolato per veicoli a zero emissioni, riservati prioritariamente alle famiglie a basso reddito e ai lavoratori residenti nei territori soggetti alle limitazioni alla circolazione o interessati da procedure di infrazione per la qualità dell'aria;

l'introduzione di incentivi anche di carattere fiscale di vantaggio rivolti alle grandi flotte aziendali, al fine di accelerarne l'elettrificazione, garantendo una progressiva e strutturale sostituzione del parco veicolare più obsoleto ed inquinante con veicoli a zero emissioni.

9/3119/**34**. Sergio Costa.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge in esame differisce dal 1° ottobre 2026 al 1° ottobre 2027 il termine a decorrere dal quale le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna sono tenute a introdurre, nei rispettivi piani per la qualità dell'aria, limitazioni strutturali alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali diesel di categoria Euro 5;

il differimento interviene su una disciplina introdotta dal decreto-legge n. 121 del 2023 per contribuire al rispetto degli obblighi europei in materia di qualità dell'aria e dare attuazione alle pronunce della Corte di giustizia dell'Unione europea relative al superamento dei valori limite degli inquinanti atmosferici;

il termine originariamente previsto è già stato oggetto di precedenti modifiche e rinvii, con il rischio che il ripetuto differimento degli obblighi di risanamento finisca per comprometterne l'effettività;

il decreto-legge n. 73 del 2025 ha inoltre innalzato da 30.000 a 100.000 abi-

tanti la soglia demografica riferita ai comuni interessati dalle limitazioni, restringendo conseguentemente l'ambito territoriale di applicazione delle misure;

appare evidente il rischio che ulteriori rinvii e l'indebolimento degli obblighi di limitazione della circolazione possano compromettere il conseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria, senza affrontare concretamente le difficoltà economiche delle famiglie e delle imprese attraverso adeguati strumenti di accompagnamento;

la tutela della salute e dell'ambiente richiede che le misure di risanamento siano accompagnate da una programmazione certa, da obiettivi verificabili e da strumenti di sostegno sociale, evitando che le difficoltà economiche dei cittadini siano utilizzate come ragione per rinviare indefinitamente gli interventi necessari,

impegna il Governo

ad integrare il quadro delle misure recate dal provvedimento in esame con ulteriori iniziative, anche di carattere normativo, affinché:

il termine del 1° ottobre 2027 per l'introduzione delle limitazioni strutturali alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5 da parte delle regioni interessate sia considerato definitivo e non sia ulteriormente differito, salvo circostanze eccezionali adeguatamente motivate e documentate;

sia ripristinata la soglia demografica di 30.000 abitanti prevista dalla disciplina originaria, al fine di evitare che l'innalzamento a 100.000 abitanti determini l'esclusione di numerosi centri urbani nei quali persistono rilevanti problemi di qualità dell'aria e di esposizione della popolazione agli inquinanti;

siano promossi, d'intesa con le regioni interessate, cronoprogrammi vincolanti per l'attuazione delle misure di risanamento e per la predisposizione degli strumenti di accompagnamento economico e sociale destinati ai cittadini e alle imprese interessati dalle limitazioni.

9/3119/**35**. Alifano.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge in esame differisce al 1° ottobre 2027 l'applicazione delle limitazioni strutturali alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5 previste per le regioni del bacino padano;

le misure di limitazione della circolazione, pur necessarie per il risanamento della qualità dell'aria, possono determinare difficoltà economiche e organizzative per le imprese che utilizzano veicoli commerciali per lo svolgimento della propria attività;

tali difficoltà risultano particolarmente rilevanti per le micro e piccole imprese, gli artigiani, gli operatori economici e i lavoratori autonomi, per i quali il veicolo commerciale costituisce spesso uno strumento indispensabile per l'esercizio dell'attività e il cui rinnovo comporta un investimento iniziale difficilmente sostenibile;

le limitazioni alla circolazione devono necessariamente essere accompagnate dall'adozione di strumenti di accompagnamento economico, con particolare attenzione alle piccole imprese e ai veicoli commerciali, che consentano il tempestivo adeguamento delle proprie flotte, anche attraverso misure di rottamazione mirate;

gli incentivi generalizzati all'acquisto di nuovi veicoli non sono necessariamente sufficienti a superare le barriere economiche che ostacolano il rinnovo dei mezzi da parte degli operatori di minori dimensioni;

appare pertanto opportuno predisporre uno strumento specifico che consenta alle imprese maggiormente esposte agli effetti delle limitazioni di sostituire i veicoli più inquinanti con mezzi a zero emissioni, senza compromettere la continuità delle attività economiche e dei servizi resi alle comunità locali,

impegna il Governo

ad accompagnare l'intervento recato dal provvedimento in esame con ulteriori iniziative, anche di carattere normativo e fi-

nanziario, volte ad istituire un programma straordinario di sostegno alla sostituzione dei veicoli commerciali maggiormente inquinanti, destinato prioritariamente alle micro e piccole imprese, agli artigiani e ai lavoratori autonomi operanti nei territori interessati dalle limitazioni alla circolazione, che preveda:

contributi per la rottamazione e la sostituzione dei veicoli commerciali diesel Euro 5 e delle categorie ambientali precedenti, con priorità per l'acquisto o il noleggio a lungo termine di veicoli a zero emissioni;

criteri di accesso e intensità degli incentivi differenziati in relazione alle dimensioni dell'impresa, al reddito o al fatturato, al numero di veicoli posseduti e all'effettiva incidenza delle limitazioni sulla possibilità di svolgere l'attività economica;

procedure semplificate e modalità di erogazione che consentano anche alle imprese di minori dimensioni di accedere alle misure, evitando anticipazioni finanziarie eccessivamente onerose;

specifiche misure di sostegno per le imprese che, per le caratteristiche dell'attività svolta, necessitino di veicoli commerciali con particolari allestimenti o capacità di carico, in modo da rendere effettivamente praticabile il passaggio a mezzi meno inquinanti.

9/3119/**36**. Quartini.

La Camera,

premesso che:

il differimento delle limitazioni alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5 disposto dal provvedimento in esame rende evidente la necessità di accompagnare le politiche di risanamento della qualità dell'aria con strumenti economici e sociali capaci di sostenere concretamente cittadini e imprese nel percorso di transizione;

l'elevato costo iniziale dei veicoli a zero emissioni costituisce una delle principali barriere alla loro diffusione, soprattutto per le famiglie con redditi più bassi e per gli operatori economici di minori dimensioni, anche quando il costo complessivo di utilizzo del veicolo nel suo ciclo di vita può risultare competitivo;

tra gli strumenti che si potrebbero adottare per finanziare una transizione socialmente equa rientra la progressiva eliminazione dei sussidi ambientalmente dannosi connessi all'utilizzo dei combustibili fossili e la destinazione delle risorse liberate a interventi di sostegno alla mobilità sostenibile;

la revisione dei sussidi ambientalmente dannosi costituisce uno strumento utile per riallineare la spesa pubblica agli obiettivi ambientali e climatici, superando agevolazioni che contribuiscono a mantenere la dipendenza dai combustibili fossili;

le risorse derivanti dalla revisione di tali misure dovrebbero essere prioritariamente destinate a sostenere le fasce sociali ed economiche maggiormente esposte ai costi della transizione, evitando che le politiche ambientali producano effetti regressivi o aggravino le disuguaglianze nell'accesso alla mobilità;

un programma nazionale di transizione giusta dovrebbe integrare gli interventi per il rinnovo del parco veicolare con il sostegno alla mobilità collettiva e condivisa e con misure specifiche per i territori maggiormente esposti all'inquinamento atmosferico,

impegna il Governo

ad accompagnare l'intervento recato dal provvedimento in esame con ulteriori iniziative, anche di carattere normativo e finanziario, volte a:

definire un programma pluriennale di progressiva revisione ed eliminazione dei sussidi ambientalmente dannosi connessi all'impiego dei combustibili fossili, individuando priorità, tempi di attuazione e modalità di valutazione degli effetti ambientali, economici e sociali;

destinare una quota delle risorse progressivamente liberate dalla revisione dei predetti sussidi all'istituzione di un apposito Fondo nazionale per la transizione

giusta, finalizzato a sostenere le famiglie a basso reddito, i lavoratori e le micro e piccole imprese nei processi di riconversione verso forme di mobilità a minore impatto ambientale;

utilizzare le risorse del Fondo, in via prioritaria, per finanziare programmi di leasing sociale di veicoli a zero emissioni, interventi di sostegno alla rottamazione dei veicoli commerciali più inquinanti e misure di accompagnamento economico per i soggetti interessati dalle limitazioni alla circolazione;

destinare una quota delle medesime risorse al miglioramento dell'accessibilità economica del trasporto pubblico locale, della mobilità condivisa e dei servizi di mobilità sostenibile nei territori interessati da persistenti criticità della qualità dell'aria;

assicurare che la programmazione e l'utilizzo delle risorse siano orientati secondo criteri di equità sociale e territoriale, con particolare attenzione alle famiglie in condizioni di maggiore fragilità economica e alle aree nelle quali la dipendenza dal mezzo privato è determinata dalla carenza di alternative di trasporto.

9/3119/**37**. Auriemma.

La Camera,

premesso che:

il decreto in esame si compone di due articoli ed è volto a differire di ulteriori dodici mesi(dal 1° ottobre 2026 al 1° ottobre 2027)il termine a decorrere dal quale le regioni del bacino padano, quindi il Piemonte, la Lombardia, il Veneto e l'Emilia-Romagna, sono tenute a inserire nei propri piani per la qualità dell'aria specifiche limitazioni strutturali alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali diesel di categoria « Euro 5 »;

la novella sull'articolo 1, comma 2, quarto periodo, del decreto-legge n. 121/2023, operata dal decreto, lascia comunque inalterata la facoltà delle Regioni di introdurre anticipatamente tali limitazioni attraverso l'aggiornamento dei piani di qualità dell'aria, nonché di attuare misure compensative alternative al divieto strutturale, purché assicurino risultati equivalenti nella riduzione degli inquinanti e siano coerenti con gli obblighi europei;

questo intervento normativo costituisce il secondo differimento strutturale consecutivo in due anni, il terzo se si considera il rinvio del blocco ai diesel euro 5 in Piemonte dell'estate 2023;

l'impianto legislativo originario, scaturito dall'esigenza impellente di dare esecuzione alle sentenze di condanna della Corte di giustizia dell'Unione europea, imponeva il blocco strutturale a decorrere dal 1° ottobre 2025. Un successivo intervento (decreto-legge n. 73 del 2025) aveva già procrastinato tale scadenza al 2026, innalzando contestualmente la soglia demografica dei comuni prioritariamente interessati da 30.000 a 100.000 abitanti e introducendo la facoltà per le Regioni di adottare misure compensative;

la decisione di posticipare il divieto di circolazione per i veicoli diesel Euro 5 si scontra con gli obblighi derivanti dalla Direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria ambiente e con le imminenti revisioni normative introdotte dalla Direttiva (UE) 2024/2881, recepita nell'ordinamento nazionale con il decreto legislativo approvato dal Consiglio dei ministri lo scorso 5 novembre, che dimezza gli attuali limiti di legge imponendone il rispetto entro il 2030;

il quadro giuridico descritto implica un rischio erariale significativo. Nell'ambito della procedura 2014/2147, la Commissione Europea ha inviato una lettera di messa in mora contestando l'inadempimento alla sentenza del 2020. In caso di perdurante non conformità, l'Italia rischia il deferimento alla Corte di giustizia per la comminazione di sanzioni pecuniarie ai sensi dell'articolo 260 del TFUE, stimabili in centinaia di milioni di euro;

il rinvio del blocco impatta su una delle aree geografiche più inquinate del continente europeo. Il Bacino Padano è caratterizzato da una morfologia particolare: circondato dalla catena alpina e appenninica, agisce come una conca che in-

trappola le emissioni antropiche. I dati del *Copernicus Atmosphere Monitoring Service* (CAMS) dimostrano come, specialmente durante i mesi invernali, il fenomeno dell'inversione termica, limiti severamente il rimescolamento verticale dell'aria;

eventi meteorologici di stagnazione, combinati a basse temperature e scarsa ventilazione, causano regolarmente episodi acuti in cui le concentrazioni di PM2.5 superano sistematicamente i 50-150 μg/m3 per giorni consecutivi, ben oltre la soglia giornaliera europea e le raccomandazioni dell'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS);

i dati dell'Agenzia Europea dell'Ambiente (EEA) pubblicati a fine 2025 delineano un quadro clinico allarmante. Sebbene a livello continentale si sia registrata una riduzione del 57 per cento dei decessi prematuri da PM2.5 tra il 2005 e il 2023, l'Italia si conferma fanalino di coda, registrando i numeri assoluti peggiori dell'intera Unione europea;

una recente analisi su scala nazionale condotta tramite l'*Outdoor Air and Health Atlas*, rivela che quasi il 10 per cento della mortalità naturale totale in Italia è attribuibile all'esposizione a PM2.5, con picchi drammatici nel Nord-Ovest, dove la frazione attribuibile raggiunge il 12,8 per cento;

prorogare la circolazione dei veicoli diesel Euro 5 per un ulteriore anno prolunga l'esposizione della popolazione a fattori eziologici primari di mortalità e morbilità, scaricando le esternalità negative direttamente sul Servizio sanitario nazionale,

impegna il Governo

ad accompagnare le misure contenute nel provvedimento in esame con l'adozione di ulteriori iniziative di competenza, anche di carattere normativo, affinché i Piani regionali per la Qualità dell'aria contengano obbligatoriamente una specifica sezione relativa agli effetti sanitari dell'inquinamento atmosferico e ai benefici previsti dalle misure compensative, predisposta con il coinvolgimento delle competenti strutture del Servizio sanitario nazionale, riportando i dati della popolazione interessata, delle categorie maggiormente vulnerabili, sulla riduzione dell'esposizione attesa e della stima dei benefici sanitari conseguenti.

9/3119/**38**. Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Fratoianni, Grimaldi, Piccolotti, Mari, Zaratti.

La Camera,

premesso che:

il decreto in esame si compone di due articoli ed è volto a differire di ulteriori dodici mesi (dal 1° ottobre 2026 al 1° ottobre 2027) il termine a decorrere dal quale le regioni del bacino padano, quindi il Piemonte, la Lombardia, il Veneto e l'Emilia-Romagna, sono tenute a inserire nei propri piani per la qualità dell'aria specifiche limitazioni strutturali alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali diesel di categoria « Euro 5 »;

questo intervento normativo costituisce il secondo differimento strutturale consecutivo in due anni, il terzo se si considera il rinvio del blocco ai diesel euro 5 in Piemonte dell'estate 2023;

l'impianto legislativo originario, scaturito dall'esigenza impellente di dare esecuzione alle sentenze di condanna della Corte di giustizia dell'Unione europea, imponeva il blocco strutturale a decorrere dal 1° ottobre 2025. Un successivo intervento (decreto-legge n. 73 del 2025) aveva già procrastinato tale scadenza al 2026, innalzando contestualmente la soglia demografica dei comuni prioritariamente interessati da 30.000 a 100.000 abitanti e introducendo la facoltà per le Regioni di adottare misure compensative;

la decisione di posticipare il divieto di circolazione per i veicoli diesel Euro 5 si scontra con gli obblighi derivanti dalla Direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria ambiente e con le imminenti revisioni normative introdotte dalla Direttiva (UE) 2024/2881, recepita nell'ordinamento nazionale con il decreto legislativo approvato dal Consiglio dei ministri lo scorso 5 novembre,

che dimezza gli attuali limiti di legge imponendone il rispetto entro il 2030;

il quadro giuridico descritto implica un rischio erariale significativo. Nell'ambito della procedura 2014/2147, la Commissione Europea ha inviato una lettera di messa in mora contestando l'inadempimento alla sentenza del 2020. In caso di perdurante non conformità, l'Italia rischia il deferimento alla Corte di giustizia per la comminazione di sanzioni pecuniarie ai sensi dell'articolo 260 del TFUE, stimabili in centinaia di milioni di euro;

il rinvio del blocco impatta su una delle aree geografiche più inquinate del continente europeo. Il Bacino Padano è caratterizzato da una morfologia particolare: circondato dalla catena alpina e appenninica, agisce come una conca che intrappola le emissioni antropiche. I dati del *Copernicus Atmosphere Monitoring Service* (CAMS) dimostrano come, specialmente durante i mesi invernali, il fenomeno dell'inversione termica, limiti severamente il rimescolamento verticale dell'aria;

eventi meteorologici di stagnazione, combinati a basse temperature e scarsa ventilazione, causano regolarmente episodi acuti in cui le concentrazioni di PM2.5 superano sistematicamente i 50-150 μg/m3 per giorni consecutivi, ben oltre la soglia giornaliera europea e le raccomandazioni dell'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS);

prorogare la circolazione dei veicoli diesel Euro 5 per un ulteriore anno prolunga l'esposizione della popolazione a fattori eziologici primari di mortalità e morbilità, scaricando le esternalità negative direttamente sul Servizio sanitario nazionale;

il meccanismo legislativo introdotto per concedere deroghe poggia sulla premessa che le Regioni possano conseguire i medesimi obiettivi ambientali tramite l'adozione di misure compensative idonee e misurabili. L'analisi delle recenti deliberazioni regionali evidenzia tuttavia come tale flessibilità si sia tradotta in un depotenziamento *de facto* delle politiche ambientali. Non appena delineatasi all'orizzonte la proroga del blocco dei diesel euro 5, le Regioni del Bacino Padano hanno proceduto a neutralizzare o sospendere le limitazioni previste dai propri Piani per la Qualità dell'Aria (PRQA / PAIR / PRIA),

impegna il Governo

ad accompagnare le misure contenute nel provvedimento in esame con l'adozione di ulteriori iniziative normative di competenza, volte a vincolare l'adozione di misure compensative da parte delle Regioni a una relazione tecnica pubblica, fondata su scenari confrontabili e previa validazione del Sistema Nazionale di Protezione Ambientale (SNPA), con quantificazione delle emissioni evitate e delle conseguenti variazioni di esposizione agli inquinanti da parte della popolazione.

9/3119/**39**. Grimaldi, Bonelli, Borrelli, Dori, Fratoianni, Piccolotti, Mari, Zanella, Zaratti.

La Camera,

premesso che:

il decreto in esame si compone di due articoli ed è volto a differire di ulteriori dodici mesi (dal 1° ottobre 2026 al 1° ottobre 2027) il termine a decorrere dal quale le regioni del bacino padano, quindi il Piemonte, la Lombardia, il Veneto e l'Emilia-Romagna, sono tenute a inserire nei propri piani per la qualità dell'aria specifiche limitazioni strutturali alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali diesel di categoria « Euro 5 »;

questo intervento normativo costituisce il secondo differimento strutturale consecutivo in due anni, il terzo se si considera il rinvio del blocco ai diesel euro 5 in Piemonte dell'estate 2023;

l'impianto legislativo originario, scaturito dall'esigenza impellente di dare esecuzione alle sentenze di condanna della Corte di giustizia dell'Unione europea, imponeva il blocco strutturale a decorrere dal 1° ottobre 2025. Un successivo intervento (decreto-legge n. 73/2025) aveva già procrastinato tale scadenza al 2026, innal-

zando contestualmente la soglia demografica dei comuni prioritariamente interessati da 30.000 a 100.000 abitanti e introducendo la facoltà per le Regioni di adottare misure compensative;

il rinvio del blocco impatta su una delle aree geografiche più inquinate del continente europeo. Il Bacino Padano è caratterizzato da una morfologia particolare: circondato dalla catena alpina e appenninica, agisce come una conca che intrappola le emissioni antropiche. I dati del *Copernicus Atmosphere Monitoring Service* (CAMS) dimostrano come, specialmente durante i mesi invernali, il fenomeno dell'inversione termica, limiti severamente il rimescolamento verticale dell'aria;

eventi meteorologici di stagnazione, combinati a basse temperature e scarsa ventilazione, causano regolarmente episodi acuti in cui le concentrazioni di PM2.5 superano sistematicamente i 50-150 μg/m3 per giorni consecutivi, ben oltre la soglia giornaliera europea e le raccomandazioni dell'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS);

prorogare la circolazione dei veicoli diesel Euro 5 per un ulteriore anno, per evitare rilevanti ripercussioni sulla mobilità dei cittadini, come motivato dal decreto, prolunga l'esposizione della popolazione a fattori eziologici primari di mortalità e morbilità, scaricando le esternalità negative direttamente sul Servizio sanitario nazionale;

concedere una proroga di dodici mesi non offrirà ai cittadini più economicamente vulnerabili il tempo necessario per sostituire il proprio veicolo inquinante. Le rilevazioni sulle abitudini di spesa delle famiglie, elaborate sulle indagini ISTAT certificano una inaccessibilità strutturale al ricambio veicolare;

l'elevatissimo tasso di motorizzazione del nostro Paese non indica una popolazione ricca in continuo rinnovamento, bensì un imponente accumulo di vetture sempre più obsolete ed inquinanti che le famiglie non hanno la forza economica di sostituire. Se una famiglia non dispone oggi della liquidità per comprare un'auto pulita, rinviare il blocco Euro 5 all'ottobre 2027 non le fornirà il potere d'acquisto necessario,

impegna il Governo

ad accompagnare le misure contenute nel provvedimento in esame con l'adozione di ulteriori iniziative normative di competenza volte a:

predisporre un programma di sostegno alle persone fisiche e giuridiche con redditi medio-bassi, residenti nelle aree a più elevato tasso di inquinamento, per favorire la sostituzione dei veicoli in uso con veicoli elettrici, anche attivando un sistema di Leasing Sociale per fornire utilitarie a zero emissioni;

avviare un piano di cancellazione progressiva e vincolante dei SAD legati ai carburanti fossili entro il 2027, indirizzando il gettito recuperato ad un Fondo Nazionale per la Transizione Equa, destinato in via esclusiva al finanziamento del Leasing Sociale, all'espansione e agevolazione tariffaria del Trasporto Pubblico Locale e allo stanziamento di fondi di rottamazione mirati per i veicoli commerciali N1/N2 delle PMI operative nei distretti padani.

9/3119/**40**. Bonelli, Borrelli, Dori, Fratoianni, Grimaldi, Piccolotti, Mari, Zanella, Zaratti.

Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S. p. A.

19ALA0222620