

DL 121 DEL 2023: “QUALITA’ DELL’ARIA”

Il decreto-legge n. 121 del 2023 contiene una serie di misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale, finalizzate di fatto ad evitare il blocco dei veicoli Euro 5 previsto dalla Regione Piemonte per il 2023.

*Al fine di assicurare l'esecuzione di alcune **sentenze della Corte di Giustizia dell'Unione Europea**, per le Regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna, si prevede **l'aggiornamento entro 12 mesi** dall'entrata in vigore del decreto dei rispettivi **piani di qualità dell'aria**, modificando ove necessario i relativi provvedimenti attuativi, alla luce delle iniziative già assunte per la riduzione delle emissioni inquinanti, nonché dello slittamento del blocco dei veicoli “euro 5”. Introdotta inoltre la possibilità di prevedere **limitazioni strutturali alla circolazione** anche delle autovetture e dei veicoli commerciali diesel “euro 5”, nel periodo compreso tra il 1° ottobre di ciascun anno e il 31 marzo dell'anno successivo, **solo a partire dal 1° ottobre 2024**, nelle more della predisposizione dell'aggiornamento dei piani sulla qualità dell'aria da parte delle Regioni stesse.*

*Previste **possibilità di deroghe a tali limitazioni** da parte delle Regioni purché motivate. Oltre ad una serie di **altre misure di cui diamo conto nell'illustrazione del provvedimento**.*

*Con **due articoli introdotti al Senato** sono state inserite due norme, oggetto di rilievi critici da parte del [Comitato per la Legislazione della Camera](#), che prevedono: una l'istituzione di un **fondo per la riqualificazione di aree attrezzate di sosta temporanea a fini turistici** e per la valorizzazione del **turismo all'aria aperta**; la seconda qualifica l'intervento di implementazione del **traffico merci dell'aeroporto di Malpensa** come **opera strategica di preminente interesse nazionale**.*

*Tra l'altro **le procedure di infrazione riguardano ben 10 Regioni** e non solo quelle del bacino padano e il decreto ha avuto il **parere negativo della Conferenza Stato-Regioni**, peraltro a maggioranza di centrodestra, fortemente critica nei confronti del provvedimento, lamentando l'assenza di qualsiasi forma di dialettica e collaborazione con il Governo.*

*Su questi temi il **PD-IDP** ha presentato una **questione pregiudiziale**, respinta dalla maggioranza, [illustrata in Aula dal deputato Anthony Barbagallo](#), per il quale : “quella in esame non è altro che una **“proroghetta”** – così l'abbiamo definita nei giorni scorsi – che certamente non risolve il problema, anzi al contrario serve soprattutto a **sostenere per ragioni elettorali alcune Regioni inadempienti** a non agire, ma – è stato detto anche prima di noi – **superando le richieste europee con espedienti burocratici**”.*

*Nonostante tutto il **Partito Democratico**, come ha ricordato [durante la discussione generale il deputato Augusto Curti](#), **“ha tentato di fornire un contributo di senso attraverso una serie di emendamenti correttivi e integrativi**. Tra di essi, per l'appunto, alcuni hanno cercato di risolvere la carenza strutturale di fondi, come quelli, ad esempio, presentati sul*

tema del **trasporto pubblico locale**, cioè un fattore strategico tra i più importanti e decisivi. Tuttavia, considerata anche la recente fobia da emendamento che serpeggia tra i banchi della maggioranza, abbiamo **ottenuto soltanto una sequela di “no”**.”

Gli altri emendamenti del PD-IDP, tutti respinti, avevano ad oggetto: il rafforzamento del bonus trasporti, l’aggiornamento del Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile per includere autobus elettrico tra le forme di alimentazione finanziabili per servizi in ambito extraurbano (ER); gli incentivi per l’acquisto di veicoli non inquinanti; il Fondo per la riduzione delle emissioni inquinanti in agricoltura; la garanzia che la riqualificazione delle aree attrezzate di sosta temporanea a fini turistici riguardasse le aree esistenti esterne al perimetro dei centri storici, garantendo i collegamenti con un adeguato servizio di trasporto pubblico locale.

Per queste ragioni **il PD-IDP ha votato contro il provvedimento**. [Nella dichiarazione di voto la deputata Rachele Scarpa](#) ha così sintetizzato la posizione del Partito Democratico: **“Ripetiamolo un’ultima volta perché sia chiaro: rimandare tra decreti e ritardi la transizione ecologica, senza nel frattempo muovere un dito, senza investire nessun euro nel renderla economicamente sostenibile e vantaggiosa non vuol dire fare l’interesse dei poveri cittadini. Ma come conclusione voglio dire di più: questo decreto è un capolavoro di cattiva politica. Sostanzialmente, per mettere una pezza su un provvedimento di una giunta di centrodestra stiamo votando un decreto con il parere negativo della Conferenza Stato-Regioni. Sei giorni fa le 4 Regioni interessate da questo decreto hanno scritto al Ministro dell’Ambiente per esprimersi contrariamente. Quindi, rifletteteci, chiedo solo questo!”**.

Per maggiori approfondimenti si rinvia ai lavori parlamentari del disegno di legge: “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, recante misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell’aria e limitazioni della circolazione stradale” ([AC 1492](#)) e ai relativi dossier degli Uffici Studi della Camera e del Senato.

Assegnato alle Commissioni riunite IX Trasporti e VIII Ambiente.

AGGIORNAMENTO DEI PIANI DI QUALITÀ DELL’ARIA (ART. 1, CO. 1)

La norma in esame – al fine di assicurare l’esecuzione delle sentenze della Corte di Giustizia dell’Unione europea¹ – prevede che le **Regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna** provvedono ad **aggiornare i rispettivi piani di qualità dell’aria**, modificando ove necessario i relativi provvedimenti attuativi, alla luce dei risultati prodotti dalle iniziative già assunte per la riduzione delle emissioni inquinanti, nonché dello slittamento del blocco dei veicoli “euro 5” previsto dal decreto-legge. **Il termine per l’aggiornamento**, inizialmente fissato a 6 mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto-legge, è stato prorogato di ulteriori 6 mesi (portandolo quindi a **12 i mesi** dalla data citata) durante l’esame al Senato.

¹ Sentenze della Corte di Giustizia dell’Unione europea del 10 novembre 2020 nella causa C644/2018 e del 12 maggio 2022 nella causa C-573/2019.

LIMITAZIONI ALLA CIRCOLAZIONE PER I VEICOLI (ART. 1, CO. 2, 2-BIS E 2-TER)

Nelle more dell'aggiornamento dei piani sulla qualità dell'aria, **le Regioni possono disporre la limitazione strutturale della circolazione stradale** anche per le autovetture e i veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel, di categoria "Euro 5", nel periodo compreso **tra il 1° ottobre di ciascun anno e il 31 marzo dell'anno successivo, esclusivamente a far data dal 1° ottobre 2024.**

Nel provvedimento con cui si dispone la limitazione della circolazione stradale debbono essere **indicate e motivate anche le relative deroghe.**

Si prevede che la limitazione della circolazione si applichi in via prioritaria alla circolazione stradale **nelle aree urbane dei comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti presso i quali opera un adeguato servizio di trasporto pubblico locale**, e che siano altresì ricadenti in zone presso le quali risulta **superato uno o più dei valori limite del materiale particolato PM10 o del biossido di azoto NO2.**

Si dispone infine che a decorrere **dal 1° ottobre 2025**, la **limitazione strutturale alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali** di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel, di categoria "Euro 5" venga **inserita nei piani della qualità dell'aria delle Regioni**, che adottano i relativi provvedimenti attuativi nel rispetto delle norme previste da questo decreto. Inoltre, le Regioni possono **esentare dalle limitazioni** alla circolazione le **autovetture ed i veicoli commerciali** di categoria N1, N2 e N3 a partire dalla categoria "Euro 3" monofuel o bi-fuel **alimentati con i carburanti alternativi**².

Si rinvia, infine, ad **un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, da adottarsi, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge, la **disciplina della circolazione sul territorio nazionale dei veicoli storici di cui all'articolo 60 del Codice della strada**. Con lo stesso decreto sono individuate, in particolare, adeguate percorrenze chilometriche nonché le modalità di accesso di tali veicoli alle aree soggette alle limitazioni della circolazione.

DISPOSIZIONI FINANZIARIE (ART. 1, CO. 3)

Prevista "l'usuale clausola" di **invarianza finanziaria**, disponendo che dall'attuazione del presente decreto **non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica** e che le amministrazioni pubbliche interessate vi provvedono con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

SVILUPPO DEL TURISMO DI PROSSIMITÀ, ALL'ARIA APERTA ED ECOSOSTENIBILE PER L'ABBATTIMENTO DELLE EMISSIONI ATMOSFERICHE (ART. 1-BIS)

La disposizione, introdotta al Senato, reca **misure volte "a incentivare il turismo di prossimità e all'aria aperta"**, con la speranza che tale modello di attività consenta di **abbattere le emissioni atmosferiche riducendo i lunghi spostamenti** e favorendo la

² Definiti nell'articolo 2, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, di attuazione della direttiva comunitaria 2014/94/UE, c.d. DAFI, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

preservazione degli ecosistemi locali, secondo le strategie di accelerazione della transizione ecologica e di abbattimento delle emissioni atmosferiche che possono scaturire dalle attività turistiche. A tal fine, viene istituito, nello stato di previsione del Ministero del turismo, un **fondo, con una dotazione di 32.870.000 euro per l'anno 2023** destinato al finanziamento di investimenti proposti dai Comuni italiani e volti **alla creazione e alla riqualificazione di aree attrezzate di sosta temporanea a fini turistici e alla valorizzazione del turismo all'aria aperta**. La norma chiarisce che l'accesso ai finanziamenti sarà definito attraverso apposito bando il quale sarà oggetto di pubblicazione da parte del Ministero³. Una disposizione ad hoc provvede alla copertura degli oneri connessi alla istituzione del fondo. Sono previste ulteriori misure volte a favorire la transizione ecologica nel turismo, con azioni di promozione del turismo intermodale secondo le strategie di abbattimento delle emissioni atmosferiche che possono scaturire dalle attività turistiche, di cui al Fondo per lo sviluppo sostenibile⁴.

MISURE IN MATERIA DI RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DEL TRASPORTO MERCI SU GOMMA TRAMITE POTENZIAMENTO DEL TRASPORTO AEREO (ART. 1-TER)

Con un'altra disposizione, anche questa inserita durante l'esame al Senato, si prevede il **riconoscimento di opera strategica di preminente interesse nazionale** con caratteri di indifferibilità, urgenza e pubblica utilità all'intervento volto alla **implementazione del traffico merci dell'aeroporto di Milano-Malpensa**⁵.

L'intervento, secondo quanto dispone la norma, "consente di perseguire gli obiettivi nazionali ed europei connessi allo sviluppo del traffico merci per via aerea" in coerenza con le esigenze nazionali e internazionali e con l'impegno a **ridurre l'impatto ambientale del trasporto su gomma**. Ai fini del rilascio dell'autorizzazione alla realizzazione dell'intervento, **le amministrazioni e gli enti competenti**, previa ricognizione dei provvedimenti già adottati, provvedono **entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore del decreto-legge** in esame, nel rispetto dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, ad una **nuova valutazione delle determinazioni già adottate**, ponderandole alla luce del riconoscimento del carattere strategico e di preminente interesse nazionale dell'intervento.

Da ultimo si stabilisce che dall'attuazione del presente articolo non debbono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

ENTRATA IN VIGORE (ART. 2)

L'entrata in vigore del presente decreto-legge avviene il giorno successivo a quello della pubblicazione del decreto stesso nella *Gazzetta Ufficiale*. Il decreto-legge è dunque vigente dal **13 settembre 2023**.

³ Gli interventi finanziati, identificati dal Codice Unico di Progetto (CUP) ai sensi della legge n. 3 del 2003 sono tenuti a recare un cronoprogramma e sono monitorati ai sensi del decreto legislativo n. 229 del 2011.

⁴ Fondo istituito dall'articolo 1, comma 611, della legge di bilancio 2023, la cui dotazione viene incrementata per l'anno 2023 di 17 milioni di euro. istituito dall'articolo 1, comma 611, della legge di bilancio 2023, la cui dotazione viene incrementata per l'anno 2023 di 17 milioni di euro.

⁵ Così come individuato nello strumento di pianificazione degli interventi di adeguamento e potenziamento dello scalo stesso, trasmesso dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) in data 30 giugno 2020 al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.

Iter

Prima lettura Senato

[AS 870](#)

Prima lettura Camera

[AC 1492](#)

[Legge n. 155 del 6 novembre 2023](#)

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

[Testo coordinato del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121](#)

Riepilogo del voto finale ripartito per Gruppo parlamentare			
Gruppo Parlamentare	Favorevoli	Contrari	Astenuti
AIV-RE	0 (0%)	7 (100%)	0 (0%)
AVS	0 (0%)	8 (100%)	0 (0%)
FDI	86 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
FI-PPE	24 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
LEGA	36 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
M5S	0 (0%)	29(100%)	0 (0%)
MISTO	0 (0%)	1 (25,0%)	3 (75,0%)
NM-M	5 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
PD-IDP	0 (0%)	37 (100%)	0 (0%)