

12-10-2023



## CONFERENZA UNIFICATA

12 ottobre 2023

Punto 10) all'o.d.g.:

Decreto-legge n. 121/2023 recante “*Misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale*” (AS 870)

## OSSERVAZIONI E PROPOSTE EMENDATIVE

## OSSERVAZIONI

Come dimostrano i dati citati dalla Relazione illustrativa del Dossier del Senato che accompagna il provvedimento, ovvero i dati più recenti del Sistema Nazionale di Protezione dell'Ambiente (SNPA) diffusi nel febbraio di quest'anno e relativi all'anno 2022, lo sfioramento dei limiti emissivi di PM10 e NOX è ancora alto non soltanto nel bacino padano ma in generale e soprattutto nei grandi agglomerati urbani, anche a ridosso della costa dove le condizioni meteorologiche sarebbero più favorevoli, come Genova, Napoli, Catania e Palermo. D'altro canto, è crescente la discussione tra le città europee rispetto alla proposta di direttiva Euro 7 adottata dal Consiglio lo scorso 25 settembre 2023, che sembra non allineata rispetto gli obiettivi di qualità dell'aria da raggiungere al 2030. Ciò sulla base delle raccomandazioni dell'Organizzazione mondiale della Sanità, che stima in 7 milioni i morti ogni anno per effetto dell'inquinamento, di cui oltre 300 Milioni in Europa.

Le città hanno un ruolo determinante nell'influenzare una riduzione dell'inquinamento nell'aria, attraverso interventi di diversa tipologia, a partire dall'incentivare i cittadini a cambiare abitudini di mobilità, verso un minore ricorso all'auto privata e un maggiore utilizzo dei trasporti pubblici e di forme sostenibili e attive. In tal senso, in un frangente di risorse dedicate per lo più agli investimenti, come quelle del Piano di Ripresa e Resilienza, e di scarsità finanziaria complessiva e in particolare per la spesa corrente, i servizi e la gestione, le amministrazioni comunali hanno un margine molto basso per incidere sulle scelte, se non attraverso misure regolatorie all'interno dell'area urbana, spesso inefficaci se non accompagnate da incentivi diretti.

Tra gli esempi riportati all'interno del Dossier, il comparto della logistica è uno di quelli in cui si concentra maggiormente il fabbisogno di decarbonizzazione e che è caratterizzato da una filiera molto frammentata e complessa. Decarbonizzare e mantenere gli obiettivi che la Commissione Europea ha fissato per il comparto del trasporto merci, sia leggero che pesante, significa investire circa 11 Mld di Euro. A livello urbano, la logistica "leggera" (LCV) ovvero con veicoli entro le 3,5 tonnellate ha l'impatto maggiore, decarbonizzare l'intero segmento ammonterebbe a circa 4,7 Miliardi di €, di cui per i veicoli N LCV fino a Euro 5 - oggetto del presente Decreto - circa 3,5 Miliardi di Euro.

**Riteniamo pertanto opportuno che si utilizzino gli strumenti e le risorse esistenti, come il Fondo Kyoto o altri meccanismi a prestito agevolato, appetibili per gli operatori privati ma non per le amministrazioni comunali, per tale tipologia di intervento**, incentivando quindi acquisto e ricambio veicoli a zero emissioni e non soltanto



a trazione elettrica (elettrico/idrogeno) ma anche alimentati a biogas, consentendo così una produzione rinnovabile locale che, rispetto alla frazione umida dei rifiuti, è un esempio virtuoso di circolarità.

Chiediamo, inoltre, di utilizzare le risorse ad oggi stanziare con il decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 tramite il Fondo nazionale per l'attuazione di misure per il miglioramento della qualità dell'aria nel bacino padano **prioritariamente per interventi di sostegno alla domanda di mobilità, di innovazione e flessibilità del trasporto pubblico locale, di management della mobilità urbana, e di incentivazione dei cittadini alla mobilità sostenibile**, poiché non coperti da altre iniziative.

**Si chiede, inoltre, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di introdurre dei correttivi al DPCM – inserendoli nello schema di DPCM di modifica dell'articolo 6 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 17 aprile 2019, su cui è stata sancita l'intesa nella Conferenza Unificata del 12 ottobre 2022 - di approvazione del Piano Strategico Nazionale della mobilità sostenibile, per le amministrazioni non interessate dal PNRR, affinché sia possibile che le risorse per il ricambio del parco autobus possano essere destinate in una percentuale – da Comuni e Città Metropolitane – soprattutto laddove non vi sia un contratto di servizio per il trasporto pubblico locale gestito da quell'ente, per l'acquisto (non necessariamente "ricambio") di scuolabus o di navette per trasporti a chiamata sul territorio di quel Comune e di quella Città Metropolitana, in linea con l'obiettivo di incrementare l'offerta di servizi di mobilità collettiva e pubblica.**

Rispetto al trasporto pubblico locale, si riportano di seguito due proposte emendative.

#### **PROPOSTE EMENDATIVE**

##### **Articolo 1 - Misure in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale**

- 1) Dopo il comma 2 è aggiunto il seguente: «2-bis. All'articolo 4, comma 3-bis, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, le parole "1° gennaio 2024" sono sostituite dalle seguenti "1° gennaio 2025"».

#### **Motivazione**

*Con il presente emendamento si propone, allo scopo di garantire la continuità e regolarità dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, di prorogare di dodici mesi il termine di entrata*



*in vigore del divieto alla circolazione dei veicoli a motore delle categorie M2 e M3 (autobus), adibiti a servizi di trasporto pubblico locale, alimentati a benzina o gasolio, con caratteristiche antinquinamento Euro 2 ed Euro 3 previsto per il 1° gennaio 2024, disposto ai sensi dell'articolo 4, comma 3-bis, del Decreto-legge n. 121 del 10 settembre 2021 convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156.*

*Secondo gli ultimi dati elaborati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (aggiornamento a settembre 2022), al fine di mantenere gli attuali livelli di servizio, la norma determinerebbe l'obbligo di sostituzione di oltre 3.100 mezzi Euro II e quasi 8.800 mezzi Euro III entro la fine del 2023, per complessivi 12 mila mezzi, pari a circa il 28% dell'intero parco autobus circolante.*

*Difatti, nonostante una politica degli investimenti in autobus decisamente espansiva, grazie alle risorse europee e alle risorse nazionali, il contesto di riferimento ha fortemente risentito degli effetti negativi degli eventi bellici che hanno determinato, da un lato uno shortage delle materie prime e, dall'altro un generalizzato incremento dei costi di produzione con un conseguente aumento dei prezzi di acquisto degli autobus.*

*Le stesse case costruttrici stanno avendo gravi difficoltà nelle consegne dei mezzi, senza fornire alcuna garanzia sui tempi di consegna delle forniture, che in alcuni casi presentano già un ritardo di diversi mesi.*

*Siffatta situazione di natura contingente si è altresì legata ad una criticità strutturale del sistema di finanziamento pubblico, vale a dire un arco temporale particolarmente lungo dal momento in cui vengono stanziati le risorse al momento in cui i mezzi di trasporto entrano in esercizio. Difatti, anche laddove venissero stanziati risorse aggiuntive, non sarebbe possibile garantire la sostituzione degli autobus Euro 2 ed Euro 3 entro le tempistiche delineate, con notevoli ripercussioni sui livelli di servizio di trasporto pubblico locale.*

*Anche i subaffidatari dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale presentano dei parchi mezzi composti da diverse vetture di categoria Euro2/Euro3. Si rileva che anche per codesti soggetti risulterebbe alquanto difficoltoso garantire l'attuale copertura dei servizi di TPL senza una proroga del predetto divieto.*

*Pertanto, ad oggi garantire la sostituzione di un numero così elevato di mezzi, secondo le scadenze previste, non risulta oggettivamente possibile per le seguenti motivazioni:*

*- le difficoltà della filiera produttiva nel rispondere ad una domanda così cospicua ed immediata di autobus nel breve periodo, anche a causa degli effetti del conflitto Ucraina, in termini di maggiori costi delle materie prime, con enormi difficoltà da parte dei fornitori ad onorare le tempistiche di consegna;*



- *le difficoltà finanziarie degli operatori del trasporto pubblico locale, in conseguenza dell'emergenza epidemiologica Covid-19;*
- *le difficoltà progettuali derivanti dalla transizione verso modalità di alimentazione caratterizzate da una maggiore complessità tecnologica (elettrico e idrogeno) rispetto alle alimentazioni tradizionali.*

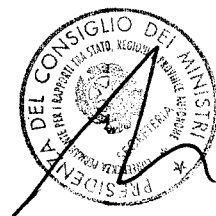
*La norma proposta non richiede copertura finanziaria poiché non determina oneri aggiuntivi per la finanza pubblica.*

- 2) Dopo il comma 2, è aggiunto il seguente: «2-bis. Al fine di accelerare il trend di riduzione delle emissioni di CO2 e di adeguare le strategie di investimento per il rinnovo della flotta autobus adibita ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale alla rapida evoluzione tecnologica in corso, e soprattutto al mutato scenario macro economico, le amministrazioni centrali competenti provvedono ad aggiornare, entro sei mesi dalla data di conversione in legge del presente decreto, il DPCM 17 aprile 2019 di approvazione del Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile, al fine di includere la tipologia dell'autobus elettrico, già prevista in ambito urbano, fra le forme di alimentazione finanziabili per gli autobus che svolgono servizi in ambito extraurbano, in aggiunta al metano e all'idrogeno, anche utilizzando le risorse residue del quinquennio 2019-2023».

### **Motivazione**

*L'aggiornamento del "Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (PSNMS)" previsto dall'articolo 8 comma 1 del DPCM 17 aprile 2019 rappresenta un'occasione di estrema importanza per adeguare le strategie di investimento per il rinnovo della flotta alla rapida evoluzione tecnologica in corso, e soprattutto al mutato scenario macro economico conseguente agli eventi straordinari del Covid-19 e del conflitto Russo-Ucraino, che hanno comportato impatti di rilievo sui costi delle materie prime e dei prodotti energetici.*

*Lo schema di DPCM di modifica dell'articolo 6 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 17 aprile 2019, su cui è stata sancita l'intesa nella Conferenza Unificata del 12 ottobre 2022, e che risulta ancora in attesa della pubblicazione prevede, fra le diverse modifiche, l'inserimento dell'elettrico a partire dal 2024, già previsto in ambito urbano, fra le forme di alimentazione finanziabili per gli autobus che svolgono servizi in ambito extraurbano, in aggiunta al metano e all'idrogeno.*



*Tenuto conto che in alcuni contesti territoriali le risorse del primo quinquennio sono ancora disponibili e comunque possono essere impiegate entro il 2025, si ritiene necessario, in una logica di ottimizzazione e omogeneizzazione delle scelte tecnologiche relative al parco mezzi, consentire l'utilizzazione delle risorse del primo quinquennio anche per l'acquisto di autobus extraurbani ad alimentazione elettrica. L'apertura alla forma di alimentazione elettrica in ambito extraurbano, anche per il primo quinquennio, garantirebbe un'accelerazione del trend di riduzione delle emissioni di CO2 e consentirebbe di ottimizzare i processi di acquisto e di gestione delle flotte da parte dei soggetti beneficiari.*

*La norma proposta non richiede copertura finanziaria poiché non determina oneri aggiuntivi per la finanza pubblica.*

