CAMERA DEI DEPUTATI N. **3119**

SUPPLEMENTO

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

(**MELONI**)

E DAL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

(**SALVINI**)

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 »

Presentato il 28 settembre 2026

NOTA: L'analisi tecnico-normativa e l'analisi dell'impatto della regolamentazione relative al decreto-legge 28 settembre 2026, n. 167, recante misure urgenti per la circolazione dei veicoli ad alimentazione diesel appartenenti alla categoria ambientale « EURO 5 », sono state trasmesse dal Governo in data 5 ottobre 2026.

ANALISI TECNICO-NORMATIVA

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di Governo.

L'intervento normativo è diretto a differire dal 1° ottobre 2026 al 1° ottobre 2027 la decorrenza delle limitazioni strutturali alla circolazione dei veicoli ad alimentazione diesel appartenenti alla categoria ambientale "Euro 5", previste dall'articolo 1, comma 2, quarto periodo, del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 novembre 2023, n. 155.

La misura risponde alla straordinaria necessità e urgenza di evitare, a decorrere dal 1° ottobre 2026, rilevanti ripercussioni sulla mobilità dei cittadini, sulla continuità dei servizi di trasporto e sul sistema economico e produttivo delle aree interessate. Il differimento consente, al contempo, alle regioni competenti di completare le misure necessarie al conseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria previsti dalla normativa nazionale e dell'Unione europea.

L'intervento è coerente con l'indirizzo governativo volto a contemperare la tutela della qualità dell'aria con le esigenze di mobilità, continuità dei servizi e sostenibilità economica degli obblighi gravanti sui cittadini e sugli operatori.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

L'articolo 1 del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 novembre 2023, n. 155, reca misure urgenti in materia di pianificazione della qualità dell'aria e di limitazioni della circolazione stradale. In particolare, il comma 2 disciplina le limitazioni strutturali alla circolazione dei veicoli ad alimentazione diesel e individua, nel quarto periodo, la decorrenza del divieto riferito ai veicoli appartenenti alla categoria ambientale "Euro 5".

Lo schema interviene esclusivamente sul termine iniziale di applicazione della predetta limitazione, sostituendo il riferimento al 1° ottobre 2026 con quello al 1° ottobre 2027. Restano ferme le ulteriori previsioni contenute nell'articolo 1 del decreto-legge n. 121 del 2023, comprese le competenze regionali in materia di pianificazione e di adozione delle misure per la qualità dell'aria.

L'articolo 2 disciplina l'entrata in vigore del decreto-legge, fissandola al giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

3) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e sui regolamenti vigenti.

L'articolo 1 incide sull'articolo 1, comma 2, quarto periodo, del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 novembre 2023, n. 155, mediante la sostituzione delle parole «a decorrere dal 1° ottobre 2026» con le parole «a decorrere dal 1° ottobre 2027».

L'articolo 2 reca la clausola ordinaria di entrata in vigore e non modifica ulteriori disposizioni vigenti.

4) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.

L'intervento appare compatibile con i principi costituzionali. La disciplina attiene alla tutela dell'ambiente e dell'ecosistema, materia attribuita alla competenza legislativa esclusiva dello Stato dall'articolo 117, secondo comma, lettera s), della Costituzione, e presenta connessioni con la materia della circolazione stradale e con la tutela della salute.

Il differimento temporale non incide sull'obiettivo di protezione della qualità dell'aria perseguito dalla normativa vigente, ma è volto a rendere sostenibile e ordinata l'attuazione delle limitazioni, senza pregiudicare il completamento delle misure regionali necessarie al conseguimento degli obiettivi ambientali.

La scelta del decreto-legge risulta coerente con i presupposti di cui all'articolo 77 della Costituzione, in considerazione dell'imminente decorrenza del 1° ottobre 2026 e della necessità di evitare effetti immediati sulla mobilità, sui servizi di trasporto e sul sistema economico e produttivo.

5) Analisi della compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale, nonché degli enti locali.

La disposizione modifica esclusivamente il termine di decorrenza fissato dalla normativa nazionale. Essa non sottrae alle regioni le competenze in materia di pianificazione della qualità dell'aria né l'adozione delle misure di rispettiva competenza. Il differimento è, anzi, funzionale a consentire alle amministrazioni regionali interessate il completamento e l'adeguamento degli interventi necessari al perseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria.

Non sono attribuite nuove funzioni amministrative agli enti locali. Restano ferme le competenze delle autonomie territoriali previste dalla legislazione vigente.

6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

Lo schema non determina un nuovo riparto di funzioni amministrative e risulta coerente con i principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza. La fissazione uniforme della nuova decorrenza assicura un quadro temporale certo, ferma restando l'attuazione territoriale delle misure di qualità dell'aria secondo le competenze vigenti.

7) Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.

L'intervento non determina rilegificazioni. La fonte primaria è necessaria poiché la modifica incide direttamente su un termine stabilito da una disposizione di rango legislativo. Non risultano utilizzabili strumenti di delegificazione.

8) Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.

Allo stato degli elementi disponibili non risultano progetti di legge aventi identico oggetto e contenuto.

9) Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.

Allo stato degli elementi disponibili non risultano giudizi di legittimità costituzionale pendenti aventi ad oggetto la specifica modifica del termine recata dallo schema. L'intervento non altera l'impianto sostanziale della disciplina vigente, ma ne differisce l'efficacia temporale.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO DELL'UNIONE EUROPEA E INTERNAZIONALE

10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento dell'Unione europea.

Il provvedimento si inserisce nel quadro delle misure nazionali dirette al conseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria stabiliti dall'ordinamento dell'Unione europea. Il differimento di un anno della decorrenza delle limitazioni per i veicoli diesel "Euro 5" non elimina gli obblighi di risultato gravanti sulle amministrazioni competenti e deve essere attuato assicurando la continuità e l'efficacia delle misure necessarie al rispetto dei valori e degli obiettivi europei in materia di qualità dell'aria.

La disposizione mantiene espressamente ferma l'esigenza di consentire alle regioni di completare le misure necessarie al conseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria. Non sono introdotte discriminazioni fondate sulla nazionalità né ostacoli ulteriori e autonomi alla libera circolazione rispetto a quelli derivanti dalla disciplina vigente.

11) Verifica dell'esistenza di procedure d'infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.

Con riguardo ai profili di compatibilità del differimento del termine con il quadro degli impegni richiesti a livello europeo, occorre precisare che la proroga proposta non modifica gli obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria né comporta il venir meno degli obblighi derivanti dalla direttiva 2008/50/CE. L'intervento incide esclusivamente sul termine di applicazione di una specifica misura amministrativa, lasciando integralmente fermi gli obblighi di riduzione delle emissioni e gli strumenti previsti dall'ordinamento per il loro conseguimento.

La disciplina vigente già consente alle Regioni interessate di perseguire i medesimi risultati ambientali attraverso misure compensative alternative rispetto al divieto strutturale di circolazione dei veicoli diesel Euro 5, purché tali misure garantiscano risultati equivalenti in termini di abbattimento delle emissioni e siano coerenti con gli obblighi derivanti dall'ordinamento dell'Unione europea. Il legislatore nazionale ha quindi già riconosciuto che il raggiungimento degli obiettivi ambientali non è necessariamente legato all'introduzione di un'unica misura, ma può essere conseguito mediante strumenti diversi purché efficaci.

12) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.

L'intervento non appare in contrasto con gli obblighi internazionali assunti dall'Italia, in quanto reca una modifica temporale circoscritta e non incide sugli impegni generali in materia ambientale e di riduzione dell'inquinamento atmosferico.

13) Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea sul medesimo o analogo oggetto.

La giurisprudenza dell'Unione europea in materia di qualità dell'aria richiede agli Stati membri l'adozione di misure idonee ed efficaci per assicurare il rispetto degli obblighi europei. Lo schema non modifica tali obblighi e non esonera le amministrazioni competenti dall'adozione delle misure necessarie. Allo stato degli elementi disponibili non risultano giudizi pendenti dinanzi alla Corte di giustizia aventi ad oggetto la specifica modifica del termine prevista dal provvedimento.

14) Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

Allo stato degli elementi disponibili non risultano giudizi pendenti dinanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo aventi ad oggetto la specifica misura di differimento prevista dallo schema.

15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione europea.

Le modalità di limitazione della circolazione dei veicoli maggiormente inquinanti differiscono tra gli Stati membri e sono generalmente definite in funzione delle condizioni territoriali e dei piani locali o regionali per la qualità dell'aria. Lo schema non introduce un nuovo modello regolatorio, ma differisce un termine previsto dalla disciplina nazionale vigente.

PARTE III. ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

1) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità e della coerenza con quelle già in uso.

Il testo non introduce nuove definizioni normative. La categoria ambientale "Euro 5" e la nozione di veicoli ad alimentazione diesel sono già utilizzate dalla disposizione oggetto di novella e dalla normativa di settore.

2) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni e integrazioni subite dai medesimi.

Il riferimento 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, è pertinente rispetto all'oggetto dell'intervento. Prima dell'adozione definitiva dovrà essere effettuata la consueta verifica di vigenza e coordinamento con eventuali modifiche normative sopravvenute.

3) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni e integrazioni a disposizioni vigenti.

L'articolo 1 utilizza correttamente la tecnica della novella legislativa, mediante sostituzione puntuale delle parole che individuano la decorrenza della limitazione. La formulazione consente l'immediata individuazione della modifica e preserva l'unitarietà della disposizione vigente.

4) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.

Il provvedimento non determina effetti abrogativi impliciti. La disposizione modifica espressamente il termine stabilito dalla normativa vigente.

5) Individuazione di disposizioni aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate, di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

Le disposizioni non hanno effetto retroattivo, non determinano reviviscenza di norme abrogate e non recano interpretazione autentica. Il differimento opera prima della decorrenza del termine previsto dalla disciplina vigente e produce effetti per il futuro.

6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

Allo stato degli elementi disponibili non risultano deleghe legislative aperte aventi ad oggetto la specifica decorrenza delle limitazioni alla circolazione dei veicoli diesel "Euro 5".

7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi e dei motivi per i quai non è possibile esaurire la disciplina con la normativa proposta e si rende necessario il rinvio a successivi provvedimenti attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.

La novella produce effetti direttamente e non richiede, per il differimento del termine, l'adozione di atti normativi attuativi. Restano fermi gli atti di pianificazione e le misure amministrative di competenza delle regioni e degli enti territoriali previsti dalla normativa vigente in materia di qualità dell'aria e circolazione stradale.

8) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione tecnica della sostenibilità dei relativi costi.

L'intervento ha carattere esclusivamente temporaneo e non introduce nuovi parametri quantitativi. Ai fini dell'istruttoria, assumono rilievo i dati disponibili sui veicoli diesel appartenenti alla categoria ambientale "Euro 5" presenti nel parco circolante, sulla loro distribuzione territoriale e sugli effetti delle limitazioni sulla mobilità, sui servizi di trasporto e sulle attività economiche.

ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE

SINTESI DELL'AIR E PRINCIPALI CONCLUSIONI

L'intervento differisce dal 1° ottobre 2026 al 1° ottobre 2027 il termine a decorrere dal quale trovano applicazione le limitazioni strutturali alla circolazione dei veicoli ad alimentazione diesel appartenenti alla categoria ambientale Euro 5 previste dall'articolo 1, comma 2, quarto periodo, del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 novembre 2023, n. 155.

La misura risponde all'esigenza di evitare effetti immediati e particolarmente gravosi sulla mobilità dei cittadini, sulla continuità dei servizi di trasporto e sull'operatività del sistema economico e produttivo delle regioni del Bacino Padano. Il differimento consente, al contempo, alle regioni competenti di completare e rendere pienamente operative misure alternative o compensative idonee a conseguire risultati equivalenti in termini di riduzione delle emissioni.

Il problema regolatorio presenta una rilevanza economica e sociale significativa. Sulla base dei dati riportati nell'appunto istruttorio, risultano immatricolati in Italia e potenzialmente circolanti circa 3,5 milioni di autoveicoli e 0,6 milioni di veicoli commerciali diesel Euro 5; nel Bacino Padano sono presenti, rispettivamente, circa 1,2 milioni e 0,2 milioni di tali veicoli. Tali dati individuano una platea potenzialmente interessata ampia, comprendente cittadini, lavoratori, imprese, operatori logistici e soggetti che assicurano servizi di trasporto.

L'opzione prescelta consiste in una modifica puntuale e temporalmente circoscritta della disciplina vigente. Essa non elimina gli obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria, non impedisce alle regioni di adottare limitazioni alla circolazione e lascia fermi gli obblighi derivanti dalla normativa nazionale e dell'Unione europea. Rispetto all'opzione zero, il differimento riduce il rischio di discontinuità nella mobilità e nelle attività economiche e favorisce un'applicazione territorialmente più uniforme delle politiche di qualità dell'aria.

L'intervento non introduce nuovi procedimenti amministrativi, oneri informativi o obblighi documentali a carico di cittadini e imprese. Gli impatti ambientali dovranno essere presidiati attraverso il mantenimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni, l'attuazione delle misure regionali alternative e il monitoraggio dei relativi risultati.

1. CONTESTO E PROBLEMI DA AFFRONTARE

1.1 Quadro normativo e territoriale

La disciplina vigente prevede limitazioni strutturali alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5 nelle regioni del Bacino Padano, con decorrenza dal 1° ottobre 2026. Lo schema di decreto-legge interviene esclusivamente sul termine iniziale, sostituendolo con il 1° ottobre 2027.

Il quadro applicativo territoriale risulta differenziato. Secondo l'appunto istruttorio, Piemonte, Veneto ed Emilia-Romagna hanno adottato o predisposto misure alternative e compensative rispetto al blocco strutturale, mentre la Lombardia mantiene l'applicazione delle limitazioni dal 1° ottobre 2026. Tale disomogeneità può determinare differenze rilevanti nella mobilità interregionale e nelle condizioni operative di cittadini e imprese appartenenti a territori economicamente e funzionalmente integrati.

1.2 Criticità della disciplina regolatoria

In assenza dell'intervento, l'entrata in vigore delle limitazioni dal 1° ottobre 2026 inciderebbe su una parte rilevante del parco veicolare ancora in uso. Il problema da affrontare consiste nel rischio che l'applicazione immediata della misura, in un contesto territoriale non uniforme e con tempi contenuti per l'adeguamento, produca effetti sproporzionati rispetto alla capacità dei destinatari di sostituire i veicoli o riorganizzare gli spostamenti e i servizi.

- riduzione della disponibilità di mezzi utilizzabili per gli spostamenti quotidiani e professionali;
- possibili discontinuità nei servizi di trasporto e nelle attività logistiche;
- costi anticipati di sostituzione o adeguamento del parco veicolare a carico di famiglie e imprese;
- disomogeneità applicative tra le regioni del Bacino Padano;
- necessità di mantenere pienamente efficaci le politiche di riduzione delle emissioni e di miglioramento della qualità dell'aria.

1.3 Destinatari

I destinatari diretti e indiretti dell'intervento sono:

- proprietari e utilizzatori di autoveicoli e veicoli commerciali diesel Euro 5;
- imprese di trasporto, logistica, commercio, artigianato e servizi che impiegano tali veicoli;
- utenti dei servizi di trasporto e delle filiere produttive interessate;
- regioni ed enti territoriali competenti per l'attuazione delle misure di qualità dell'aria e di limitazione della circolazione;
- amministrazioni statali competenti per le politiche dei trasporti e ambientali.

1.4 Evidenze quantitative disponibili

Categoria	Italia	Bacino Padano
Autoveicoli diesel Euro 5	circa 3,5 milioni	circa 1,2 milioni
Veicoli commerciali diesel Euro 5	circa 0,6 milioni	circa 0,2 milioni

I valori sono riferiti ai veicoli immatricolati e potenzialmente circolanti e costituiscono una stima della platea massima interessata; non equivalgono al numero di veicoli che circolerebbero effettivamente nelle aree e negli orari soggetti a limitazione.

2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO

2.1 Obiettivo generale

Assicurare una transizione ordinata verso il regime delle limitazioni alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5, evitando effetti immediati sproporzionati sulla mobilità e sul sistema economico, senza compromettere il conseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria.

2.2 Obiettivi specifici

- differire al 1° ottobre 2027 l'applicazione delle limitazioni strutturali previste dalla disciplina vigente;
- garantire continuità alla mobilità delle persone, ai servizi di trasporto e alle attività produttive e commerciali;
- ridurre le disomogeneità applicative tra le regioni del Bacino Padano;
- consentire il completamento e la verifica delle misure regionali alternative o compensative;
- mantenere fermi gli obiettivi di riduzione delle emissioni e gli obblighi derivanti dalla normativa dell'Unione europea.

2.3 Indicatori

Obiettivo	Indicatore	Esito atteso
Differimento	Data di decorrenza delle limitazioni	1° ottobre 2027
Uniformità territoriale	Stato di attuazione delle misure nelle regioni interessate	Riduzione delle disomogeneità applicative

Continuità della mobilità	Segnalazioni di criticità nei servizi e nelle filiere interessate	Assenza o contenimento delle discontinuità riconducibili alle limitazioni
Qualità dell'aria	Risultati delle misure regionali di riduzione delle emissioni	Coerenza con gli obiettivi nazionali ed europei
Semplificazione	Nuovi procedimenti o oneri informativi introdotti	Nessun nuovo procedimento o onere informativo

3. OPZIONI DI INTERVENTO E VALUTAZIONE COMPARATA

3.1 Opzione zero: mantenimento della decorrenza al 1° ottobre 2026

L'opzione zero comporterebbe l'applicazione del termine vigente. Essa assicurerebbe l'immediata operatività della misura, ma, alla luce delle evidenze disponibili, determinerebbe rilevanti criticità economiche e sociali, nonché disomogeneità territoriali connesse al diverso stato di attuazione delle misure regionali. Tale opzione non consentirebbe un periodo aggiuntivo per completare misure alternative equivalenti e per accompagnare l'adeguamento dei destinatari.

3.2 Opzione 1: differimento generalizzato al 1° ottobre 2027

È l'opzione accolta. Consiste nella sostituzione puntuale del termine vigente, senza modificare gli obiettivi ambientali, la competenza regionale né la possibilità di adottare limitazioni o misure alternative. L'opzione presenta il vantaggio di essere immediatamente applicabile, uniforme sul piano legislativo e priva di nuovi adempimenti.

3.3 Opzioni alternative considerate

Sono state considerate, in termini generali, soluzioni basate su deroghe differenziate per categorie di veicoli, soggetti o territori, nonché un differimento di durata inferiore. Tali soluzioni avrebbero richiesto una disciplina più articolata, criteri di accesso, controlli e procedure applicative, con il rischio di incrementare la complessità amministrativa e le disparità di trattamento. Il differimento annuale generalizzato è pertanto ritenuto maggiormente idoneo a perseguire gli obiettivi con una regolazione semplice e tempestiva.

3.4 Proporzionalità dell'opzione prescelta

La misura è proporzionata poiché è limitata nel tempo, incide sul solo termine di decorrenza e non sopprime gli obblighi ambientali. Il sacrificio temporaneo connesso al

rinvio di una specifica misura amministrativa è bilanciato dal mantenimento degli obiettivi di qualità dell'aria e dalla possibilità di conseguire risultati equivalenti mediante misure alternative regionali.

4. VALUTAZIONE DELL'INTERVENTO E PRINCIPALI IMPATTI

4.1 Impatti economici

Per famiglie, lavoratori e imprese, il differimento evita l'immediata necessità di sostituire o dismettere veicoli diesel Euro 5 ancora utilizzati e riduce il rischio di interruzioni negli spostamenti e nelle attività. L'effetto è particolarmente rilevante per gli operatori che utilizzano veicoli commerciali e per le filiere logistiche e produttive del Bacino Padano.

4.2 Impatti sociali

L'intervento favorisce la continuità della mobilità individuale e collettiva, con particolare riguardo ai soggetti che non dispongono di alternative immediate al veicolo privato o commerciale.

4.3 Impatti ambientali

Il differimento posticipa l'applicazione di una specifica misura di limitazione della circolazione e richiede pertanto che gli effetti ambientali siano gestiti attraverso misure regionali alternative o compensative e mediante il monitoraggio dei risultati. Restano fermi gli obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria e gli obblighi derivanti dalla direttiva 2008/50/CE. La disposizione non preclude alle regioni l'adozione di limitazioni né riduce, sul piano normativo, i livelli di tutela richiesti.

4.4 Impatti sulle amministrazioni

L'attuazione della modifica legislativa non richiede nuovi procedimenti, nuovi soggetti gestori o nuovi obblighi informativi. Le amministrazioni regionali ed eventualmente locali continueranno a esercitare le competenze già previste in materia di qualità dell'aria e regolazione della circolazione, adeguando gli atti di propria competenza al nuovo quadro temporale.

4.5 Test PMI

L'intervento produce effetti favorevoli sulle piccole e medie imprese che utilizzano autoveicoli o veicoli commerciali diesel Euro 5, evitando costi immediati di sostituzione del parco e possibili limitazioni operative. Non sono introdotti adempimenti specifici a carico delle PMI. Gli effetti indiretti riguardano la continuità delle catene di fornitura, dei servizi logistici e delle attività commerciali.

4.6 Effetti sulla concorrenza

La disposizione si applica in modo uniforme alla decorrenza delle limitazioni previste dalla normativa statale e non introduce requisiti selettivi di accesso né vantaggi riservati a specifici operatori.

4.7 Oneri informativi e amministrativi

Non sono previsti nuovi obblighi di comunicazione, istanze, autorizzazioni o certificazioni per cittadini e imprese. Il differimento opera direttamente mediante modifica legislativa del termine. Non sono pertanto individuati nuovi costi amministrativi di conformità.

5. MODALITÀ DI ATTUAZIONE E MONITORAGGIO

5.1 Attuazione

La disposizione è immediatamente applicabile e non richiede atti attuativi statali. Le regioni e gli enti territoriali interessati provvedono, nell'ambito delle rispettive competenze, all'adeguamento degli atti relativi alle limitazioni della circolazione e all'attuazione delle misure alternative o compensative.

5.2 Monitoraggio

Il monitoraggio, nell'ambito delle competenze istituzionali delle amministrazioni interessate, dovrà considerare:

- lo stato di aggiornamento degli atti regionali e locali conseguenti al differimento;
- l'adozione e l'operatività delle misure alternative o compensative;
- gli effetti delle misure sui livelli emissivi e sugli obiettivi di qualità dell'aria;
- le eventuali criticità nella mobilità, nei servizi di trasporto e nelle attività economiche;
- l'evoluzione del parco veicolare diesel Euro 5 nelle regioni interessate;
- l'eventuale persistenza di disomogeneità territoriali nell'applicazione delle politiche di qualità dell'aria.

5.3 Tempi della verifica

La verifica dovrà essere svolta nel corso del periodo di differimento e completata in tempo utile rispetto alla nuova decorrenza del 1° ottobre 2027, al fine di consentire alle amministrazioni competenti di valutare l'effettiva adeguatezza delle misure e l'eventuale necessità di interventi correttivi, nel rispetto degli obblighi ambientali.

6. CONSULTAZIONI E FONTI INFORMATIVE

6.1 Consultazioni

Tenuto conto della natura urgente del provvedimento e della prossimità del termine del 1° ottobre 2026, non risulta possibile svolgere una consultazione pubblica ordinaria nell'ambito della presente AIR. L'istruttoria si fonda sul confronto istituzionale con le

amministrazioni competenti e sugli elementi relativi allo stato di attuazione delle misure regionali. Nella fase di monitoraggio potranno essere acquisiti ulteriori contributi delle regioni, degli enti locali e delle categorie interessate.

7. CONCLUSIONI

L'opzione regolatoria prescelta è una misura urgente, mirata e temporalmente circoscritta. Il differimento al 1° ottobre 2027 riduce i rischi economici e sociali derivanti dall'applicazione immediata delle limitazioni, favorisce una maggiore uniformità territoriale e non introduce nuovi oneri amministrativi. La misura mantiene fermi gli obiettivi di qualità dell'aria e richiede che il periodo aggiuntivo sia utilizzato per rendere pienamente operative e verificabili le misure regionali idonee a conseguire risultati ambientali equivalenti.

PAGINA BIANCA



19PDL0217320